

Vergaderjaar 1996–1997

22 026

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

Nr. 53

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 6 november 1996

De vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat¹ en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer² hebben op 4 november 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

¹ 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: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Jeekel (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Meijer (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmüller (GroenLinks), Nijpels-Hezemans (groep-Nijpels), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Van der Linden (CDA).

² 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), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M.B. Vos (GroenLinks), Dijkzema (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD),

Assen (CDA), Jeekel (D66) en Meijer (CDA). Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blaauw (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 4 november 1996

Aanvang 11.15 uur

Voorzitter: Biesheuvel

Aanwezig zijn 16 leden der Kamer, te weten:

Leers, Verbugt, Stellingwerf, Van den Berg, Van Heemst, Schutte, Versnel-Schmitz, Vos, Poppe, Aiking-van Wageningen, Bukman, Augusteijn-Esser, Assen, Jorritsma-van Oosten, Van 't Riet en Biesheuvel,

alsmede mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw De Boer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, die vergezeld zijn van enige ambtenaren van hun ministeries.

Aan de orde is de voortzetting van:
- **de Planologische Kernbeslissing HSL-Zuid (kabinetsstandpunt) (22026, nrs. 16 en 17).**

Eerste termijn van de zijde van de regering

Minister Jorritsma-Lebbink:
Mijnheer de voorzitter! Het waren onze verre ambtsvoorgangers, de ministers Westerterp en Gruijters, die als eersten het voornemen aan de orde stelden, Nederland op het – toen overigens nog te ontwikkelen – Europese net van hogesnelheidsspoorwegen aan te sluiten. Dat was in het op 15 maart 1977 als beleidsvoornemen – PKB deel 1 zouden we nu zeggen – gepubliceerde eerste structuurschema Verkeer en vervoer. Concreet vroegen zij in dit eerste SVV aan de gemeenten en provincies die het betrof om enkele tracéalternatieven voor een hogesnelheidslijn Amster-

dam, Rotterdam, België in afwachting van nadere besluitvorming vooral fysiek open te houden.

Mijnheer de voorzitter! Ik ben blij dat wij nog net voor de twintigste verjaardag van dat memorabele beleidsvoornemen aan finale besluitvorming over de hogesnelheidslijn-Zuid toe zijn. Er is overigens in de tussentijd veel gestudeerd, eerst in internationaal verband en vanaf 1987 in het kader van de toen gestarte PKB-procedure ook nationaal. Ik noem als topje van de ijsberg de HSL-nota van 1991, de nieuwe HSL-nota van 1994, de aanvullende studies in 1995 naar de varianten WB3 en BBLN en niet te vergeten de vele alternatieve studies, contra-expertises, auditrapporten etc. Deze hebben er allemaal voor gezorgd dat wij, nu wij in deze Kamer aan besluitvorming toe zijn, qua informatie en kennisniveau optimaal zijn bediend. Mijn beeld is dat alle denkbare studies gedaan zijn en dat de besluitvormers nu aan het woord zijn.

Ik heb daarom heel goed naar de inbreng van de commissies geluisterd vorige week. Ik heb gemerkt dat vele leden ondanks de veelheid aan informatie en de overvloed aan studiemateriaal nog volop met de problematiek worstelen. Dat verbaast me op zich helemaal niet, want de materie is zeer complex, de belangen zijn op een aantal punten tegenstrijdig en het maken van keuzes is dan niet eenvoudig. Vele sprekers hadden dan ook niet slechts één voorkeur, maar ook nog een tweede die soms overigens meer aandacht trok dan de eerste. Juist in een situatie waarin kiezen moeilijk is, hebben wij – consensuszoekers als wij Nederlanders zijn – de neiging om verder te

blijven zoeken naar die ene oplossing die iedereen tevreden stelt.

Het lijkt mij daarom goed, mijnheer de voorzitter, als ik mede op basis van de inbreng van afgelopen maandag begin met nog eens op een rijtje te zetten waarover we het ondertussen in de HSL-discussie allemaal wel eens zijn geworden, althans in meerderheid.

Allereerst is een grote meerderheid ook in dit parlement het erover eens, dat Nederland moet worden aangesloten op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen. Ook moet de gekozen oplossing een belangrijke functie vervullen in het binnenlandse railvervoer. Ik heb menigeen deze twee noties vorige week horen benadrukken en ik heb in elk geval niemand deze noties horen aanvechten.

In de tweede plaats moet de hogesnelheidsverbinding over de gehele lengte van een goede kwaliteit zijn. Ik heb slechts heel weinigen ervoor horen pleiten – één enkeling slechts – de HSL-kwaliteit in Antwerpen te laten eindigen. Mij viel op dat de commissieleden met een veelheid van vragen in de schriftelijke voorbereiding poogden, juist vanuit de wenselijkheid van een hoogwaardige aansluiting op het Europese net, uit te zoeken waar nu precies de grenzen van dat kwaliteitsbegrip liggen. Ik maak daaruit op dat het streven naar een hoogwaardige verbinding ook met toekomstwaarde de Kamer ter harte gaat en dat de Kamer het in principe met het kabinet eens is dat daartoe geïnvesteerd zal moeten worden in hogesnelheidslijninfrastructuur.

Ook voor de hoofdkeuze van het tracé ten zuiden van Rotterdam noteer ik instemming. De meerwaarde voor het binnenlands vervoer

van en naar de Brabantse stedenrij en het feit dat over grote delen een bundeling met de autosnelweg A16 goed mogelijk is, zorgen ervoor dat de kabinetskeuze voor tracé F in dit huis op zich niet meer ter discussie staat. Dat geldt op een enkel afwijkend geluid na evenzeer voor de afspraken die ik daartoe met de Belgische en Vlaamse collega's heb gemaakt. Ik merk ook dat de Kamer aan besluitvorming toe is. Er komt een keer een eind aan nog meer informatie. Er is ook een grens aan het uithoudingsvermogen van de betrokken burgers, die al heel lang in onzekerheid verkeren. Ondanks de complexiteit van het dossier over de HSL-Zuid mag ik toch met enig genoegen constateren dat wij het over de in de PKB HSL-Zuid aan de orde gestelde strategische vraag, over de principebeslissing en over een flink deel van de tracékeuze in feite al eens zijn.

Dat brengt mij op de hoofdpunten van de discussie, de tracékeuze ten noorden van Rotterdam en de wijze waarop het totale tracé wordt ingepast, in relatie tot het investeringsbedrag dat wij daarvoor over hebben.

Om te beginnen met de tracékeuze benoorden Rotterdam, het kabinet vond dat geen gemakkelijke keuze. Wij willen namelijk altijd het beste van alles. Niet alleen de zuidvleugel, maar ook de noordvleugel van de Randstad, Amsterdam en vooral de mainport Schiphol, moeten een hoogwaardige en toekomstvaste aansluiting op het HSL-net krijgen, zodat in de toekomst dagrondverbindingen van rond drie uur met Parijs en Londen binnen bereik komen. In de zuidvleugel zou niet alleen Rotterdam-CS, maar ook Den Haag-CS optimaal met hogesnelheidstreinen bediend moeten worden. De structuur van de Randstad, met daarin het zo belangrijke Groene Hart, zou optimaal ondersteund en versterkt moeten worden. Dat willen wij allemaal bereiken met een nieuw snel tracé dat optimaal bundelt met een bestaande spoorlijn of autosnelweg. Dat is per definitie het uitgangspunt van elke ontwerper van infrastructuur.

Ook het kabinet heeft heel lang gewikt, gewogen en geworsteld met de vraag waarom dit laatste nu juist hier, in het hart van de Randstad, niet wilde lukken. De BBLN-variant, de ideeën van de TU Delft, de

WB-varianten naar aanleiding van de inspraakreactie van de heer Bos uit Zoetermeer, allemaal lijken zij op het eerste gezicht een stuk aantrekkelijker dan een route recht door een deel van het Groene Hart. Maar alle zijn zij helaas en jammer genoeg na uitgebreide studie gewogen en te licht bevonden. Niet omdat het kabinet niet van een ingeslagen weg wil afwijken, maar omdat wij voor ons goede geld iets willen realiseren dat de toekomst ook aan kan. Bij het uitgeven van een zo groot bedrag kunnen wij het ons niet permitteren, dat toekomstige generaties moeten constateren dat de keuze voor echte kwaliteit niet is gemaakt. Met kwaliteit bedoel ik alle componenten die daarbij horen: vervoerskundige, economische, maar ook ruimtelijke en milieukwaliteit. Als wij niet voor die kwaliteit kiezen, hebben wij uiteindelijk een HSL die ten noorden van Rotterdam de hoge investering niet waarmaakt. Dat is pas echt dwalen, zeg ik tot de heer Leers.

Waarom kiest het kabinet niet voor de bestaande lijn? Kort gezegd, omdat die optie, hoe dan ook uitgevoerd, erg veel geld kost. En dan levert zij nog een oplossing op, waarvan de kwaliteit en de toekomstwaarde absoluut niet verzekerd zijn. De hogesnelheidstreinen kunnen in elk geval niet zonder meer over bestaand spoor worden geleid. De capaciteitsbehoefte van het binnenlandse spoorvervoer staat dat niet toe.

De heer **Poppe** (SP): Over bestaand spoor ten noorden van Rotterdam kost natuurlijk veel geld, maar Rail 21 heeft daar al veel in geïnvesteerd. Dat geld is daarvoor toch al vastgelegd? Het kost toch geen extra geld?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het kost nog een heleboel extra geld om hogesnelheidstreinen te kunnen laten rijden.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat dan om twee, drie minuten. Rail 21, waarvoor 14,7 mld. is vastgelegd, zal een gigantische verbetering betekenen. Wat wij hoge snelheid noemen, moeten wij maar zien. Die nieuwe dure lijn rijdt precies 10 km 300 km/uur. Dan moet hij weer hard remmen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zal dadelijk aantonen dat wij de

investeringen van Rail 21 heel hard nodig hebben om te voldoen aan de bestaande capaciteitsbehoefte. Daarmee kunnen wij geen hogesnelheidstrein creëren. Laat mij het nu even uitleggen, dan kunnen er daarna weer vragen gesteld worden.

Zoals ik zei, kunnen de hogesnelheidstreinen in elk geval niet zonder meer over het bestaande spoor. De capaciteitsbehoefte van het binnenlandse spoorvervoer staat dat niet toe. Op dit moment rijdt de Thalys de doorgaande sneltrein van Amsterdam via Haarlem naar Dordrecht al in de weg. Op de uren dat de Thalys rijdt, moet die belangrijke binnenlandse verbinding in twee stukken worden geknipt, met als gevolg dat het halfuurspatroon waar de reiziger gewend op is te rekenen, wat goed is, wordt doorbroken.

Dat soort dingen staat ons op veel grotere schaal te wachten als de Thalys bij de verwachte vervoersgroei – en daar deden wij het immers om – tot in lengte van jaren over de bestaande lijn blijft rijden. Dat heeft niks te maken met de vraag welke snelheid een trein in theorie wel niet zou kunnen halen onder een bovenleidingspanning van 1500 volt, een technische kwestie waar plotseling verrassend veel mensen verstand van blijken te hebben of met de zoveelste poging een dienstregeling uit te tekenen voor een ver weg gelegen toekomstjaar waarin de hogesnelheidstrein dan nog weer net tussen alle IC's, IR's en stoptreinen doorgewurmd zou kunnen worden.

Als wij een goed en betrouwbaar functionerend binnenlands treinvervoer moeten opofferen aan het doorvoeren van hogesnelheidstreinen dan praten wij naar mijn oordeel pas echt over afbraak of "kannibalisatie" van de bestaande spoorlijn. Het bestaande spoor zou wel – en die optie is van meet af aan in de studies betrokken – verbreed kunnen worden met twee hogesnelheidssporen. Dat was de bundelingsoptie BBLN. De bouw daarvan leidt echter tot zeer grote ingrepen in stedelijke gebieden en zal buitengewoon kostbaar zijn, lang duren en tijdens de aanleg lange tijd het vervoer op de bestaande lijn ontregelen.

Van groter belang is dat een dergelijke dure investering nog steeds geen echte hogesnelheidsverbinding met toekomstwaarde

oplevert. Er blijven gedeelten waar vermenging met het binnenlandse verkeer plaatsvindt, met alle verstoringkansen van dien en een gemiddelde snelheid over de BBLN, ondanks enkele snelle stukjes, die voor een hogesnelheidslijn bepaald niet indrukwekkend is. Over de BBLN-optie is in maart jongstleden door een onafhankelijke auditgroep gerapporteerd. Deze stelde vast dat de door het projectbureau HSL-Zuid aangedragen gegevens correct waren. De auditcommissie gaf voorts expliciet aan dat de zessporige variant die zij zou verkiezen weinig van de BBLN-optie van het projectbureau afwijkt. Daarom is het kabinet voor het vergelijken van de drie belangrijkste opties voor het traject Rotterdam-Schiphol A1, WB3 en de bundeling met de bestaande lijn uitgegaan van het oorspronkelijke BBLN-ontwerp, een vergelijking die, zoals bekend, uiteindelijk tot een keuze voor een nieuw rechtstreeks tracé heeft geleid. Ook de kort voor dit debat door de gemeente Den Haag gepresenteerde BBLN-plus-variant brengt in die afweging geen verandering.

Op een aantal aspecten die met de BBLN-optie samenhangen, wil ik even ingaan, namelijk de eventuele ombouw van de bestaande lijn naar 25 kilovolt, de lengte waarover bij de bundelingsvariant zessporigheid nodig is, de verstoringgevoeligheid, de aanlegkosten en de exploitatiecijfers. Over de bovenleidingsspanning en de mogelijke omschakeling daarvan naar 25 kilovolt wordt momenteel onder meer met het NS-concern overlegd. Ik zal de Kamer daarover begin 1997 informeren. Vooruitlopend daarop is in de BBLN-studie bekeken of een ombouw naar 25 kilovolt tot andere conclusies over de capaciteit van de bestaande lijn zou leiden. De conclusie is dat dit niet het geval is. Hierover was overigens indertijd ook geen verschil van mening met de studie van de TU Delft.

Dat de gemeente Den Haag nu in de vers gepresenteerde BBLN-plus-variant dankzij het integraal toepassen van 25 kilovolt opeens zou kunnen volstaan met minder zessporigheid is naar mijn oordeel dan ook echt uit de lucht gegrepen. Daarbij komt dat het integraal ombouwen naar 25 kilovolt warempel wel een beetje complexer is dan het rapport van de gemeente Den Haag ons wil doen geloven. De

kosten van alleen al de ombouw naar 25 kilovolt, maar in feite van de hele BBLN-plus zijn veel hoger dan uit de notitie van Den Haag blijkt. Andere significante punten die in de gauwheid onderbelicht zijn gebleven, zijn de kosten voor een tunnel in Delft en de kosten van de ombouw van het bestaande treinmaterieel. Mag ik zeggen dat ook de exploitatiecijfers wel heel erg gunstig ingeschat worden, zeker als het gaat om het binnenlands vervoer?

Mijn oordeel over de nieuwste variant van Den Haag wijkt dan ook niet af van mijn oordeel over de andere bestaandelijnopties. Het is een variant met te weinig toekomstwaarde en ontoereikend voor de binnenlandse en internationale dienstregeling. Ik vind dan ook geen aanleiding, zo zeg ik tegen de heer Van den Berg, de BBLN-plus-variant nog aan een nader onderzoek te onderwerpen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb nog een vraag over die bovenleidingspanning. Uit onderzoek, onder andere van de TU Delft door de heer Zevenhoven, blijkt dat sowieso het integraal omschakelen naar 25 kilovolt al voor het jaar 2010 rendabel kan zijn en extra meerwaarde zal opleveren voor dat spoor. Als wij dat zouden doen, dan wordt de capaciteit van het bestaande spoor toch aanmerkelijk verhoogd en wordt ook de eventuele extra aanleg van nieuwe sporen vereenvoudigd, omdat die wat dichter op het al bestaande spoor kunnen worden gelegd? Die integrale ombouw naar 25 kilovolt lijkt mij derhalve toch een aantrekkelijke optie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De integrale ombouw naar 25 kilovolt is nooit een zaak die je alleen voor dit deel van het spoor kunt doen. Dat maakt de keuze overigens ook tamelijk ingewikkeld. Wij laten op het ogenblik bijna allemaal nieuw materieel op het spoor rijden, dat niet geschikt is voor 25 kilovolt. Het ligt dus ook niet voor de hand om op heel korte termijn te kiezen voor een integrale ombouw naar 25 kilovolt. Dat zou wellicht een interessante optie zijn als je "green field", met niks, zou beginnen, maar ik wijs erop dat wij op het ogenblik een zeer intensief treinverkeer hebben dat gewoon op 1500 volt rijdt. Als je

werkelijk reëel bent, dan moet je de kosten daarvan natuurlijk wel meerekenen en dan wordt het wel even iets minder rendabel. Overigens los je daarmee de capaciteitsproblemen niet op, want nog steeds zul je op dat bestaande spoor stoptreinen, sneltreinen, IC's en RC's hebben die allemaal op datzelfde spoor moeten rijden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben het, wat het laatste punt betreft, met de minister eens. Onze opvattingen zijn: ook dan zul je gedeeltelijk zes sporen nodig hebben, alleen minder dan zonder de integrale 25 kilovolt. Ik begrijp echter niet waarom die optie van 25 kilovolt dan wel voor bijvoorbeeld de HSL-Oost op tafel ligt. Daar bestaat die mogelijkheid dus blijkbaar wel. Het is toch zo dat dit op termijn sowieso voor het hele Nederlandse net aan de orde zal zijn? Waarom zouden wij daar dan niet iets op vooruitlopen met deze HSL?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw Vos heeft natuurlijk gelijk als zij zegt dat, als je op termijn overgaat op 25 kilovolt, je geen nieuwe infrastructuur meer nodig hebt. Maar dat is niet zo! Wij komen elke keer tot de conclusie dat wij dan nog steeds ongeveer de BBLN-variant nodig hebben om werkelijk een hogesnelheidslijn te kunnen realiseren. Bovendien zullen de kosten daarvan aanmerkelijk hoger zijn dan die van een nieuwe infrastructuur. De vervoerswaarde is derhalve lager dan bij een nieuw tracé en wij missen dan bovendien nog een rechtstreekse verbinding. Met andere woorden: je moet oppassen dat het argument, dat misschien ooit gebruikt moet worden om over te gaan op 25 kilovolt, niet vertaald wordt op een manier die niets te maken heeft met een hogesnelheidslijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister zegt dus wel dat het overschakelen naar 25 kilovolt voor een deel een oplossing zou kunnen betekenen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat zeg ik niet. Ik heb steeds gezegd dat dat het niet oplost. Stoptreinen zijn stoptreinen, die moeten dus bij een station stoppen. Dat bepaalt voor een groot deel hun snelheid. Dat heeft dus niets te maken met 25 kilovolt. Ook intercittytreinen zijn

intercitytreinen, en die moeten ook ergens stoppen. Die bepalen dus ook de capaciteit van het net. Ik kom later nog terug op het omgaan met de inpassing van treinen op het bestaande net.

De heer **Leers** denkt dat ongeveer de hele dienstregeling in elkaar stort als de hogesnelheidslijn wordt aangelegd. Er blijft niets over voor Den Haag, was zo ongeveer zijn verhaal. Ik kom daar dadelijk graag op terug, omdat dat bepaald niet waar is. Als het zo was dat je er ontzettend veel afhaalt dankzij de hogesnelheidslijn, dan zou daar een grond van waarheid in zitten. Dat is echter niet het geval.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik heb de indruk dat de volgorde van de besluitvorming een beetje vreemd is en dat het rapport over de discussie inzake de 25 kilovolt helaas onderin de la, onder het HSL-dossier ligt. De minister heeft aangegeven dat wij dat rapport op korte termijn tegemoet kunnen zien. Dat rapport dateert van 27 maart. Waarom heeft het zolang moeten duren voordat wij er überhaupt over praten? Ik heb inmiddels een kopie van dat rapport. Daarin wordt aangegeven dat het evenwicht tussen vraag en aanbod in Nederland al jarenlang verstoord is, dat de problemen in de toekomst alleen nog maar groter zullen worden en dat, hoe dan ook, er voor ons spoorwagennet op het gebied van de elektriciteitsvoorziening een oplossing moet komen, hetzij in een integrale ombouw hetzij in de partiële ombouw. Dat wordt in dat rapport aangegeven. Wij praten nu over de HSL, een geweldig hoge investering. Wat ik niet begrijp, is dat wij die twee dingen dan niet eens naast elkaar of bij elkaar leggen, in plaats van het in stukjes hakken en zeggen dat wij over dat andere aspect wel over een halfjaar of een jaar praten. Waarom betrekken wij het hier niet bij als toch blijkt dat die 25 kilovolt wel degelijk in samenhang met andere maatregelen een enorm capaciteitsvergroterend effect kan hebben? Ik vond dat een heel logische vraag van mevrouw Vos.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer **Leers** zegt het precies zoals het gezegd moet worden. Als je 25 kilovolt zou overwegen op dit spoor, dan nog heb je ongeveer de complete BBLN-variant nodig om een echte hogesnelheidslijn met

toekomstwaarde te kunnen creëren. U hebt aan het begin terecht gezegd dat er al jaren wordt geworsteld met vraag en aanbod. Er moet eigenlijk nog veel meer op het bestaande spoor dan wij op dit moment kunnen aanbieden via 1500 volt. U kunt zeggen dat het vanaf maart lang heeft geduurd en dat er nog steeds geen officiële reactie is, maar mag ik erop wijzen dat wij nog over iets spreken? Als je al moet nadenken over een verandering van het voltage over het hele net, is dat absoluut geen kleine zaak. Daar hebben wij het immers over, want je kunt niet zeggen dat wij dat maar op een klein stukje gaan doen. Het materiaal moet immers uitgewisseld kunnen worden. Je praat dus over een gefaseerde ombouw naar 25 kilovolt. Daar hebben wij helemaal nog niet toe besloten, want dat betekent nogal wat voor de investering. Ik moet nog zien of wij dat op korte termijn zullen doen. De vraag die wij ons op enig moment moeten stellen, is wat qua investering op de korte termijn belangrijker is: zaken die bijdragen aan de oplossing van het bereikbaarheidsprobleem of integraal voor het hele net een investering doen die misschien niet rendabel is. Die afweging moet worden gemaakt. Omdat wij tot de conclusie waren gekomen dat 25 kilovolt geen oplossing brengt voor de HSL tussen Rotterdam en Schiphol, vind ik het vervolgens niet noodzakelijk om die relatie wél aan te brengen.

De heer **Leers** (CDA): Met respect: op zichzelf is het geen oplossing, maar er zullen ook andere verbeteringen aan het spoor moeten plaatsvinden, zoals Rail 21, zessporigheid, hier en daar een uitbreiding...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Bij Leiden of zo, hè?

De heer **Leers** (CDA): Dat is allemaal verwerkt in het voorstel van de gemeente Den Haag.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, dat is daar niet in verwerkt.

De heer **Leers** (CDA): Daar komen wij nog over te spreken. Ik keer even terug naar 25 kilovolt. U hebt zelf als antwoord op vraag 48 aan de Kamer gemeld dat integrale invoering van 25 kilovolt niet wordt overwogen, gelet op de kosten-

batenoverwegingen. Dan begrijp ik niet dat in het rapport van RailNed staat dat de investering bij integrale invoering van de 25 kilovolt vanwege de enorme positieve effecten voor Nederland binnen tien jaar is terugverdiend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer **Leers**, dat is een rapport van RailNed.

De heer **Leers** (CDA): Daar hebben wij het toch over?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik erop wijzen dat dat alleen maar over het aspect van de infrastructuur gaat? Wij hebben met nog een paar andere kleine dingetjes te maken, bijvoorbeeld met het feit dat je materieel dat twee jaar op de lijn loopt, dan eigenlijk in één jaar of in een paar jaar moet afschrijven, terwijl het reizigersbedrijf voor dat soort materieel gewoonlijk 25 à 30 jaar rekent. Eén ding weten wij zeker: wij kunnen al dat materieel niet zomaar even ombouwen. U moet dus heel goed inzien dat dit meer effecten heeft dan alleen voor de infrastructuur. Het heeft voor het totaal van het spoor een geweldig effect. Wij zijn nu aan het bekijken wat de effecten daarvan zijn, hoe interessant het is om het werkelijk te doen en of – en zo ja, hoeveel – het werkelijk iets oplevert. Dat weten wij nog niet en daar krijgt u bericht over. Wat wij met betrekking tot het stuk over Den Haag, Rotterdam en Amsterdam hebben bekeken, leidde in elk geval tot de conclusie dat wij dan ongeveer de hele BBLN-variant moeten uitvoeren, terwijl die variant al was afgevallen vanwege het feit dat zij veel te veel vertraging oplevert tijdens de bouw, veel te veel ellende oplevert in het stedelijk gebied – want je moet nog steeds die twee sporen ernaast aanleggen – en aan het eind van de rit een slechte hogesnelheidslijn oplevert.

De heer **Leers** (CDA): U weet dat ook wij niet hebben gekozen voor het BBLN-tracé. Wij hebben het over verbeterd bestaand spoor. Ik keer weer terug naar RailNed: ik krijg toch een beetje de indruk dat RailNed als organisatie en instituut wel waardevol is als het doet wat u uitkomt, maar als RailNed met een bevinding komt waar het achter staat, maar die u niet uitkomt, wordt RailNed aan de kant geschoven. Dan

zegt u: het is maar een rapport van RailNed.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, helemaal niet. RailNed heeft precies de taak uitgevoerd die het behoort uit te voeren, namelijk beoordelen wat dit voor de infrastructuur betekent. Daar houdt RailNed zich namelijk mee bezig, maar RailNed is niet de enige instantie waarnaar wij moeten luisteren. Ook u luistert toch niet naar één partij? Ik krijg overigens de indruk dat u wél naar één partij luistert. Je behoort alle belangen toch naast elkaar te zetten? Daar is de overheid volgens mij voor.

De heer Leers (CDA): Nee, ik luister niet naar één partij, want volgens u zou u dat moeten zijn, omdat wij volgens u wel bij u terecht kunnen. Ik luister inderdaad naar meer mensen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nou, dat heb ik niet begrepen uit uw verhaal.

De heer Leers (CDA): Dat zie ik dan anders, maar het blijft een feit dat wij te maken hebben met een rapport van RailNed. Dat rapport geeft aan dat er in ieder geval op korte termijn stappen moeten worden gezet voor de invoering in Nederland van 25 kilovolt. Nederland is het enige land dat die stappen nog niet zet. Andere Europese landen doen dat allemaal, maar u zegt: daar praten wij nu niet over; dat doen wij wel over een jaar of zo. Ik wijs erop dat dat de verkeerde volgorde in de besluitvorming is. Ik vind het onterecht dat dat hier niet bij betrokken wordt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik begrijp dat u weer pleit voor uitstel, omdat u nog geen besluit kunt nemen.

De heer Leers (CDA): Nee, dat is onzin.

Minister Jorritsma-Lebbink: U zou gelijk hebben als wij tot de conclusie zouden komen dat wij zonder al te veel kosten een HSL boven Rotterdam kunnen realiseren met een voldoende kwaliteit als het net integraal omgebouwd wordt tot 25 kilovolt. Die conclusie trek ik niet. Die conclusie kan de heer Leers ook niet trekken. Als hij staande wil houden dat hij echt een hogesnelheidslijn wil hebben, heeft hij echter volstrekt

gelijk met zijn betoog. De heer Leers heeft vorige week echter duidelijk gemaakt geen hogesnelheidslijn boven Rotterdam te willen. Hij wil een veredelde intercity. Als hij zegt dat men maar moet ophouden in Rotterdam en dat het bestaande spoor maar een beetje verbeterd moet worden, lost hij overigens de capaciteitsproblemen voor Den Haag niet op. Hij lost daarnaast zeker niet de capaciteitsproblemen op tussen Rotterdam en Amsterdam, zowel nationaal als internationaal. Maar goed, dat is een keuze die iemand mag maken.

De heer Leers (CDA): Ik kom hier straks ongetwijfeld nog uitgebreid met de minister over te spreken. Ik werp echter de vergelijking die zij maakt tussen een veredelde intercity en een HST verre van mij. Ook de minister kan niet staande houden dat haar hogesnelheidstrein daar daadwerkelijk 300 km/uur zal rijden. Ik zal dat straks concreet aantonen. Dat is onzin en waanzin. Die trein rijdt net 15 km op dat spoor.

De voorzitter: Het ging over de 25 kilovolt, maar het waaiert weer uit. De interrupties gingen over de 25 kilovolt en laten wij het daar even bij houden. De heer Poppe krijgt het woord, maar alleen als hij nog iets nieuws heeft te zeggen. Ik heb de indruk dat er al redelijk wat gezegd is. Hij heeft ook nog een tweede termijn.

De heer Poppe (SP): Als er één lijn komt met 25 kilovolt, dan heb je dus één hogesnelheidslijn met een soort van rare netspanning dwars door Nederland heen. Bij een aansluiting moeten er allerlei energiesluizen komen en moeten de intercity's omgebouwd worden om ook van de HSL gebruik te kunnen maken. Anders wordt die immers helemaal niet rendabel. Dat zijn dus allemaal extra kosten. Waarom is het dan niet mogelijk om te bezien welk effect men krijgt als het hele net onder 25 kilovolt wordt gebracht, in combinatie met een nieuw treinbegeleidingssysteem, waardoor de treinen met veel kortere intervallen achter elkaar kunnen rijden? Daarmee krijgt men een enorme capaciteitsuitbreiding in Nederland. In combinatie daarmee moet dan worden uitgevoerd wat Rail 21 beoogt. Ik noem vier sporen Delft-Schiedam, vier tot zes sporen Mariahoeve-Den Haag en extra

perrons in Den Haag. Er is nog meer. Het is een heel rijtje. De minister kan mij niet wijsmaken dat een hogesnelheidstrein – dat is zeker geen veredelde intercity over bestaand spoor – in drie uur en 45 minuten in Parijs komt zonder problemen voor de Nederlandse dienstregeling. Laat de minister dat maar eens uitleggen.

Minister Jorritsma-Lebbink: De heer Poppe wijst erop dat men heel erg dicht achter elkaar kan gaan rijden. De snelheid van de snelste trein wordt echter bepaald door de snelheid van de langzaamste trein. Zo is het toch?

De heer Poppe (SP): Dat is nu demagogisch!

Minister Jorritsma-Lebbink: Wat is dat nu voor een onzin? Ik ken weinig plekken waar je met de trein kunt inhalen. Dat betekent dus dat de snelheid op een net, de capaciteit van een net, altijd wordt bepaald door de langzaamste trein die op dat net rijdt.

De heer Poppe (SP): Ik heb met mijn dochters treintje gespeeld. Een trein van Märklin, dus zeer klein. Daarbij heb ik ontdekt dat bij twee sporen, laat staan vier sporen, een snelle trein en een langzame trein elkaar met wissels kunnen passeren. Dat kan zeker als er een goed treinbegeleidingssysteem komt. Daar wordt aan gewerkt. Dan kan het. Dat is geen enkel probleem. Snelle treinen passeren de langzame treinen dan wel degelijk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben blij dat de heer Poppe ziet dat er nog heel veel capaciteit is op het bestaande net. Ik zal dadelijk uitleggen dat wij het bestaande net zeer hard nodig hebben om de groei in het spoorvervoer – daar doelen wij allemaal op – op te kunnen vangen. Dat is van groot belang voor de bevordering van het openbaar vervoer binnen Nederland. Daar zij wij allemaal voorstander van, tenzij de heer Poppe inmiddels van dat standpunt is afgestapt. Dat heb ik echter niet begrepen.

De voorzitter: De heer Poppe mag nog een heel korte zin uitspreken. Ik let er nu op.

De heer Poppe (SP): Bij Dordrecht is er een bottleneck. Daar is, denk ik,

ongeveer 1,2 mld. uitgegeven aan verbetering en daar rijden nog steeds maar tien treintjes per uur. Dat is dezelfde dienstregeling als daarvoor. Daar is dus een gigantische capaciteit weggestopt!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is geen verstopte capaciteit.

De heer **Poppe** (SP): Hij wordt echter niet gebruikt.

De **voorzitter**: De heer Poppe heeft nu zijn punt duidelijk gemaakt. De minister geeft een korte reactie en vervolgt daarna haar betoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Het interessante vind ik altijd dat de heer Poppe zegt dat iedereen moet overstappen op het openbaar vervoer. Daar ben ik ook voor. Er moeten zoveel mogelijk mensen overstappen. De heer Poppe zegt dan vervolgens dat het toch niet zal gebeuren. Hij maakt dan beleidskeuzes die het ook onmogelijk maken dat er meer mensen overstappen op het openbaar vervoer. Dat lijkt mij dus buitengewoon onverstandig.

De heer **Poppe** (SP): Nu haalt de minister de halve wereld erbij. Ik zeg dat er een geweldig capaciteitsoverschot is. De Thalys, de hogesnelheidstrein, kan daar tussen, zeker met het nieuwe treinbegeleidingsstelsel. Niemand heeft aangetoond dat dit niet kan. De minister roept alleen maar dat het niet kan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De heer Poppe wil geen hogesnelheidstrein. Hij wil een intercity. Dat heeft hij nu al drie keer uitgelegd.

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

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Poppe! U heeft nog een volle tweede termijn. Als u elke keer blijft reageren op wat de minister zegt, worden de interrupties te lang.

De heer **Poppe** (SP): Dan moet de minister niet van die rare dingen zeggen!

De **voorzitter**: U krijgt nog de gelegenheid om een zin uit te spreken. Ik verzoek degenen op de publieke tribune om geen uitingen te doen.

De heer **Poppe** (SP): Het is toch

kwalijk als de minister doet alsof de gewone Nederlandse intercity een paardentram wordt in vergelijking met een Thalys. Het zijn twee treinen om mensen van A naar B te brengen en de ene doet het sneller dan de andere en allebei zijn ze hartstikke nodig, maar ze kunnen over bestaand spoor, waardoor 10,4 mld. nuttiger kan worden besteed.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben blij dat de heer Poppe dus erkent dat hij inderdaad gewoon een intercity wil. Dat mag, wat mij betreft, maar dan moet hij niet zeggen dat hij een hogesnelheidstrein wil, en wel een die over intercityspoor rijdt. Dat mag van mij; ik heb er niets tegen als hij dat vindt, maar het is niet onze keuze.

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

De **voorzitter**: U hebt niet het woord. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dank u, voorzitter! Overigens heb ik al gesteld dat er op bestaand spoor nu al een capaciteitsprobleem bestaat bij het tussenvoegen van een Thalys, die overigens nog veel minder rijdt dan wij voor de toekomst wenselijk en noodzakelijk achten.

Dan nog een enkel woord over de Haagse Hartvariant ofwel de bypass Rotterdam-Leiden. Ook dat is een idee dat op het eerste gezicht buitengewoon aantrekkelijk lijkt maar waarvan na analyse heel weinig overblijft. Ook in deze variant rijden de hogesnelheidstreinen over een grote afstand over de bestaande lijn. De heer Bos heeft daarbij overigens aangenomen dat door een Randstad-railachtig tracé langs de rijkswegen voldoende reizigers van de bestaande lijn kunnen worden gehaald om ruimte te scheppen voor een hogesnelheidstrein. Die aanname is in het geheel niet onderbouwd en ook niet correct, zoals uit eerdere verkenningen van het ministerie bleek. De kosten van dit meest recente geesteskind van de heer Bos zijn zelfs al bij een oppervlakkige beschouwing veel hoger dan die van het tracé A1.

Mijnheer de voorzitter! Als er een hoogwaardige, toekomstvaste en betaalbare mogelijkheid te vinden zou zijn om ten noorden van Rotterdam de hogesnelheidsverbinding en de bestaande spoorlijn

op enigerlei wijze te combineren, zou ik de eerste zijn om daarvoor te kiezen. Aan ideeën, suggesties en studies daartoe, zowel afkomstig uit de projectorganisatie als uit de maatschappij daar omheen, heeft het de afgelopen jaren bepaald niet ontbroken. Juist dankzij al die bestudeerde varianten weet ik intussen met zekerheid dat de bestaande lijn voor de hogesnelheidstrein uiteindelijk geen begaanbare weg is gebleken. Ik vermoed echter met soortgelijke zekerheid dat degenen onder u die dat na al die studies en rapporten zelf nog niet inzien, zich ook niet meer door mij laten overtuigen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik wil graag twee vragen aan de minister stellen. Zij zegt dat zij gebruik van het bestaande spoor altijd serieus heeft genomen, maar ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat zij hier een karikatuur van die mogelijkheid neerzet. Zij heeft immers gezegd dat die veel te duur is, terwijl er tussen de BBLN-variant en de A1-variant een verschil van 500 mln. zit. De BBLN is dus duurder, maar om nu te zeggen dat die dus buiten proporties is...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Niet alleen te duur.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): En u zegt dat BBLN te weinig toekomstwaarde heeft. Uit alles wat wij hebben gezien blijkt juist dat het effect wat internationale reizigers betreft hetzelfde is en dat wat het binnenlands verkeer betreft het bestaande spoor meer reizigers trekt dan de A1-variant, al maakt die laatste meer reizigerskilometers. In elk geval zijn de twee varianten goed te vergelijken. Gegeven de bevindingen van de auditcommissie vind ik dat u deze karikatuur niet mag neerzetten.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U luistert selectief, zeg ik dan toch maar, want ik heb over de bestaandelinvariant veel meer gezegd dan alleen wat de kosten aangaat. Ik heb gemeld dat in stedelijke gebieden, zoals Leiden, buitengewoon grote ingrepen moeten worden gedaan, die wij onwenselijk achten. Ik heb ook gezegd dat er desondanks iets slechtters uitkomt dat in de A1-variant. Het gaat dus niet alleen

om de kosten maar om de vervoerswaarde én de toekomstvastheid én de kosten. Alles bij elkaar optellend, valt er gewoon geen serieus verhaal te houden dat je de BBLN-variant maar even kunt aanleggen en dat je dan iets echt goeds hebt aangelegd. Dat is niet zo. En dit is geen karikatuur; dit is een keuze die wij hebben gemaakt nadat wij heel nadrukkelijk hebben gekeken naar de mogelijkheden om dat wel te doen.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Voorzitter! Ik heb het ook niet alleen over de kosten gehad. Inderdaad zijn er ingrepen in stedelijk gebied nodig, maar die zijn aanzienlijk te beperken door toepassing van minder dan zes sporen en door integraal gebruik van 25 kilovolt. De auditcommissie zegt duidelijk dat zessporigheid niet nodig is en dat gebruik van 25 kilovolt de mogelijkheid biedt om de nieuwe sporen dichter bij elkaar te leggen. Volgens mij is er dus nog het een en ander aan te doen.

Opmerkelijk vind ik het dat de minister voortdurend stelt dat de toekomstwaarde van BBLN zo gering zou zijn. Het is inderdaad iets minder snel, maar die tien minuten tijdsverschil maakt bij internationaal treinverkeer niet veel uit. Als het gaat om reizigers binnen Nederland is de bestaandelijnenvariant zelfs gunstiger. Waar gaat het uiteindelijk om?

De voorzitter: Ik verzoek de leden hun interrupties iets meer te bundelen. Interrupties zijn bedoeld voor vragen en niet voor te veel stellingen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Blijkbaar wil mevrouw Vos niet op inhoudelijke motieven een andere keuze maken. Nogmaals, iedereen mag een keuze maken. Wij hebben gekozen voor aansluiting op het hogesnelheidsnet. Wij willen niet via een omweg nog een mooiere intercity creëren. Ik vind die langeafstandsreizigerskilometers wel degelijk van groot belang. Waarom begonnen wij ook weer met een hogesnelheidslijn? Was niet de belangrijkste reden om substitutie te creëren voor het vliegtuig en de auto? Dat wij er vervolgens in het binnenland nog grote voordelen van hebben is maar mooi meegenomen. Wij moeten dat vooral doen. Ik ben ervan overtuigd, dat wij dat op een

goede manier, ook voor Den Haag kunnen doen.

Voorzitter! Ik kom vervolgens bij de bundeling met de autosnelwegen A4 en A13. Waarom heeft het kabinet niet gekozen voor de op zichzelf zeer aantrekkelijke gedachte om over de volle lengte te bundelen met de autosnelwegen A4 en A13? Omdat die optie bij het verder uitwerken helaas veel van zijn aantrekkelijkheid bleek te verliezen. De bundeling met de autosnelweg lukt maar zeer matig en vergt gekunstelde, maar ook dure oplossingen. Zo is een zeer strakke bundeling bij Ypenburg en het Prins Clausplein niet echt mogelijk. De effecten op de omgeving – ik denk aan Rotterdam-Noord en Leiderdorp, die ons daarover iets hebben gemeld – vallen ondanks de bundeling bepaald niet mee en wat resteert is een erg duur tracé met een lange rijtijd. Wat langzamerhand ook een rol gaat spelen is dat een koerswijziging op dit moment veel procedurele vertraging gaat geven. Ik moet in feite weer helemaal opnieuw beginnen met de lokale inpassing van het tracé en het opbouwen van draagvlak voor de te kiezen oplossingen. Er zullen dan alsnog heel wat probleempunten die zich uiten in lokale weerstand en dus extra kosten boven water komen. Wij hebben de A1-variant bestuurlijk ingepast. Dat heeft extra geld gekost. Bij het andere tracé moet je aan dat bestuurlijke proces nog beginnen. Als je een vergelijking maakt tussen die twee tracés, moet je die bekijken op het moment van het kostenpeil, voordat bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Dan komen er toch weer aanmerkelijke verschillen naar boven. Zo heeft de gemeente Leiderdorp al duidelijk gemaakt bepaald niet gelukkig te zijn met de door ons uitgewerkte oplossing. Mij worden al fraaie oplossingen voorgeschoteld: een lange onder de rijksweg gelegen tunnel met een prijskaartje van ongeveer 500 mln. Ik vrees, dat ik met het voor het tracé WB3 voorziene bedrag bij lange na niet uitkom. Dan heb ik het nog niet gehad over Pijnacker en Leidschendam die brieven met wensen in de maak hebben.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Het valt niet te ontkennen dat er voor de WB3-variant minder uitgezocht is dan voor het A1-tracé. De vraag is of de minister gelijk heeft, als zij zegt, dat de bundeling niet zo scherp kan.

Er zal iets langzamer gereden moeten worden bij Ypenburg. Het scheelt op het totaal drie minuten. Een scherpe bundeling is te doen. De problemen in Leidschendam zijn aanzienlijk minder als zeer scherp wordt gebundeld. In Rotterdam is het probleem oplosbaar. Het echte grote probleem vormt Leiderdorp. Wat vindt de minister van de gedachte, dat bij Leiderdorp de HSL oostelijk wordt gelegd op hetzelfde niveau als de te verbreden A4? Die verbreding is het echte probleem, hoewel Leiderdorp die wat gemakkelijker ziet dan een HSL erlangs. Ik snap dat niet. Voorbij de Haarlemmermeer Ringvaart kan de passage onderdoor worden gemaakt. De weg kan eerder omhoog dan de trein, met een scherpere hellingshoek. De snelheid van de auto is nu eenmaal lager dan die van de trein. Volgens mij moet dat kunnen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik vind het interessant dat nog ten tijde van het debat weer een nieuwe variant opduikt. Het gaat mij te snel om daar adequaat op te kunnen reageren. Ik wil er slechts het volgende over opmerken. Als wij nu kiezen voor deze variant hebben wij geen PKB. Verder heb ik u tussen neus en lippen horen zeggen: er kan wat strakker gebundeld worden, als er dan maar wat langzamer gereden wordt. Ik heb er bezwaar tegen dat steeds weer wordt gepleit voor het wat langzamer rijden. In dat licht laat de vraag zich stellen of wij dan wel met de juiste investering bezig zijn, een investering die echt toekomstgericht is en waarmee wij in de toekomst veel kunnen bereiken. Ik kom straks nog te spreken over een aantal andere elementen van de WB3-variant, vooral in verband met de mogelijke stations.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Ik spreek niet zo makkelijk over langzamer in dit verband, maar als het gaat om een station bij Ypenburg neem ik bij de afweging of het beter is te bundelen dan onder het Groene Hart door te gaan genoegen met een halve minuut extra reistijd. U moet niet vergeten dat ook volgens de berekeningen van het projectbureau bij Ypenburg uitgegaan is van een snelheid van 225 km/uur. Als het daar 200 km/uur wordt vanwege een scherpere bundeling denk ik dat het in totaal niet meer dan een halve minuut reistijd scheelt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een snelheid van 225 km was voor ons al een reden om te zeggen: dat is ongunstig. Dan bundel je ook nog niet strak en moet je dus nog verder terug. Bij elk stapje dat je in dat kader doet – straks kom ik nog over de stations te spreken – raak je verder verwijderd van het idee van de hogesnelheidslijn.

Ik neem aan dat mevrouw De Boer straks het een en ander zal zeggen over de WB3-variant in verband met de ruimtelijke aspecten. Ik wil nu zeggen hoe wij tot onze keuze zijn gekomen. Ik geloof dat wij zo langzamerhand wel het recht hebben, dat uit te leggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Natuurlijk, maar ik wil dan nog een punt aan de minister voorleggen. Ik heb in eerste termijn voluit erkend dat het bestuurlijk gezien voor de hand ligt dat een gemaakte keuze wordt gedetailleerd in die zin, dat je ook met lokale overheden nagaat hoe concreet de inpassing kan verlopen. Ik krijg echter een beetje de indruk dat u zegt: door de manier waarop de A1-keuze behandeld is, hebben wij zo'n voorsprong genomen op alternatieven, waaronder de bundeling met A4 en A13, dat het alleen al om die reden onverantwoord is om voor een andere variant te kiezen. Wanneer dat uw redenering is, vind ik dat daarmee onrecht wordt aangedaan aan de afweging die wij in de Kamer moeten maken. Als je alternatieven verkent, moet je ook kunnen zeggen: dit alternatief pikken wij eruit, omdat het om een aantal redenen net een slag beter is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Mevrouw De Boer zal daarop straks uitvoerig ingaan, omdat het ook over inpassing gaat. Ik wil erop wijzen dat, als je als kabinet een keuze maakt, het de enige keuze is die je kunt doen op dat moment en die je ook bestuurlijk kunt afdekken. Wat ik de Kamer wil voorleggen is dat, als je zo'n keuze maakt en de Kamer een andere keuze wil, je je goed moet realiseren dat het extra proceduretijd kost en dat ook de realisatietijd opschuift. Dat gaat zo langzamerhand meewegen. Je moet je terdege afvragen welke kant je op wilt. Ik wil daaraan toevoegen dat wij geen keuze hebben gemaakt die op niks is gebaseerd. Per slot van rekening hadden wij rekening te houden met

zoiets als het regeerakkoord. Wij waren van mening dat wij, als wij zouden afwijken van de gemaakte keuze, dit wel buitengewoon goed moesten motiveren en daar het nodige voor moesten neerzetten. Dat hebben wij niet gevonden.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Ik wil graag van u weten waar uw krampachtige reactie vandaan komt als hier en daar wordt gepleit voor het iets terugnemen van snelheid, gezien de definities die u heeft gegeven van hogesnelheidslijn en hogesnelheidstrein. Er staat toch duidelijk: Een hogesnelheidsspoorlijn is een nieuwe spoorlijn geschikt voor snelheden boven de 250 km/uur of een bestaande spoorlijn geschikt voor snelheden van ongeveer 200 km/uur en een trein die een snelheid haalt van 200 km/uur of meer.

Als dan blijkt dat hier en daar bij zinnige alternatieven iets van de voorgenomen 300 km/uur moet worden teruggenomen, lijkt het mij niet helemaal juist dat u daar dan zo vreselijk benauwd voor bent.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Als je besluit om nieuwe infrastructuur aan te leggen, moet je proberen die te maken met een zo groot mogelijke toekomstwaarde. Er is het beeld ontstaan dat als men uitgaat van een ontwerpsnelheid van 300 km/uur, de trein altijd 300 km/uur zal rijden. Nee, je probeert iets te ontwerpen wat ook in de toekomst goed is. Als wij vandaag een nieuwe spoorweginfrastructuur voor gewone treinen ontwerpen, ontwerpen we die voor treinen met een hogere snelheid dan de treinen die we in het verleden hadden. Als wij renoveren, proberen wij bij de nieuwe infrastructuur de elementen die een spoorlijn langzaam maken eruit te halen. Denk in dit verband aan de discussie over de omlegging in Harderwijk. Die discussie is nog steeds gaande. Met andere woorden: je bereikt geen eindpunten, maar je probeert juist een goed beginpunt te maken. Iedereen weet dat in de komende jaren de techniek niet stil zal staan en dat het zeker niet uitgesloten is dat wanneer je nu iets maakt met een hoge ontwerpsnelheid, er in de toekomst nog veel meer mee gedaan kan worden. Maak je iets met een ouderwetse infrastructuur, dan weet je een ding zeker, namelijk dat je het niet optimaal toekomstvast hebt gemaakt.

Bovendien wijs ik erop, dat wij juist de dagranddoelstelling van belang vonden. Met andere woorden, wij vonden het van belang dat er treinen overheen konden rijden die in elk geval de substitutie-doelstelling zwaar ondersteunen: ervoor zorgen dat voortaan zo min mogelijk mensen in het vliegtuig stappen. Dus er is hier geen sprake van krampachtigheid. We proberen een investering te doen die een zo groot mogelijke toegevoegde waarde heeft.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Dat geef ik toe. De mogelijke ontwikkelingen in de toekomst zouden wellicht de nu geplande hogesnelheidslijn overbodig kunnen maken. Ik wil alleen maar naar voren brengen, dat u voldoende breedte hebt om hier en daar af te wijken van de in de hoofd zittende 300 km/uur.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Er zit geen 300 km/uur in ons hoofd. Wij willen een toekomstvaste investering doen. Naarmate je af gaat knabbelen aan die toekomstvastheid, wordt ook de reden waarom je de investering doet, kleiner. Daarom vind ik dat je dit aspect bij de besluitvorming moet betrekken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik trek toch even de voorzichtige conclusie, dat de minister erkent dat één variant terecht en om begrijpelijke redenen verder is uitgewerkt. Die is nu ook gedetailleerd aangeven. Er kan geen doorslaggevend argument zijn om de keus voor een andere variant af te wijzen. Dat is punt één. En dan punt twee.

De minister verwijst naar het regeerakkoord. Ik heb het kabinet geprezen voor het feit dat andere varianten uitvoerig aan onderzoek zijn onderworpen en dat die dus zijn verkend. Vanaf 1994 is niet het motto geweest: het regeerakkoord kiest voor A1 en de alternatieven zijn schijnbewegingen. Die opstelling heeft de minister niet gekozen. Ook het kabinet heeft dat niet gedaan. De minister heeft al aangegeven, dat er in het kabinet sprake was van zeer veel steun voor allerlei varianten en smaken. In de samenleving was er ook sprake van een dergelijke gang van zaken. In de politieke besluitvorming zal men ook op deze manier kunnen handelen.

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

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik probeer een relativerende opmerking te maken, ook op grond van de geschiedenis van het voorstel dat wij vandaag bespreken. Er werd namelijk naar het regeerakkoord verwezen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik kan natuurlijk net zo goed andersom redeneren. Eigenlijk zou ik dat graag doen. Wij hadden een buitengewoon goede motivering moeten hebben om af te wijken van datgene wat we in het regeerakkoord hebben afgesproken. Alles afgewogen hebbende, zijn wij tot een conclusie gekomen. Die moesten wij met de drie partijen bespreken. Het gaat namelijk om een afspraak in het regeerakkoord. Alles afwegende kwamen wij tot de conclusie dat inderdaad de A1-variant, bedacht door het CDA/PvdA-kabinet, de beste oplossing was. Daarin zijn overigens een groot aantal verbeteringen aangebracht. Daarover geen misverstand! Dit betekent wel, dat het bij u de nodige afweging zal vergen alvorens af te wijken van hetgeen de drie partijen met elkaar hebben afgesproken. Ik heb toevallig destijds zelf de afspraak gemaakt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij zijn de discussie in augustus 1994 echter niet begonnen onder het motto: de samenleving heeft pech gehad; het Groene Harttracé is vastgelegd en voor andere geluiden is geen ruimte. In de discussie die u bent aangegaan, wilde u ook andere varianten een plaats geven. Daarvoor bent u geprezen. In de politieke afweging, de bestuurlijke afweging in het kabinet en de maatschappelijke afweging is hierdoor evenwel een proces op gang gebracht waarin alternatieven een volwaardige plaats konden krijgen. De verwijzing naar een regeerakkoord is sterker naarmate uzelf en anderen meer eenzijdig hadden vastgehouden aan die voorkeur. Dat is echter niet gebeurd, noch in het kabinet, noch in de politiek en de samenleving.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik denk dat mevrouw De Boer dadelijk ook nog graag terugkomt op een aantal van uw opmerkingen. U hebt er gelijk in dat wij dit niet zonder meer gedaan hebben. Ik vind ook nog steeds dat je alternatieven er elke

keer serieus bij behoort te betrekken. Er moeten uiteindelijk echter wel keuzes gemaakt worden.

De heer **Leers** (CDA): Hier is sprake van een interessant politiek verschil van mening. U zegt: er ligt een afspraak; die is ook vastgelegd in het regeerakkoord. De heer Van Heemst: dat heeft ons er nooit van weerhouden om te zoeken naar alternatieven en dat mag ons ook niet ontslaan van de plicht daartoe. U poetst de Bosvariant hier echter met veel verve weg. Misschien bent u nog niet helemaal klaar met uw antwoord, maar ik begrijp dat u daar weinig voor voelt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U wel inmiddels?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb duidelijk aangegeven waar wij staan. Ik zal dat straks nog een keer doen. Wat dat betreft, zijn wij heel helder geweest, misschien wel als enigen.

U poetst de Bosvariant dus weg. Stel nu dat er in de Kamer een meerderheid daarvoor gaat ontstaan, blijft u dan poetsen? Ik wil graag weten wat u dan gaat doen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben ongeveer op de helft van mijn beantwoording in eerste termijn en dan komt de heer Leers al met de als-vraag. Denkt hij dat er inderdaad een meerderheid voor een andere variant is? Mag het kabinet niet eerst de kans hebben om de verdediging van zijn keuze voor dit besluit tot een einde te brengen, voordat de gedachte wordt geopperd dat er wellicht een meerderheid is voor wat dan ook?

De heer **Leers** (CDA): Dat ligt niet zo simpel. Mevrouw Versnel heeft in eerste instantie gezegd dat zij ervan uitgaat dat, als er een meerderheid in de Kamer ontstaat, het kabinet de voorkeur daarvan zal volgen. Dat is voor mij een interessante mededeling. Daarom vraag ik u nu of dat zo zal zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zover ben ik nog niet. Ik heb nog geen meerderheid gezien. Wij hebben de inbreng van de Kamer in eerste termijn gehad. Ik ben nu aan het antwoorden en verdedig dus het kabinetsbesluit. Ik zal ook aangeven wat de redenen zijn waarom wij tot dit besluit gekomen zijn. Ik mag

hopen dat de Tweede Kamer dit debat met een open mind is ingegaan om een discussie met het kabinet aan te gaan om daarna conclusies te trekken. Ik heb de afgelopen week wel twintig conclusies gezien; bij u wisselden die overigens nogal eens. Ik vind evenwel dat even afgewacht moet worden wat eerst ik en daarna mevrouw De Boer ter verdediging van het kabinetsbesluit opwerpen. Vervolgens moet u zich erop bezinnen of u nog steeds op het standpunt staat waar u altijd al of eigenlijk pas sinds een week op stond.

De heer **Leers** (CDA): Wat u nu doet, is natuurlijk heel gezellig. Ik heb nadrukkelijk aangegeven waar het CDA staat, maar u loopt daar heel gemakkelijk overheen en poetst dat weg. Over een open gedachte-wisseling gesproken...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik geef gewoon een technische en inhoudelijke reactie.

De heer **Leers** (CDA): U poetst het in tien zinnen weg en wilt daar niet over praten. Andere partijen doen dit overigens ook. De realiteit is dus kennelijk dat hier niet over bestaand spoor gesproken mag worden, ondanks de vele voordelen die daaraan vastzitten. Er blijven nog maar twee mogelijkheden over die in dit huis bekeken worden. Eén daarvan is de Bosvariant, zoals die is neergezet door PvdA en D66. U hebt gezegd dat u daar niets voor voelt. U geeft duidelijk aan dat u niet van plan bent om daartoe over te gaan. Daarom is mijn vraag ook heel helder; ik wil gewoon weten wat u dan wel gaat doen. Als u zover bent, steekt u dan uw vinger op.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar zijn wij nou mee bezig? Het kabinet heeft een besluit genomen. Dat besluit wordt hier besproken. Wat is er nu normaler dan dat het kabinet gewoon zijn eigen besluit verdedigt en aangeeft waarom het niet tot een andere keuze is gekomen? Wij hebben ook nagedacht over alle varianten die hier de revue zijn gepasseerd. Is het dan niet logisch dat ik in mijn eerste termijn aangeef waarom wij niet voor die varianten hebben gekozen? Als u daar nadere vragen over te stellen hebt, dan moet u die vooral stellen. Als ik het

in tien zinnen afdoe en u vindt dat te kort, dan moet u meer vragen stellen en dan zal ik u meer antwoorden geven. U doet nu net alsof wij niet inhoudelijk reageren op datgene wat u hebt voorgelegd. Dat doe ik echter wel. Soms is het nu eenmaal zo dat iemand een andere keuze blijft maken en dat een debat helemaal niet nodig is om tot een besluit te komen. Als dat het geval is, bent u echter niet bezig met het voeren van een discussie met het kabinet.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik wil juist aangeven dat ik het zo ontzettend prijzenswaardig vind van het kabinet dat het zich op dit punt niet alleen maar strak heeft gehouden aan de uitvoering van het regeerakkoord. Het is bereid geweest om naar verschillende andere mogelijkheden te kijken en het is in dezen ook daadwerkelijk van het regeerakkoord afgeweken. Wij hebben eerst te maken gehad met de HSL zoals die toen door mevrouw Maij-Weggen is voorgesteld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wel qua tracékeuze.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het tracé in verticale en horizontale zin. Het is in verticale zin structureel gewijzigd, waardoor het ook zoveel aardiger is dan het tracé dat mevrouw Maij-Weggen voor ogen had. Ik wil u dat toch even meegeven.

De **voorzitter**: Ik wijs erop, dat dit soort "meegevers" geen interrupties zijn. Mede gelet op de tijd, zou ik die dan ook willen voorkomen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): De minister zet sterk in op de toekomst-kwaliteit die nauw gerelateerd is aan de snelheid.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Aan vervoerswaarde. Die heeft wel iets met ontwerp-snelheid te maken, want daarmee kun je namelijk veel meer bereiken. U koppelt het altijd direct aan de feitelijke snelheid. Welnu, de feitelijke snelheid is vaak niet eens het interessante. De vraag is van belang wat je uiteindelijk kunt met zo'n lijn op de langere termijn. Dat betreft toekomstwaarde en ontwerp-snelheid.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan moet de minister toch wel erg

teleurgesteld zijn over wat er nu in België gebeurt. De Belgische regering is zelfs zo ver gegaan dat zij tussen Brussel en Antwerpen de snelheid van 140 km/uur naar 160 km/uur optrekt. Naar mij dunkt, moet dat ook de discussie hier een beetje relativeren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Neen, dat relativeert die discussie in het geheel niet. Ik ben ervan overtuigd dat wanneer wij een goede hogesnelheidslijn aanleggen en dit boven Antwerpen ook gebeurt, er de heel dringende noodzaak gaat ontstaan om het stukje tussen Antwerpen en Brussel wel degelijk verder op te krikken. Overigens, als het aspect dat de heer Stellingwerf nu noemt, een reden zou zijn om het in Nederland ook maar een beetje minder te doen, dan houden wij inderdaad straks op in Brussel. Dan gaat men met zijn autootje naar Brussel en dan stapt men daar op de hogesnelheidstrein. Dan is de winst voor Nederland dus nul.

De heer **Stellingwerf** (RPF): U draait het nu om. Ik ben geen tegenstander van een zo hoog mogelijke snelheid. Dus wat dat betreft is er geen verschil van mening.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nou, ik krijg niet de indruk.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil alleen maar aangeven dat wij blijikbaar heel gemakkelijk accepteren dat de snelheid in België op 160 km/uur blijft steken op een traject van 50 km, terwijl wij ons hier in alle bochten wringen om de 300 km/uur te bereiken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij behoeven ons helemaal niet in alle bochten te wringen. Dat moeten wij ook vooral niet doen. Ik wil dat wij een goede hogesnelheidslijn aanleggen. Dat is de wens van het gehele kabinet, een hogesnelheidslijn met een grote toekomstwaarde, erop gericht om in de toekomst vooral veel luchtverkeer te voorkomen en liefst om ook nog eens flink wat mensen uit de auto te halen. Dat is onze doelstelling en, naar ik hoop, ook uw doelstelling.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dat is ook mijn doelstelling. Alleen, ik kom tot een andere conclusie. Verder heeft u gesproken over tijdverlies als

er weer andere varianten zouden moeten worden bekeken. U suggereerde dat dit jaren zou gaan kosten. In de beantwoording op de schriftelijke vragen heeft u het echter over één jaar tijdverlies.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Eén à twee jaar.

Voorzitter! Vervolgens wil ik een paar inhoudelijke opmerkingen maken over de optie met betrekking tot de oostzijde van Leiderdorp, waarover mevrouw Versnel sprak. Het is niet mogelijk om in Leiderdorp heel strak te bundelen, aangezien de bochten in de A4 daar te krap zijn. Het betekent dat een dergelijke oostvariant meer huizen kost. Genoemde optie was overigens al vervat in de nota van 1991, maar is toen vanwege de grote effecten onmiddellijk verlaten. Het was een van de grote problemen die wij niet konden oplossen. De bundeling aan de oostzijde bij Nieuwe Wetering is ook uitgezocht. De verbreding van de rijksweg zou dan richting het westen moeten plaatsvinden. Dat betekent overigens dat de infrabundel in totaal weer dichter komt bij huizen in Nieuwe Wetering dan bij de huidige kabinetskeuze. De bocht noordelijk van Rijpwetering is dan weer niet te volgen, hetgeen inhoudt dat je daar veel minder strak kunt bundelen. Wij zijn tot de conclusie gekomen dat uitvoering van de variant waarop mevrouw Versnel doelt, duurder is dan de huidige WB3-voorstellen. Ik weet overigens dat dit niet het enige deel is ten aanzien waarvan behoorlijke bestuurlijke en bundelingsproblemen op te lossen zijn.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik ben begonnen met te zeggen dat het probleem bij Leiderdorp eigenlijk het probleem van de A4 is en dat ze daaraan ter plekke kennelijk niet zo zwaar tillen, maar dat ze wel zwaar tillen aan de HSL. U heeft zelf al aangegeven dat u dat gezamenlijk wilde bekijken, net zoals wij dat ten zuiden van Breda doen. Ik ben ervan overtuigd dat er technisch oplossingen zijn te vinden. Ik heb natuurlijk niet gezegd: dat is dé oplossing. Maar ik heb het naar voren gebracht als iets waar u ook eens naar kunt kijken. Dat heeft u overigens al gedaan, dat wist ik ook wel en daarom heb ik het voorstel gedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Technisch kan alles, maar het kost wel heel veel geld. De reden waarom de bundeling boven Den Haag en Rotterdam, langs de A4 en vooral bij Leiderdorp, is losgelaten, is omdat het technisch nog wel uit te voeren is, maar dat het gigantisch kostbaar wordt. Wil je dus een minder goede variant, dan moet je toch een kostenvergelijking maken. Als je het beter wilt doen dan hetgeen er nu ligt, kost dat meer geld. Onze inschatting is dat het zelfs veel meer geld kost. Dan heb ik het nog niet over de nadelen die je dan creëert.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): In de WB3, zoals die in de MER is opgenomen en ook in de audit, is rekening gehouden met een ondertunneling – dat is niet gering – van de A4. In neem toch aan van de verdubbelde A4, want anders zouden wij echt met flauwekul bezig zijn geweest. Er is binnen het totale bedrag van de WB3 dus rekening gehouden met een aanzienlijk bedrag voor het oplossen van de situatie met de WB3 en Leiderdorp. Wanneer je die samenneemt met de problemen van de A4, durf ik erom te wedden dat u het wel voor elkaar kunt krijgen, maar u zegt, dat is de andere kant van het risico: dat lukt vast niet, want het is te duur. Dat vind ik te dun.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Laat ik het dan iets dikker zeggen. In de oplossingsmogelijkheden die voor de WB3 meegerekend zijn, zit een heel kort tunneltje. Dat zal nooit de oplossing voor Leiderdorp kunnen zijn. Dus ben ik ervan overtuigd dat, wat wij ook denken, wij dan de kosten die nu geprognoseerd zijn, ver overstijgen. U moet mij dan misschien maar geloven, maar ik weet zo langzamerhand behoorlijk goed hoe het bestuurlijk overleg in dezen verloopt. Ik heb nog nooit meegemaakt dat men met een oplossing kwam die goedkoper bleek te zijn dan hetgeen wij als bestuurders van rijkszijde voorstelden. Wil je een echte oplossing voor dat probleem bij Leiderdorp, dan betekent dat per saldo dat het meer geld zal gaan kosten. Dat vind ik ook eerlijker als je een vergelijking maakt tussen datgene wat je bestuurlijk inmiddels hebt afgekaart en hetgeen niet is afgekaart. Je moet niet proberen mensen wijs te maken dat het goedkoper kan.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik wil nog even terugkomen op het punt van het regeerakkoord. Dat lijkt mij politiek namelijk van cruciaal belang. Het is mij niet helder wat de inzet van de minister is. U werpt het als nieuw wapen in de strijd. De meerderheid van de Kamer vindt dat wij vandaag bijeen zijn om te wegen wat wij het beste vinden. Dan wil ik toch van de minister horen of zij vindt dat een afspraak in het regeerakkoord een soort extra argument met extra gewicht is in het debat van vandaag of dat zij van mening is dat het er vandaag om gaat dat wij de keuze maken die de Kamer het beste vindt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik maak geen keuze voor de Kamer. Ik heb een keuze gemaakt. Het kabinet heeft een keuze gemaakt en die verdedigen wij. Wij hebben natuurlijk ook rekening gehouden met het regeerakkoord. Daar hebben wij ook rekening mee te houden. Verder heb ik mij nergens mee te bemoeien, want het is een zaak van de fracties. Het regeerakkoord is ook een zaak van fracties. Hoe de fracties daar straks tegenaan kijken is hun aangelegenheid. Daar moeten wij straks over discussiëren. Verder vindt er natuurlijk hier ook een afweging plaats. Dat is volstrekt terecht.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister haar betoog vervolgt. Dit onderdeel is al gewisseld, ook in een interruptiedebat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Dit brengt mij bij iets dat wij bij het beoordelen van steeds weer opduikende nieuwe ideeën goed voor ogen moeten houden. Zolang voorstellen voor een regio nog niet echt reëel zijn en niet met hen samen zijn doorgedacht, kennen wij meestal wel de voordelen, maar nog nauwelijks de nadelen. Zo'n oplossing heeft toch vaak, vergeleken met wel gekende problemen van een uitgewerkt tracé, altijd de charme van het gras of in dit geval misschien wel het bos, dat aan de andere kant van de heuvel immer veel groener is.

Sommigen uit de Kamer beschouwen de vervoerswaarde van een station bij Ypenburg als een aantrekkelijke toevoeging op een WB-variant. Die vervoerswaarde zal niet hoog zijn, niet voor het nationale, maar zeker ook niet voor

het internationale vervoer. Bij het realiseren van een optie WB met station Ypenburg, ontstaat niet zozeer een hogesnelheidslijn, als wel een tweede klassieke spoorlijn Amsterdam-Rotterdam, waaraan op termijn ook stations als Leiden-Oost en Leiderdorp zullen worden geopend. Die investering voert qua kwaliteitsniveau weinig extra's aan het spoorwegnet toe en hieraan is binnen de totale prioriteitsstelling van investeringen in railinfrastructuur weinig behoefte. En ten slotte hebben de beoogde exploitanten van de hogesnelheidstreinen, de HST-VEM en NS Reizigers ook al te kennen gegeven, er weinig brood in te zien om op station Ypenburg te stoppen. Dat gegeven lijkt mij ook een belangrijk signaal. Ik kom dadelijk nog over de situatie van Den Haag te spreken. We zouden daar goed met elkaar over moeten spreken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik...

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat u uw interruptie plaatst als Den Haag in zijn totaliteit aan de orde komt. Ik wil nu toch wat haast gaan maken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mijnheer de voorzitter! De provincie Zuid-Holland heeft eind september de keuze voor tracé A1 op hoofdlijnen onderschreven. Heel recent hebben de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Amsterdam en Rotterdam, het regionaal orgaan Amsterdam, de stadsregio Rotterdam, de kamers van koophandel van Amsterdam, Haarlem, Rotterdam-Benedenmaas en Amsterdam-Airport Schiphol in een manifest gericht aan de Kamer, de nadelen van een aanvullend onderzoek of bestuurlijk overleg over de WB3 aangegeven. Ik spreek dan nog niet over wat er vanmorgen is gebeurd. Ik moet zeggen dat ik dat nog niet vaak heb meegemaakt. Vanmorgen hebben de gemeenten langs de WB-variant ons ook nog een petitie aangeboden. Zo vaak maak ik een dergelijke bestuurlijke steun niet mee. Eén ding weet ik zeker, namelijk dat de bestuurlijke steun voor alle andere grote infrastructuurprojecten waartoe we de afgelopen periode besloten hebben, aanmerkelijk minder was dan wat ik bij de hogesnelheidslijn meemaak. Ik ben dan ook van

mening dat we wel heel erg zeker van onze zaak moeten zijn om zo iets naast ons neer te leggen. Daarbij komt dat het maatschappelijk draagvlak dat ik voor de WB3 waarneem, niet zo zeer pro-WB3 is maar veeleer anti iets anders. Wat moet ik nu bijvoorbeeld denken van de ANWB, die namens zijn 5 miljoen nietsvermoedende leden in de adviesorganen waar hij deel van uitmaakt, voor de BBLN pleit en nu namens diezelfde leden meetekent in een steunverklaring voor de WB3? Voor dit soort maatschappelijke steun wil ik de Kamer graag behoeden. Dat is de reden waarom ik de Kamer met klem waarschuw voor de risico's die kleven aan het overboord zetten van een bestuurlijk gedragen kabinetsbesluit.

Voorzitter! Ik kom nu bij de vraag waarom ik niet kies voor de RPF-variant.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Deze redenering gaat op tot afgelopen donderdag. Mevrouw Verbugt heeft dat punt ook genoemd. Zij heeft gezegd dat het gemakkelijker is om je ergens tégen dan ergens vóór uit te spreken. Afgelopen donderdag hebben zes grote maatschappelijke organisaties de balans opgemaakt van het debat van vorige week maandag en gezegd dat zij ook positief durven te kiezen. Zij kiezen dan voor het Bostracé of een variant daarop. Dat is dus een positieve keuze. Dat is een doorbraak ten opzichte van de eerdere standpuntbepaling. Ik vind dat daar iets positiever over gepraat kan worden dan de minister nu doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik ben er in het geheel niet positief over en ik zal de heer Van Heemst ook zeggen waarom niet. Wij hebben de ANWB als serieuze organisatie in onze adviesorganen zitten. Zij steunen daar inhoudelijk de BBLN-variant. Ik kan er begrip voor hebben dat dat inhoudelijk je mening is. Maar ik vind het een beetje vreemd dat je dan om politiek-opportunistische redenen, omdat je vorige week hebt gezien dat het debat iets anders verloopt, plotseling kiest voor de Bosvariant waarvan je weet dat die bij iedereen zo ongeveer de tweede optie is. Dat heeft met inhoudelijkheid mijns inziens niets te maken, behalve dat je tegen de A1-variant bent.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het inhoudelijke oordeel was: we kiezen met zes grote organisaties voor bundeling. Na het debat van vorige week maandag is dat toegespitst op een positieve keuze voor de Bosvariant. Dat is niet opportunistisch. Dat is het werken aan maatschappelijke coalities, waarbij je wat moet geven en nemen. Dat is wat dat betreft misschien net zoals het in het kabinet is gegaan. Het is net de politiek, zoals het hier in de Kamer kan gaan. Met wat geven en nemen kun je er dan samen voor zorgen dat er een positief en herkenbaar besluit op tafel komt. Dat was vorige week donderdag een doorbraak. De minister moet daar nu niet zo badinerend over spreken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik vind het iets minder een doorbraak. Maar goed, dat is uw conclusie. Overigens ben ik ook lid van de Wegenwacht. Er is met mij niet over gesproken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Gaat u nu bedanken als lid?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik hoop dat er veel meer mensen bedanken. Ik vond het ook zo interessant dat de ANWB ook nog een enquête heeft gehouden onder wel 220 mensen. Fantastisch! Zo kan ik elk opinieonderzoek altijd in mijn eigen richting zien te krijgen. Ik blijf het eerlijk gezegd opportunistisch vinden.

De heer **Leers** (CDA): Ik vind, net als de heer Van Heemst, dat u deze organisaties op een geweldig denigrerende wijze wegzet. Nietsvermoedende leden...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb het maar over één organisatie.

De heer **Leers** (CDA): Zij waren met z'n zessen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar die andere hebben wat minder leden, geloof ik.

De heer **Leers** (CDA): Noemt u dan vooral ook die andere. Zij hebben met z'n zessen een nadrukkelijk appèl op ons gedaan, uit overtuiging, en nu zet u ze weg met "nietsvermoedende leden". Ik weet niet wat de nietsvermoedende VVD-leden gaan zeggen over uw keuze voor de A1.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verdedig de A1 heel graag. U verdedigt maar dat u niets wilt, dat vind ik ook heel interessant.

De heer **Leers** (CDA): Nu wil ik weer niets. U draait ook voortdurend. De ene keer wil ik niets, de andere keer wil ik te veel van het goede.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verdedig al maanden de A1-variant en ik heb daarvoor nog nooit een zwaard in mijn rug of een mes op mijn keel gekregen.

De heer **Leers** (CDA): Dat heb ik ook helemaal niet gezegd. U zegt hier wel dat een organisatie als de ANWB gebruikmaakt van haar positie en nietsvermoedende leden iets laat zeggen waar zij in feite niet achter staan. Daar distantieer ik mij van.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heb ik helemaal niet gezegd. Ik heb gezegd dat de ANWB in de adviesorganen van mijn ministerie waar zij in zit, een zwaar inhoudelijk pleidooi heeft gehouden voor de BBLN-variant. Ik constateer nu dat dit blijkbaar alleen is geweest, omdat men tegen de A1 was. Er is heel gemakkelijk geswicht van de ene bundelingsvariant naar de andere bundelingsvariant. Alles mag gebeuren, behalve het tracé dat het kabinet kiest. Dat is de conclusie die ik moet trekken. Dat vind ik een tamelijk opportunistisch standpunt. Het spijt mij zeer.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik vind het beneden peil, wat de minister doet. Het maakt voor mij duidelijk dat zij inhoudelijk niet geïnteresseerd is in wat de redenen zijn geweest voor deze organisaties om dit appèl te doen. Natuurlijk is er een heel groot verschil tussen een bundelingsvariant, welke dan ook, en de Groene Hartvariant.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Vanaf het eerste moment van dit debat ben ik met niets anders bezig geweest dan inhoudelijk te motiveren waarom wij een aantal keuzes niet hebben gedaan. Ik kom dadelijk toe aan waarom wij een aantal keuzes wel hebben gedaan. Het is toch gebruikelijk dat wij zo met elkaar omgaan? Als ik een of andere organisatie enig opportunisme toeschrijf, vind ik dat ik dat heel goed om inhoudelijke redenen kan

doen. Er waren altijd al dit soort varianten. Wij hebben er steeds drie tegen elkaar afgewogen: de BBLN, de WB3 en de A1. Als een organisatie zich nooit voor de bundelingsvariant met A4-A13 heeft uitgesproken, is het heel raar, als zij plotseling een switch maakt, nadat zij heeft gehoord wat er in de Kamer is gezegd. Dat is toch heel raar? Daar heb ik inhoudelijke bezwaren tegen.

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit geen nieuw punt was.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik ben het met mevrouw Vos eens, dat het eigenlijk verwerpelijk is hoe de minister hierop ingaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:
Waarom is dat verwerpelijk?

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik vind dat u zo niet kunt omgaan met reacties vanuit het maatschappelijk leven, breed gedragen door grote organisaties. De ANWB kan wel voor zichzelf spreken, maar ik vind dat u ze onrecht aandoet, omdat zij wel degelijk positief voor een aantal zaken hebben gepleit, namelijk voor bundeling en het ontzien van het Groene Hart. Zij spreken u aan op dat beleid. Ik denk dat dit een heel positief gegeven is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij ontzien het Groene Hart. Ik zal daar dadelijk iets over zeggen. Mevrouw De Boer zal daar in haar bijdrage nog veel meer over zeggen. Mag ik ook eens zeggen wat ik verwerpelijk vind? Ik vind het verwerpelijk dat de suggestie wordt gedaan dat wij het Groene Hart niet zouden ontzien. Dat vind ik echt een verwerpelijke suggestie. Door een aantal organisaties is de schijn naar buiten opgeworpen dat wij dat niet zouden doen. Ik zal daar dadelijk inhoudelijk op ingaan.

De heer **Leers** (CDA): Dat wacht ik met bijzondere belangstelling af.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat mag u zeker doen.

De heer **Stellingwerf** heeft gevraagd om nog eens te kijken naar de RPF-variant. Deze bestaat in feite uit een combinatie van beide bundelingsvarianten: ten zuiden van Delft de BBLN en ten noorden van Ypenburg de WB3. Beide zouden door een boortunnel aaneen worden

gesmeed. Zoals bekend, is een nadere verkenning van de RPF-variant uitgevoerd door een projectbureau. Deze is nu beschikbaar. Naar mijn oordeel werpt deze studie in het geheel geen nieuw licht op de eerder in het kabinet gemaakte afweging. Naast een paar voordelen worden heel veel nadelen van de BBLN en de WB3 gecombineerd, terwijl deze variant vervolgens bijna 1 mld. duurder is.

De positie van Den Haag is door alle Kamerleden aangesneden. In dit debat, in de krant, op de radio en op de televisie heb ik zo vaak horen zeggen dat het A1-tracé Den Haag op achterstand zet. Ik vind het heel belangrijk, van de voorstelling van zaken die ik daaromtrent beluister, zeer nadrukkelijk afstand te nemen. Ik wil beginnen met de vervoersprognoses die zijn gemaakt door RailNed en de adviesdienst verkeer en vervoer van mijn ministerie en het reizigerspotentieel van Den Haag dat volgens dat rapport in een heel ander daglicht zou komen te staan. Ik heb daarover de heer Leers, maar ook mevrouw Vos nogal wat onjuiste conclusies horen trekken.

Mevrouw Vos vroeg zelfs waarom deze cijfers nooit eerder boven tafel waren gekomen. Die vraag verbaast mij nogal. De Kamer is de afgelopen maanden zeer uitgebreid en heel volledig ingelicht over alle aspecten van dit project. Mevrouw Verbugt sprak in haar eerste termijn over een stapel rapporten op haar tafel waar zij nauwelijks overheen kan kijken. Wat ik begrijp, is dat mevrouw Vos die stukken blijkbaar onder haar tafel bewaard heeft. De cijfers uit het AVV-RailNed-rapport zijn allang beschikbaar en de conclusies zijn ook opgenomen in de nota van toelichting bij het kabinetsbesluit. Ook Moret heeft over het rapport beschikt. Het betreft overigens een zeer technisch rapport, waaruit niet zonder deskundige vertaling beleidsconclusies kunnen worden gehaald. Dat is ook wel gebleken.

De heer Leers zei dat een verbinding langs Den Haag anderhalf maal zoveel reizigers zou opleveren als de A1-variant. Hij verwijst daarbij naar cijfers uit het rapport over de bezetting van de hogesnelheidstreinen en de binnenlandse treinen. Hij komt echter op een zo hoog getal, omdat hij aan dubbeltellen doet. Hij telt de reizigers tussen Schiphol en Rotterdam eerst op het stuk tussen Schiphol-Den Haag en

vervolgens nog een keer tussen Den Haag en Rotterdam. Als de cijfers daarentegen goed worden gelezen, blijkt dat de bezetting van de HST in de BBLN-variant juist lager is, zowel tussen Schiphol en Den Haag als tussen Den Haag en Rotterdam.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het verwijt dat de minister mij maakt, moet zij zichzelf ook maken. Ik heb de cijfers bij de hand. Zij telt op het stuk Schiphol-Rotterdam 7,25 miljoen reizigers en tussen Rotterdam en België 7,44 miljoen reizigers. Op dat stuk telt zij de reizigers ook bij elkaar op. In dat getal zitten waarschijnlijk eveneens mensen die vanaf Schiphol tot aan België reizen. Die aantallen mag zij evenmin bij elkaar optellen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik mag ze wel bij elkaar tellen, omdat het om twee stukken van het tracé gaat. De heer Leers telt de aantallen op beide stukken bij elkaar op en vergelijkt ze met het hele stuk Amsterdam-Rotterdam! Je mag de aantallen alleen bij elkaar optellen als je vergelijkbare cijfers maakt. Als hij zegt dat de variant langs Den Haag veel meer reizigers oplevert, dan telt hij de aantallen tussen Amsterdam-Schiphol-Den Haag en tussen Den Haag en Rotterdam bij elkaar op. Dat getal vergelijkt hij met het aantal passagiers uit de A1-variant op het stuk Amsterdam-Rotterdam. Zo kan ik het ook.

De heer **Leers** (CDA): Ik kan nog veel meer. Ik kan nog een paar andere dingen laten zien. Moret en vele anderen geven aan dat de bestaande lijn via Amsterdam, Den Haag naar Rotterdam een grotere vervoerswaarde heeft, omdat die lijn Den Haag aansluit. Daar zijn ook mensen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Misschien mag ik mijn betoog over Den Haag eerst helemaal afmaken, want de heer Leers geeft een signaal af als zou het voorgestelde tracé voor Den Haag zo slecht zijn. Flauwekul!

De heer **Leers** (CDA): U sprak mij aan, omdat ik het rapport onjuist zou interpreteren.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U hebt de cijfers verkeerd gebruikt. U wilt mij toch niet zeggen dat het niet zo is? U hebt ze toch bij elkaar opgeteld?

De heer **Leers** (CDA): Hebt u dat dan niet gedaan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, ik maak geen vergelijking tussen dezelfde afstanden.

De heer **Leers** (CDA): U hebt ze net zo goed opgeteld.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, ik tel ze op, maar ik vergelijk niet iets. U vergelijkt dezelfde afstand met dezelfde afstand en telt vervolgens twee keer de passagiers. Dat lijkt mij toch een onjuiste vergelijking.

De **voorzitter**: De minister maakt eerst haar betoog over Den Haag af. Daarna kan er geïnterrupteerd worden. Ik wijs de leden erop dat ik voor de lunchpauze graag het antwoord van de regering afgerond wil hebben. Anders komen wij absoluut in de problemen met de tijd. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Uit het rapport blijkt overigens ook, en dat is van belang, dat er een heel grote markt is voor het kortafstandsverkeer tussen Den Haag en Rotterdam. Ik zeg dit ter illustratie van het feit dat prognoses bij het beleid moeten worden geïnterpreteerd. Wij kunnen het toch met elkaar eens zijn dat de hogesnelheidslijn niet de manier is om zo'n kortafstandsmarkt te bedienen?

Ik kom dan nu op de verschrikkelijke gevolgen, zo mocht ik althans beluisteren, die de aanleg van een nieuw tracé voor de bestaande spoorlijn heeft. De heer Leers sprak over verpaupering en het leegzuigen van de oude lijn met vergaande kannibalisatie van de rentabiliteit van de oude lijn. Dat waren letterlijk zijn woorden. De gevolgen voor Den Haag zouden desastreus zijn. Er is geen betere manier, mijnheer de voorzitter, om Den Haag een slecht imago te bezorgen, dan het steeds maar weer herhalen van dit soort uitspraken.

Nee, ik heb het in mijn schriftelijke antwoorden gezegd en ik zeg het nu weer: wij hebben alle capaciteit op die bestaande lijn straks vreselijk hard nodig. Ook daarover strooit de heer Leers berekeningen rond waar echt niets van klopt. Hij sprak over reductie van het reizigersvolume op de oude lijn tot ongeveer een derde. Ik zal u niet vermoeien door al die

berekeningen hier een voor een recht te zetten. Laat ik liever toelichten hoe het werkelijk zit.

Wij hebben de afgelopen jaren enorm geïnvesteerd in de oude lijn om die klaar te krijgen voor de volgende eeuw en dat hebben wij niet voor niks gedaan. Er rijden nu in elke richting acht treinen per uur tussen Den Haag en Rotterdam, acht tussen Den Haag en Leiden, waarvan er zes doorrijden naar Schiphol en Amsterdam. Die treinen zullen er naar verwachting na aanleg van de HSL-Zuid nog steeds rijden en er zullen er tussen Den Haag en Leiden nog twee bij komen. Na 2010 moet zelfs aan verdere uitbreiding worden gedacht.

De heer Leers begreep niet waar al die treinen voor nodig zijn. Ik kan hem dat uitleggen, ook aan de hand van de prognoses uit ons AVV-RailNed-rapport. Op dit moment maken jaarlijks zo'n 63 miljoen mensen gebruik van de bestaande spoorlijn Schiphol-Den Haag-Rotterdam. In 2010 kunnen dat er 88 miljoen zijn en, begrijp mij goed, dat is dus na aanleg van het A1-tracé. Dat is een enorm aantal reizigers. Een kwart van alle in Nederland gemaakte treinreizen gaat straks geheel of gedeeltelijk over de volgens de heer Leers "verpauperde en leeggezogen" bestaande lijn. Om al die passagiers te kunnen verwerken, is het heel hard nodig om ruimte vrij te maken. Dat kan door de langeafstandsreizigers – degenen die niet tussen Schiphol en Den Haag hoeven te reizen en die niet tussen Schiphol en Rotterdam in- of uitstappen – over de nieuwe HSL te laten rijden.

Voorzitter! Ik liet al enkele malen heel nadrukkelijke merken, afstand te willen nemen van het koor dat klaagliederen zingt over het vermeende achterstellen van Den Haag. Het kabinet heeft niet voor niets in deze planologische kernbeslissing opgenomen dat er na aanleg van de hogesnelheidslijn rechtstreekse hogesnelheidsstreinverbindingen kunnen worden gerealiseerd met Den Haag, naast Amsterdam, Schiphol en Rotterdam. Dat is aangemerkt als een essentiële beslissing. Dat scheidt een verplichting. Laat ik daarom nu eens vanuit die optiek de stad Den Haag onder ogen zien!

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het is een aandoenlijk verhaal, maar er

klopt geen hout van. Ik zal dat toelichten aan de hand van bladzijde 36 van deelrapport 1. Ik heb dat de vorige keer ook al aangegeven. De minister zegt dat ik onzin uitkraam, maar ik haal het uit haar eigen rapport. In dat rapport staat letterlijk dat het aantal reizigers op de oude lijn in het jaar 2003 6,1 miljoen bedraagt. Als er een nieuwe lijn komt, zal het aantal reizigers op die lijn in 2003 6,3 miljoen bedragen. Wat houdt de oude lijn over? Die houdt 2 miljoen reizigers over. Dat is een terugval van 4 miljoen reizigers. Alsof dat geen verpaupering is!

Ik wijs voorts op het rapport van Moret Ernst & Young. Ik weet dat de minister daar niet zo blij mee was. Op bladzijde 82 van dat rapport staat: het aantal intercity's dat Den Haag nog aandoet in de toekomst, valt terug van tien naar twee. Alsof dat niet een enorme betekenis heeft voor Den Haag! Maar ja, daar gaat de minister aan voorbij.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik ga even verder en ik zal dadelijk komen met een technische reactie op de bladzijde, die u naar mijn mening weer verkeerd citeert.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Welke garantie geeft de minister eigenlijk voor meer passagiers? Zij heeft straks immers helemaal niets meer te vertellen over de dienstregeling.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij sluiten natuurlijk ook contracten af. Als wij afspreken dat Den Haag goed aangesloten wordt op de hogesnelheidslijn, dan is dat dus een beslissing van belang. Dat betekent dat wij ons daar ook aan hebben te houden. Wij weten dat de exploitant van de hogesnelheidslijn ook zeer geïnteresseerd is in het bedienen van Den Haag. Als Den Haag er zelf ook de nodige scheppen bovenop zou doen, dan zou het voor de exploitant nog wel eens veel interessanter kunnen zijn om Den Haag nog beter te gaan bedienen. Ik zal dat later nog inhoudelijk toelichten.

De heer **Poppe** (SP): Ik wil alleen maar zeggen dat het toch gebakken lucht is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar u vindt alles gebakken lucht.

De heer **Poppe** (SP): Ook met de NS

is immers een contract afgesloten, waarin staat dat er meer passagiers vervoerd zullen worden. Het zijn er minder geworden. Er is sprake van aanzienlijk minder reizigerskilometers. Dit is volgens mij allemaal "wishful thinking". Daar kunnen wij ons bij de besluitvorming dus eigenlijk niet op baseren.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Volgens mij vindt ook de heer Poppe dat er meer mensen met de trein zouden moeten reizen. Een ding weten wij zeker: als wij niet voldoende investeren in ons spoorwegennet, dan zullen er inderdaad te weinig passagiers in de trein komen.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): De minister sprak net over datgene wat in het geel in de PKB staat. Als ik het goed heb begrepen, zei de minister dat na de aanleg van de HSL, HST's kunnen worden geleid naar Den Haag.

Minister Jorritsma-Lebbink: Den Haag, Amsterdam, Schiphol en Rotterdam.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Zij gebruikte daarbij het woord "kunnen". Dat is dus niet erg hard.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zeg daarbij dat dat...

De voorzitter: Ik wil de minister verzoeken om de interrumpant eerst uit te laten spreken. Anders is het niet meer te stenograferen, laat staan te volgen. Mevrouw Versnel kan haar interruptie vervolgen.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Ik dacht vervolgens: ik kan mij toch niet zo erg vergissen in die gele tekst? Ik heb die tekst er dan ook even op nagekeken. Er staat wel vele malen Den Haag genoemd, maar niet op de manier zoals de minister zojuist aangaf. Dat was ook al vrij zwak, maar zelfs die zwakke wijze komt er niet in voor.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ga even door; ik zal het straks letterlijk citeren.

Den Haag kent op dit moment twee hoofdstations: Den Haag-HS en Den Haag-CS. De meeste in- en uitstappers maken gebruik van – de naam zegt het al – het meest centraal gelegen station, Den Haag-CS: circa

20% maakt gebruik van Den Haag-HS en 80% van Den Haag-CS. Daarmee is station CS het belangrijkste station in Den Haag. Op zich is de situatie waarin een deel van de intercity's van de noord-zuidlijn en de internationale treinen niet op het hoofdstation halteren, verre van optimaal. Helaas is dat in deze stad historisch zo gegroeid en ook onvermijdelijk. Toevoeging van een derde, perifeer gelegen hoofdstation bij het Prins Clausplein zou de Haagse agglomeratie in de uiterst verwarrende situatie brengen van drie hoofdstations, op elk waarvan intercity's voor weer een andere richting gaan stoppen. Het voor- en natransport is in zo'n opzet niet goed meer te realiseren. Qua reistijd betekent het dat HST-reizigers van en naar Den Haag eerst naar dat perifere station moeten reizen alvorens gebruik te kunnen maken van de internationale en/of de binnenlandse hogesnelheidstrein. Daarmee wordt hen, ook in tijd, een omweg geboden. Met de intercity vanaf Den Haag-CS en overstappen in Rotterdam gaat sneller dan eerst naar station Haaglanden. Dat geldt zeker op de uren dat de Thalys naar Den Haag-CS kan doorrijden. Ook naar Amsterdam rijdt de Hagenaar beslist sneller met de intercity vanaf station CS over de bestaande lijn dan via het station Haaglanden. Ik ben ervan overtuigd dat Den Haag-CS de potentie heeft om uit te groeien tot een echt internationaal en nationaal station met aanzien. De bereikbaarheid is goed en het is zowel met het openbaar vervoer als met de auto goed te bereiken. De structuur van het openbaar vervoer in Den Haag zelf is ook voor een groot deel georiënteerd op Den Haag-CS. Bovendien is daar ook nog heel veel ruimte voor verdere kantoor- en stationsontwikkeling.

Ik lees voor wat op bladzijde 14 staat: "Hierdoor kunnen rechtstreekse verbindingen met hogesnelheidstreinen worden gerealiseerd tussen onder meer Amsterdam, Schiphol, Rotterdam en Den Haag enerzijds en Brussel, Parijs-Noord, Parijs Charles de Gaulle, andere Franse bestemmingen en Londen anderzijds. Voorts kunnen – deels over de HSL-Zuid – snellere treinverbindingen tussen onder meer Amsterdam, Schiphol, Rotterdam, Den Haag enerzijds en de Brabantse stedenrij ..." enzovoort enzovoort. Dat is geel gedrukt op pagina 14.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Dat zegt toch niets?

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat dat een verplichting schept.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): U suggereerde dat in het gele deel geregeld wordt dat er een specifieke verbinding was met Den Haag, dat die verbinding daaruit volgde en dat die verbinding daarin haar bodem voor de stevigheid in de toekomst zou kunnen vinden. Dat is dus niet waar. U zegt dat Den Haag daar herhaaldelijk wordt genoemd, maar daar schiet ik niets mee op.

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, ik heb precies genoemd wat ik u heb gezegd en wat ik nu geciteerd heb. Wij hebben niet voor niets in de PKB opgenomen dat er, naast Amsterdam, Schiphol en Rotterdam, rechtstreekse HST-verbindingen kunnen worden gerealiseerd met Den Haag. Dat schept mijns inziens voor alle vier plekken een verplichting. Beter gezegd: alle vier plekken staan, wat mij betreft, op hetzelfde niveau. Er is geen inhoudelijk verschil gemaakt tussen Amsterdam en Den Haag.

De heer Schutte (GPV): Wat is er dan tegen om af te spreken dat het woord "kunnen" zal worden vervangen door "zullen"?

Minister Jorritsma-Lebbink: Van mij mag dat eigenlijk wel. Van mij mag dat wel.

De heer Van Heemst (PvdA): Ik stel vast dat de minister er kennelijk zeer veel betekenis en waarde aan hecht dat ook Den Haag een aansluiting krijgt op het hogesnelheidsnetwerk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ja.

De heer Van Heemst (PvdA): Dan is het ook zeer goed te verdedigen om te zeggen: realiseer dat met een potentiële eigen halte aan een HSL. Anders bent u met twee maten aan het meten.

Minister Jorritsma-Lebbink: Waarom vindt u dat dat zeer goed te verdedigen is?

De heer Van Heemst (PvdA): Ik probeer uw redenering op te pakken. Als u zo beklemtoont dat u alles op

alles zult zetten om Den Haag met een trein een aansluiting te geven, zit daar dus de erkenning in dat die verbinding en die aansluiting voor Den Haag om een aantal redenen van groot belang is. Vanuit diezelfde zorg kan gezegd worden dit liever op termijn of direct te willen waarborgen door een HSL langs Den Haag aan te leggen. Dan is de aansluiting immers ook fysiek beter gewaarborgd. Dat is mijn eerste punt.

Mijn tweede punt hangt daarmee samen. Zoals de minister heel sterk probeert om vanuit de situatie van nu lijnen te trekken naar de toekomst, wil ik dat graag omkeren. Ik heb dat vorige week geprobeerd aan te geven in mijn eerste termijn. Als het beeld er is dat er een grote stad Haaglanden komt, die loopt van Zoetermeer-Oost tot aan Scheveningen, dan is het station en de locatie waar de minister op doelt niet meer een soort achterafbuurtje, maar het nieuwe centrum van een nieuwe stad. Als je probeert om de toekomst terug te vertalen naar het type beslissingen dat wij nu nemen, ziet ook het verhaal van de minister er dus een slag anders uit.

Minister Jorritsma-Lebbink: Kijk, wij kunnen natuurlijk lijnen trekken tot het jaar 3000. Ik vind het heel interessant dat iedereen zich zo druk maakt om Den Haag. Mag ik er dan op wijzen dat ook Amsterdam niet rechtstreeks op de lijn wordt aangesloten, maar gewoon op de trein wordt aangesloten? In feite doen wij met Amsterdam dus niet anders dan met Den Haag. Sterker nog, Den Haag heeft qua snelheid een betere aansluiting dan Amsterdam. Ik wil daar graag nog wat meer over zeggen. Ik denk zelf dat de komst van de HST naar Den Haag-CS – dat is immers de plek waar het zich allemaal afspeelt en waar wij het allemaal moeten doen – het proces mijns inziens een duw in de goede richting kan geven. De gemeente Den Haag moet dan natuurlijk wel het uiterste doen om die situatie ook echt volledig uit te buiten.

Mevrouw Verbugt (VVD): Ik wil hierbij aanhaken. De minister zegt dat de HST straks naar alle vier de grote steden gaat en dus ook naar Den Haag. Betekent dit dan ook dat het station Den Haag-CS de status krijgt van een HST-station met alle daarbij horende faciliteiten, zoals ook

bijvoorbeeld het station Rotterdam-CS?

Minister Jorritsma-Lebbink: Het lijkt mij van groot belang dat wij dit doen. Dat vraagt ook iets van Den Haag zelf. De liefde kan niet van een kant komen. Als men voortdurend bezig is met de suggestie op te roepen dat Den Haag zielig is en dat Den Haag het allemaal niet kan redden, werkt men mee aan een proces dat mijns inziens verkeerd is. Ik zou zo graag met Den Haag verder willen praten. Dat zullen wij natuurlijk ook doen als de besluitvorming is afgerond op de wijze zoals wij ons dat voorstellen. Wij moeten er dan met Den Haag over praten om te zorgen dat Den Haag-CS een prachtig station wordt dat een fantastische faciliteit biedt aan de hogesnelheidstreinreiziger. Ik ben er zelf van overtuigd dat als wij dat heel goed doen, het ook niet zal blijven bij de vier treinen die nu geprognosticeerd worden. Op dit moment, ook met de huidige inzet van de Haagse regio, lijkt het gewoon zo te zijn dat er niet voldoende potentie is om Den Haag op dezelfde wijze te bedienen als Rotterdam-CS en Schiphol en Amsterdam. Dat betekent dat het tot nu toe vooral een spitsvoorziening is. Als bij een maximale inspanning, ook vanuit de Haagse regio, de positie van Den Haag-CS verder versterkt wordt, denk ik dat er kansen kunnen ontstaan om die bediening uit te breiden. Ook de potentiële exploitant heeft de afgelopen twee jaar vaker verkondigd dat de frequentie naar Den Haag groter kan worden indien het aantal reizigers daarvoor voldoende is. In elk geval acht ik het, gelet op de ontwikkeling, uiterst onverstandig, van welke stad dan ook, om zich te profileren als de stad die de HSL links laat liggen. Dat doet Den Haag. In het kabinetsbesluit staat met zoveel woorden dat met de Thalys de reiziger ook in de toekomst vanuit Londen of Parijs sneller in Den Haag-CS is dan in Amsterdam-CS. Als je het maar vaak genoeg zegt, kan zo'n uitspraak zichzelf wel eens waarmaken. Dat is een andere invalshoek. Dat zou de inzet moeten zijn.

De heer Leers (CDA): In het verhaal van de minister zit iets geweldig dubbels. Aan de ene kant zegt zij dat Den Haag niet moet zeuren omdat het een volwaardige aansluiting

krijgt, maar dan wel over bestaand spoor.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter!...

De voorzitter: Ik heb de minister nu een paar keer gevraagd om niet te interrumperen op de interpellant. De heer Leers maakt zijn verhaal af en kort graag.

De heer Leers (CDA): Aan de andere kant zeg ik dat wij het over bestaand spoor kunnen doen, maar dan zegt de minister dat het niet volwaardig is. Wil de minister mij uitleggen wat nu zo volwaardig aan dat Haagse station zal zijn?

Minister Jorritsma-Lebbink: Mag ik de heer Leers erop wijzen dat de trein dan gewoon in Den Haag stopt? Ik vind dat Amsterdam volwaardig wordt aangesloten op de hogesnelheidstrein, terwijl de trein vanaf Schiphol over bestaand spoor rijdt. Daarbij hebben wij het over ongeveer dezelfde afstand. Wij leggen de hogesnelheidslijn ook aan voor een ander doel.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Ik wil de minister toch in herinnering roepen dat in haar eigen PKB ten aanzien van Amsterdam-CS staat dat de trein daar eigenlijk vrijwel niet zal komen, omdat alle treinen naar WTC zullen gaan. Die situatie is net als in Den Haag, wanneer je met de WB-variant gaat. Dan zit je in Haaglanden; ook die situatie is stedenbouwkundig volstrekt vergelijkbaar. Het aantakken van Den Haag door een vorkje met de A1 is op zichzelf een aardige poging, maar het biedt geen zekerheid voor de toekomst, want daarbij hangt alles af van de markt zoals die door de exploitant wordt gezien. Ik weet dus niet wat alle parafernalia zijn om het station tot een volwaardig HSL-station te maken.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het hangt er ook van af wat Den Haag zelf wil. De gemeente moet zich inzetten om bij Den Haag-CS ontwikkelingen te laten plaatsvinden. Dat kan daar, want de plek heeft nog heel veel potentie. Mevrouw Versnel moet heel erg oppassen om te zeggen dat WTC ongeveer hetzelfde is als Ypenburg. De ontwikkelingen die plaatsvinden op de plek WTC vind ik zeer vergelijkbaar met de

potentie van Den Haag-CS. In Amsterdam-CS kunnen niet zoveel ontwikkelingen meer plaatsvinden, mevrouw Versnel. Dat wordt nooit een mooi HSL-station. Als ik in de positie van Amsterdam was, zou ik er heel duidelijk voor kiezen om WTC daarvoor te gebruiken. Dat kan daar heel goed. Amsterdam heeft niet het nadeel dat Den Haag heeft, namelijk dat er nu al twee hoofdstations zijn. Den Haag-CS is een prima plek om veel aan ontwikkeling te doen. Daar is al heel veel en er kan nog meer. Uit de vergelijking komt naar voren dat Rotterdam als HSL-station in de toekomst misschien wel minder mogelijkheden heeft dan Den Haag en Amsterdam-WTC. Dat is prima, maar waak ertegen om nog een plek in Den Haag aan te wijzen, waardoor de ontwikkelingen van CS gespreid en gedeeld zouden worden.

Voorzitter! Wij hebben Den Haag ook daarom in de gehele tekst van de planologische kernbeslissing opgenomen als HST-station. Wij hebben van rijkswege echt ons best gedaan en de bal ligt nu mede bij de gemeente Den Haag. Het is jammer dat wij vandaag nog geen plenair debat voeren; dan had ik de voorzitter kunnen uitnodigen die bal in het doel te schieten. De nieuwe burgemeester van Den Haag zal zich daarvoor ongetwijfeld inzetten.

De **voorzitter**: Ik zal dit deel van het verslag aan hem doorsluizen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ook hoorde ik dat als nadeel genoemd werd dat een nieuw tracé geen oplossing biedt voor de situatie in Delft. Dat probleem staat naar mijn oordeel los van de hogesnelheidslijn. Een aantal studies naar de benodigde capaciteit aldaar, de leefbaarheid rond het bestaande spoorviaduct en mogelijke oplossingen zijn inmiddels afgerond. Op basis daarvan wordt nu overleg gevoerd met de gemeente Delft. Bij de behandeling van het MIT en de begroting van Verkeer en Waterstaat over een week of twee zal ik daar nader op ingaan. Ik erken dat het een probleem is, maar wij proberen daar andere oplossingen voor te kiezen.

Voorzitter! Ik kom toe aan de redenen die ons ertoe hebben gebracht te kiezen voor het tracé A1. Wij hebben voor het traject ten noorden van Rotterdam, zoals bekend, voor het nieuwe, rechtstreekse A1-tracé gekozen. De

onderbouwing heeft men uitgebreid in de planologische kernbeslissing kunnen lezen. Het biedt van alle onderzochte tracés de kortste rijtijd tussen Schiphol en Rotterdam; het is het goedkoopst en het snelst aan te leggen; en het voornaamste nadeel, de doorsnijding van een deel van het Groene Hart, kan via ondertunneling worden opgelost. Mevrouw De Boer zal daar straks op ingaan. Voor het binnenlandse vervoer is een groot voordeel dat dit tracé voorziet in de missing link binnen de Randstad, te weten de rechtstreekse treinverbinding Amsterdam-Rotterdam. Het kabinet acht dat een grote winst voor de samenhang en de structuur van de Randstad als geheel.

Ik wil nu het door het kabinet gekozen tracé van noord naar zuid langsgaan en daarbij ingaan op de aan de orde gestelde punten met betrekking tot de inpassing. Plek voor plek is steeds in intensief overleg met de lokale overheden gezocht naar een kwalitatief hoogwaardige oplossing en naar mogelijkheden om het rendement van de investering te vergroten.

Het eerste tracédeeltje loopt door de Haarlemmermeerpolder. Het tracé wijkt hier af van dat uit het beleidsvoornemen. Dat komt omdat het tracé verder naar het zuiden, te weten bij Nieuwe Wetering, strakker gebundeld met de autosnelweg A4 is komen te liggen. In de inspraak is daar zeer op aangedrongen. Het gevolg is helaas wel dat de ligging in de Haarlemmermeer een beetje nadeliger is dan het oude tracé, met name voor de landbouw. Verder bundelen met de A4 lukte niet; dan kwamen wij in de knoop met de aansluiting bij Schiphol.

Verder zuidwaarts is het eerste punt dat de aandacht trekt uiteraard de boortunnel. Over het waarom van de boortunnel op deze plaats zal minister De Boer in haar verhaal ingaan. Ik beperk mij nu tot de kosten en de daaraan verbonden risico's. Een enkeling stelde de vraag waarom in het voor de boortunnel begrote bedrag een zo hoge post onvoorzien is opgenomen. Allereerst de bedragen zelf. Daarbij moet ik de getallen die mevrouw Verbugt in haar bijdrage noemde op een aantal punten corrigeren. De tunnel is volgens het huidige ontwerp begroot op 1160 mln. Dit is inclusief de normaal in de begrotingen opgenomen post onvoorzien en reserve planonvolledigheid. Voor de

boortunnel is daarbovenop rekening gehouden met een toeslag, een extra reservering genoemd, van ongeveer 250 mln. Die reservering acht ik noodzakelijk, maar ook verantwoord, gelet op een aantal onzekerheden. Ik denk aan de veiligheidsfilosofie en de geotechnische vormgeving. Kortom, dat bedrag is genoemd om financiële verrassingen vanwege de onbekendheid met deze nieuwe bouwmethoden op te kunnen vangen. Het voor de boortunnel te reserveren bedrag komt daarmee op ongeveer 1400 mln. en dat is 900 mln. meer dan de oplossing die al in de PKB, deel 1, was opgenomen.

Om de hogesnelheidslijn kwetsbare gebieden te laten passeren is de afgelopen periode een scala aan constructies bekeken: verdiepte ligging, halfverdiepte ligging, dijk-tunnel en onder meer ook de in een open bouwput gebouwde tunnel, de cut- en covertunnel. Dat laatste is de tot nu toe meest gebruikelijke wijze van tunnels bouwen. Over grote lengtes komt de prijs daarvan in de buurt van die van de boortunnel, maar omdat de techniek meer bekend is zijn de risico's wat geringer. Die methode heeft overigens ook als gevolg, dat het oppervlak van het gebied tijdens de bouw nogal wat schade oploopt. Het kabinet heeft er daarom in het Groene Hart niet voor gekozen.

Ik kom te spreken over Zoetermeer-Oost. Mevrouw Versnel noemde een station bij Zoetermeer-Oost in de toekomst onvermijdelijk en zag er ook al projectontwikkelaars rondlopen. Het is door de ligging van het tracé A1 daar technisch niet mogelijk om later alsnog een station Zoetermeer-Oost te bouwen. In de bocht kun je immers geen station maken. Je zit met de verkantingsproblematiek. Stations kunnen alleen worden gebouwd, waar voldoende rechtstand is. Nu bespeur ik bij sommige leden een dermate groot vertrouwen in ons innovatieve vermogen, dat een technische onmogelijkheid alleen niet voldoende wordt geacht. Het moet ook procedureel niet kunnen. Ook dat is het geval. In de PKB-tekst wordt het uitsluiten van een tussenstation nadrukkelijk als een essentiële beslissing aangemerkt waarvan niet zonder wijziging van de PKB – het doorlopen van de gehele procedure – mag worden afgeweken. Ook is het een concrete beleidsbeslissing die

bindend is voor de vervolprocedure van het tracébesluit. Dat betekent dat er een dubbel slot op zit.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Meet de minister hier niet met twee maten? In de discussie over de bundeling met de rijkswegen schudt zij een station Leiden-Oost uit de mouw. Er komen allerlei substations op die lijn, aldus de minister. Hier zegt de minister dat Zoetermeer-Oost procedureel is uitgesloten. Er zijn mensen die denken dat de techniek alles oplost. Tegen hen zeg ik dat er ook nog een procedureel slot op zit. Als de minister procedurele sloten betrouwbaar vindt, dan geldt dat zowel voor het Bostracé als voor het tracé van het Groene Hart. De minister kan niet zeggen: bij het Bostracé dreigt Leiden-Oost als nieuw station en bij Zoetermeer-Oost is het procedureel dichtgetimmerd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg dat het technisch dichtgetimmerd is en dat er bovendien nog een procedureel slot op zit. Als je iets technisch openmaakt, is het tweede slot ook wat gemakkelijker open te maken. Ik ben het ermee eens, dat dan weer de procedure moet worden doorlopen. In die zin maakt het geen verschil. De kans dat je dat procedurele slot open zult moeten maken is mijns inziens veel groter als het ook nog technisch heel gemakkelijk kan. Ik ben er overigens van overtuigd, dat de techniek niet zal toestaan om daar ooit een station aan te leggen. Het verkantingsprobleem is zeer groot. Als de ene trein schuin stilstaat, kan er geen rijdende trein meer langs. Het kan gewoon niet. Technisch is het onmogelijk. Ook procedureel zit er een slot op.

De **voorzitter**: Minister De Boer moet ook nog antwoorden en ik wil dat dit nog voor de lunchpauze gebeurt, terwijl ik weet dat er bij een aantal fracties behoefte is aan een wat langere lunchpauze. Of de Kamer interrumpeert korter en de regering antwoordt korter, of ik sta geen interrupties meer toe.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het is voor mij redelijk essentieel te weten of, als er plannen zijn voor een station bij Zoetermeer-Oost, de hele procedure in de PKB-sfeer moet worden overgedaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is

juist, zoals ik al gezegd heb. Overigens is het technisch allemaal mogelijk. U krijgt twee sloten van mij.

De **voorzitter**: Hoelang denkt de minister nog nodig te hebben als niet geïnterrumpeerd wordt?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Een kleine tien minuten.

De **voorzitter**: Gaat u verder.

De heer **Schutte** (GPV): Ik wil nog een korte vraag stellen. Het is mij duidelijk dat het een moeilijke procedure betreft. Maatschappelijke en politieke druk kan ontstaan als eenmaal een treinverbinding is aangelegd tussen Zoetermeer-Oost en Schiphol. Als die doorsnijding tot stand is gekomen, wat zou zich dan verzetten tegen de aanleg van een snelweg parallel daaraan?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb net besloten om met de doortrekking van de A15 niet door te gaan vanwege het feit dat wij anders een heel dure tunnel moeten aanleggen. Dit betekent overigens dat wij een nieuwe studie moeten laten verrichten, omdat er een groot probleem is in dat gebied. Ik kan garanderen dat men zich wel drie keer achter de oren zal krabben als de vraag aan de orde is om parallel daaraan een snelweg aan te leggen. Er zal dan namelijk ook een lange tunnel moeten worden gemaakt. Er is geen enkele reden om aan te nemen dat ontwikkelingen zullen plaatsvinden op een plek waar geen station wordt aangelegd. Bijna iedereen heeft gezegd: infrastructuur is zo bepalend voor ontwikkelingen. Wij hebben al jaren een spoorlijn in en langs de Hoge Veluwe liggen. Toch zie je daar geen ontwikkelingen, omdat er geen station ligt. Iets dergelijks geldt bij snelwegen. Zolang er geen zijwegen zijn, doen zich geen ontwikkelingen voor. Het structurerende van infrastructuur zit veel meer in stations en zijwegen dan in de infrastructuur zelf.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, met een kanttekening, namelijk dat juist het departement van Verkeer en Waterstaat aan de hand van studies en verkenningen laat zien hoe het begrip "spoorwegplanologie" ingetekend kan worden. Daarover ging de discussie een jaar geleden.

Als je vanuit die invalshoek gaat zoeken naar de situering van nieuwe, grote woonwijken ligt het voor de hand dat verkeerskundigen geneigd zijn te denken aan plekken langs spoorwegen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, maar dan wel bij stations.

De heer **Van Heemst** (PvdA): De bouw van veel nieuwe huizen kan een reden zijn voor het aanwijzen van nieuwe stationslocaties.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waarschijnlijk wordt Zoetermeer als een van de eerste gemeenten aangesloten op het Randstadrail-concept. Dat is van buitengewoon belang bij de ontwikkeling van nieuwe locaties. Wij zoeken naar oplossingen die lightrailachtige concepten mogelijk maken op de tracés voor openbaar vervoer waar dat kan. Maar wij waren toch bezig met het nemen van een besluit over de hogesnelheidslijn? Het gaat mij te ver om te denken dat de hogesnelheidslijn straks ook benut kan worden om Randstadrailachtige concepten uit te voeren. Dat is net niet de bedoeling. De heer Van Heemst heeft gelijk dat wij met het oog op oplossingen voor de toekomst nagaan waar de Randstadrailachtige spoorinfrastructuur ligt die via een groot aantal stationnetjes zoveel mogelijk mensen een aansluiting kan geven op het openbaar vervoer. Maar dat is wel iets anders dan waarover wij het vandaag hebben.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister van Verkeer en Waterstaat haar betoog afrondt en dat er niet meer geïnterrumpeerd wordt, omdat anders de eerste termijn van de regering niet meer voor de lunchpauze kan worden afgemaakt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Waar de hogesnelheidslijn bij Benthuizen de uitloper van het Bentwoud doorsnijdt, ligt het tracé op ongeveer 4,5 meter hoogte op een aarden baan. Die ligging biedt een goede mogelijkheid voor de inpassing in het Bentwoud. Er kunnen voldoende doorgangen gerealiseerd worden ten behoeve van recreanten en ook voor het onderhouden van ecologische relaties en dat is op die plek van groot belang. Het is naar mijn

oordeel niet nodig om de tunnel onder het Groene Hart daarvoor tot voorbij het Bentwoud door te trekken.

Daarbeneden hebben wij samen met de regionale bestuurders de regiomix afgesproken. Dit zal voor de kenners – en dat zijn alle commissieleden – geen vreemde tekst zijn.

Dan kom ik toe aan mijn opmerkingen over het Develgebied, een bijzonder landschap tussen het verstedelijkt gebied van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam. Veel leden hebben daarvoor mijn aandacht gevraagd. Om dat gebied ook in de toekomst te kunnen vrijwaren van verstedelijking, is het in de Vinex aangewezen als bufferzone. Daarom wordt bij de verdere uitwerking van het tracé in het Develgebied op basis van een landschapsplan nadrukkelijk rekening gehouden met de landschappelijke inpassing. Dit gebeurt met name om het aaneengroeien van de Drechtsteden en het stadsgewest Rotterdam tegen te gaan en het gebied ook als bufferzone te laten functioneren. Mede aan de hand van de plannen die in het kader van de herinrichting al voor dit gebied worden ontwikkeld, is het naar mijn vaste overtuiging mogelijk om in dit gebied tot een kwalitatief goede inpassing te komen. Wij achten het daarom ook niet nodig, uit te wijken naar andere alternatieven die voor dit gebied zijn onderzocht.

Een aantal leden heeft vragen gesteld over een tweede Drechtstedenvariant: een lijn die met een geboorde tunnel onder het stedelijk gebied van Zwijndrecht doorgaat en die ten zuiden van de Oude Maas bovengronds langs de dijk van de Dordtse Kil ligt. Mijn reactie is, dat aan die variant, zeer, zeer grote technische, maar ook procedurele risico's kleven en daarmee ook financiële risico's. De procedurele risico's hebben overigens niet alleen betrekking op de hogesnelheidslijn, maar gelet op de verstrengeling van de verschillende spoorprojecten in Barendrecht ook heel nadrukkelijk op het tracébesluit van de Betuweroute.

Voorzitter! Dan kom ik te spreken over de inpassing in Noord-Brabant. Kenmerkend voor het tracé in Noord-Brabant is de geslaagde bundeling van de hogesnelheidslijn-Zuid met de autosnelweg A16. U ziet, mijnheer de voorzitter, ook wij zijn voor bundeling. Ook ik ben voor

bundeling. Als het kan moet je daar natuurlijk altijd voor kiezen.

Bij de inpassing van het tracé zijn de hogesnelheidslijn en de A16 dan ook in hun samenhang gezien. Die integrale benadering heeft naar mijn overtuiging tot een kabinetsvoorstel geleid dat goede inpassing van én de HSL én de A16 kan garanderen. Op een aantal plekken, zelfs op heel veel plekken, wordt die daardoor beter, ook in vergelijking met de huidige situatie.

In aanvulling op het door het kabinet gekozen tracé is door de leden aangedrongen op verdere verbeteringen. In concreto gaat het om een verdiepte aanleg van de HSL ten noorden van Zevenbergschen Hoek en om een over 500 meter afgedekte tunnelbak bij Breda-Prinsenbeek voor de verbrede A16 en de HSL tezamen. Ik ontken niet, mijnheer de voorzitter, dat die oplossingen een verdere verbetering zouden betekenen. De vraag is alleen of die verbetering een zodanige kwaliteitsverbetering geeft, dat de aanzienlijk hogere investeringen ook op de langere termijn verantwoord zijn. Mijn conclusie is, dat de te behalen kwaliteitsverbetering geen extra investering van 60 mln. bij Zevenbergschen Hoek en van 310 mln. bij Breda-Prinsenbeek, dus van in totaal zo'n 370 mln., rechtvaardigt. Het kabinetsvoorstel voorziet al in dwarsverbindingen die aan de eenwording van beide gebieden bijdragen, een eenwording die er op het ogenblik overigens niet is. Hierbij moet men ook bedenken, dat een afgedekte bak bij Prinsenbeek in een gebied ligt, waar de mogelijkheden tot een verdere stedelijke ontwikkeling zeer beperkt zijn.

Ik wil in antwoord op de vraag van mevrouw Verbugt graag bevestigen dat in de PKB nog een bedrag is opgenomen voor extra inpassingen in Noord-Brabant. Het gaat dan om 120 mln. en wel om 50 mln. voor Zevenbergschen Hoek en 70 mln. voor Breda en omgeving. Het bedrag van 50 mln. kan worden gebruikt voor de aankoop van circa 65 woningen in Zevenbergschen Hoek en ook, dat is heel belangrijk, voor het herinrichten van de vrijkomende strook grond. Ook bij een door meerdere sprekers bepleite verdiepte kruising van de hogesnelheidslijn met de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal is, om aan de norm voor de geluidhinder te kunnen voldoen, de aankoop van diezelfde 65

woningen noodzakelijk. Met deze maatregelen wordt ook het geluid van de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal voldoende afgeschermd. Er is dan ook geen reden om vanwege de nog resterende geluidhinder ook bij een toekomstige hogere vervoersomvang de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal verdiept aan te leggen.

De 70 mln. voor Breda en omgeving is bestemd voor de inpassing van het tracé nabij het station Breda-Prinsenbeek, in de bebouwde kom van Prinsenbeek en nabij Effen. Ook als voor een 500 meter lange afgedekte tunnelbak bij Prinsenbeek-Valdijk zou worden gekozen, is dat laatste bedrag, dunkt mij, nog steeds nodig. Hoe ik het ook bereken, volgens mij vergt realisering van de ingebrachte wensen echt een extra bedrag van 370 mln. Gelet op de winst die men daarmee kan bereiken, acht ik dat een te hoge prijs.

Ter hoogte van Breda-Prinsenbeek is een betere inpassing van de infrastructuur overigens wel mogelijk door de HSL-Zuid en de te verbreden A16 strakker te bundelen. De A16 zal hiervoor verlegd moeten worden. Met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Breda, waar wij destijds overigens overeenstemming mee hadden, ben ik van mening dat die betere bundeling, zeker op lange termijn, de beste oplossing is. Daar staat natuurlijk wel tegenover dat door het verleggen van de A16 twee zeer omvangrijke projecten aan elkaar worden gekoppeld, met alle risico's van dien. In mijn contacten met de provincie Noord-Brabant en de gemeente Breda heb ik dan ook steeds aangegeven dat ik dat risico alleen wil en kan aangaan, als ik verzekerd ben van de volledige bestuurlijke medewerking op regionaal niveau. Als gevolg van het door de gemeenteraad van Breda uitgesproken neen tegen de HSL hebben B en W van Breda mij op dit punt nog geen toezeggingen kunnen doen. Ik hoop echter dat dit verandert, als door de Kamerbehandeling meer duidelijkheid over het realiseren van de HSL-Zuid ontstaat.

Voorzitter! Alvorens de balans op te maken, wil ik nog op enkele algemene punten ingaan. Dat zijn flankerend beleid in relatie tot de substitutie van vliegtuig en auto naar trein en de financiering van het project. Zowel door het CDA als de

PvdA en GroenLinks zijn vraagtekens geplaatst bij de haalbaarheid van de substitutiedoelstelling en het daartoe noodzakelijke flankerende beleid. Het kabinet gaat ervan uit dat de substitutiedoelstelling, zoals die in de PKB voor Schiphol en omgeving is geformuleerd en die naar mijn mening ook kamerbreed is onderschreven, haalbaar is. Wij hebben, dunkt mij, geen onhaalbare dingen gezet in die planologische kernbeslissing. Bij het realiseren van een toekomstgericht hogesnelheidsnetwerk is flankerend beleid onmisbaar; daar zijn wij het allemaal over eens. Wij weten ook allemaal welk flankerend beleid noodzakelijk is om de gewenste substitutie vanuit auto en vliegtuig naar de hogesnelheidstrein te bewerkstelligen. Dit staat in extenso beschreven in het tweede structuurschema Verkeer en vervoer, in de PKB Schiphol en nu ook in de PKB HSL-Zuid. Wij weten echter ook allemaal dat de praktijk menigmaal sterker is dan de leer. Het zou – dat is de Kamer ook bekend – voor de concurrentiepositie van de trein gunstig zijn, als de autokosten meer variabel zouden zijn: een lagere motorrijtuigenbelasting en een navenant hogere brandstofaccijns. Het is bekend wat voor brief de regering daarover naar de Tweede Kamer heeft gestuurd.

Is de gewenste substitutie haalbaar? Realiseren wij inderdaad de daartoe noodzakelijke flankerende maatregelen? Ik denk dat de heer Van Heemst op dat punt ware woorden sprak. Die kwamen er in het kort op neer dat wij ons niet blind moeten staren op prognoses en dat wij tegen cijfermatige voorspellingen niet moeten aankijken als de vaststaande waarheid. Wij, kabinet en Kamer, zijn er van jaar tot jaar verantwoordelijk voor, stappen te zetten die een HSL-Zuid en in feite iedere HSL die Nederlands grondgebied gaat berijden, tot een succes maken. Wij zijn daar met z'n allen bij en hebben daar ook een gezamenlijke taak in. Wij als verantwoordelijke ministers – ik ga ervan uit dat dit ook geldt voor onze opvolgers – zullen het niet nalaten om de Kamer bijtijds de nodige voorstellen ter beoordeling voor te leggen.

Wat de concurrentie tussen luchtvervoer en hogesnelheidstrein betreft, heb ik in de schriftelijke beantwoording al een aantal malen aangegeven dat wij verdere initiatieven zullen nemen om

prijisbeïnvloedende maatregelen voor de luchtvaart bespreekbaar te maken en er ook voor te zorgen dat die er komen. De Europese Commissie werkt al aan een voorstel voor BTW op personenvervoer. Daarbij zijn alle vervoerswijzen, inclusief de luchtvaart, aan de orde. Er is ook geen enkele reden om de ene modaliteit, wat dat betreft, anders te behandelen dan de andere. Nederland neemt zich voor om de invoering van een accijns op luchtvaartbrandstof op de agenda te plaatsen van ons Europese voorzitterschap in het eerste halfjaar van 1997.

Voorzitter! Ik kom nu op de financiering van het project. Wij hebben in het kabinet besloten, ruim 1,4 mld. extra uit te trekken voor de inpassing van de HSL-Zuid. De dekking zal worden gevonden door herprioritering binnen het investeringsprogramma respectievelijk het Fonds economische structuurversterking. De heer Leers, mevrouw Versnel en mevrouw Verbugt hebben gevraagd naar de gevolgen van die herprioritering voor andere investeringen. Laat ik daar heel duidelijk over zijn: wij kunnen een gulden maar één keer uitgeven. Wij staan de komende jaren voor enorme investeringen om in ons land de bereikbaarheid te garanderen. Er moet veel gebouwd worden. Daar heeft iedereen voordeel van; daar betalen wij ook met z'n allen aan mee. Al die infrastructuur heeft echter ook effecten op onze leefomgeving. Wij hebben daar in het kabinet lang over gepraat en er uitvoerig naar gekeken. Met het bedrag dat wij er nu voor uitgetrokken hebben, is een goed evenwicht gevonden tussen de kosten en de baten van het project. Dat geldt juist ook vanwege alle investeringen die wij nog willen en die ook nodig zijn. Met geld dat wij uitgeven aan het nog mooier maken van die ene investering, kunnen wij nu eenmaal niet ergens anders wegen en spoorlijnen bouwen. Die afweging moeten wij dus ook met elkaar zorgvuldig maken.

De heer **Poppe** (SP): Maar...

De **voorzitter**: Neen, geen interrupties meer. U heeft een tweede termijn waarin u dit punt nog kunt toelichten. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Voor de definitieve verwerking van de meerkosten van de hogesnelheidslijn-Zuid is het nu overigens nog wat vroeg. Die is conform de nieuwe MIT-systematiek pas aan de orde wanneer de aanleg van de HSL-Zuid overgaat naar de realisatiefase. Dat is naar verwachting in 1998. De definitieve verwerking leidt in beginsel tot een vertraging van één à twee jaar van verschillende projecten. De HSL is een spoorproject. In principe breng ik de vertraging dan ook ten laste van andere spoorprojecten. Dat is de gebruikelijke beleidslijn en een logische doorvertaling van de budgetdiscipline. Dit dient ook om het bestaande evenwicht tussen beleidsterreinen te garanderen, waarbij overigens op dit moment veel meer geïnvesteerd wordt in spoorweginfrastructuur dan in weginfrastructuur. Dat verklaart ook waarom de meerkosten niet automatisch ten laste van de wegprojecten kunnen worden ingepast. Bovendien wil ik waarschuwen voor al te gemakkelijke conclusies. De bereikbaarheid is een knellend probleem in dit land. Wij hebben tot een extra inspanning besloten om die bereikbaarheid te garanderen. Daarvoor moeten wij ook aan wegen werken. Er bestaat nu een evenwicht tussen openbaar vervoer en wegverkeer dat wij niet zonder gevolgen voor de bereikbaarheid overboord kunnen zetten.

Voorzitter! Ik kom tot een afronding. Ik ben begonnen met vast te stellen dat wij het eens zijn over het strategische punt dat Nederland een aansluiting moet hebben op het Europese net van hogesnelheidsspoorlijnen. Nederland heeft zich de afgelopen eeuwen ontwikkeld tot poort van Europa, tegenwoordig genoemd "gateway to Europe". Ook voor de toekomst willen wij die ontwikkeling, mede in een Europa zonder grenzen, voortzetten en versterken. De verdere ontwikkeling willen wij realiseren binnen de grenzen van een duurzame ontwikkeling. Daarom stemmen wij de groei van de internationale en de nationale mobiliteit nadrukkelijk af op de waarde van natuur en milieu. Daarin past een goed openbaar vervoer en een kwalitatief hoogwaardige hogesnelheidstreinverbinding als top van de openbaarvervoerspiramide. Ik ben met de leden van de commissie de verschillende mogelijkheden

langsgegaan om een verbinding van hoge kwaliteit te realiseren. Kwaliteit in de zin van een hoge vervoerswaarde en korte reistijd, economische kwaliteit in de zin van een maximale spin-off voor ons land en ruimtelijke en milieukwaliteit. In mijn visie en in die van het kabinet is er maar één oplossing die al die kwaliteiten in zich verenigt: een nieuwe en zo rechtstreeks mogelijke hogesnelheidsspoorlijn, zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam waarop in principe 300 km/uur gereden kan worden. Hoezeer ik dat laatste uitgangspunt ook aan starheid heb horen toeschrijven, ik houd staande dat het voor dit project dat zo nieuw is, een goed gekozen optimum is. Vele landen kiezen inmiddels al voor een hogere snelheid. Het geeft het HSL-project de toekomstwaarde die wij voor de concurrentie met het onstuimig groeiende luchtverkeer hard nodig zullen hebben en die ik niet op het spel wil zetten. De keuze van het tracé en de wijze van inpassen kunnen naar mijn overtuiging de toets der kritiek glansrijk doorstaan. Het gekozen tracé geeft door te bundelen waar dat goed kan en door ondergronds het, voor de toekomstige ruimtelijke kwaliteit van de Randstad, belangrijke Groene Hart te passeren, een maximale vrijheid voor toekomstige ontwikkelingen. Natuurlijk kunnen wij nog jaren studeren, maar al die tijd groeit het auto- en luchtverkeer maar door, blijft de Thalys achter de stoptrein aan rijden en duurt voor de bevolking de onzekerheid voort. U als Kamer moet wel erg zeker weten dat het alternatief beter is om dat er voor over te hebben.

Voorzitter! Ik vraag gaarne de instemming van uw Kamer voor deze planologische kernbeslissing over de hogesnelheidslijn-Zuid. Er ligt mijns inziens een goed en uitgebalanceerd ontwerp gereed. De projectorganisatie staat gereed om de verdere uitwerking ter hand te nemen en aan de realisering te gaan werken. De reizigers ontdekken ondertussen in steeds grotere aantallen het comfort van de Thalys naar Brussel en Parijs. En nu de snelheid nog!

Minister **De Boer**: Voorzitter! Het lijkt mij goed om vanuit het aspect van de ruimtelijke ordening nog een beschouwing te geven over de tracékeuze. De Kamer worstelt

vandaag met de moeilijke vraag die voorligt waar het gaat om de besluitvorming en ook het kabinet heeft met die vraag geworsteld. Dat blijkt onder andere uit de lange periode van voorbereiding en de vele onderzoeken en studies die zijn verricht. Het laat ook zien dat er heel veel geïnvesteerd is in een goede besluitvorming na afweging van alle belangen. Collega Jorritsma heeft dat ook heel duidelijk aangegeven.

Zoals u weet, heeft elk lid van het kabinet geworsteld met de tracékeuze. Dat gold ook voor mij. De sympathie die in deze Kamer is uitgesproken voor een tracé dat bundelt met rijksweg 4 en rijksweg 13, kan ik vanuit de wens om het Groene Hart te sparen en nieuwe doorsnijdingen zoveel mogelijk te vermijden, heel goed begrijpen. Het zoveel mogelijk bundelen met bestaande hoofdinfrastructuur, zonder het streven naar een verbinding met een zo kort mogelijke reistijd op te geven, is ook ons uitgangspunt. Dat is ook het sterke punt van het voorgestelde tracé tussen Rotterdam en de Belgische grens. Ik denk dat er daarom zoveel instemming is met dit tracé, dat goed past in de gewenste ruimtelijke structuur van West-Brabant. Vanwege het medegebruik van binnenlands treinverkeer en toevoeging van de verbinding Breda-Antwerpen, wordt de positie van het stedelijk knooppunt Breda versterkt met een potentiële uitstraling naar de rest van de regio. Dat wil overigens niet zeggen dat er geen discussie meer is over de lokale inpassing.

Voor de tracékeuze van het noordelijk deel, Schiphol-Rotterdam, is onze visie op de ruimtelijke structuur van de Randstad, inclusief het Groene Hart, van belang. Dat is van heel veel kanten benadrukt; terecht. Ook in de inspraak en de advisering is dit duidelijk aan de orde gesteld. Het kabinet heeft, zoals u weet, een duidelijke visie op de ruimtelijke structuur van de Randstad en de inpassing van het HSL-tracé is daaraan derhalve gerelateerd. Ik wil daar graag wat verder op ingaan.

De gewenste ruimtelijke structuur van de Randstad is gebaseerd op het benutten van potenties en het instandhouden en versterken van de verscheidenheid en kwaliteit die de Randstad heeft. Daarom is het beleid gericht op concentratie van verstedelijking en stadsgewesten en

vergroting van de samenhang tussen die stadsgewesten. Die beoogde concentratie is alleen op verantwoorde wijze te realiseren als de steden ook hun functie als economische centra kunnen waarmaken. In het internationale vestigingsmilieu geldt dat het geheel meer is dan de som der delen en daarom moet ook de railinfrastructuur die de stadsgewesten verbindt, up to date zijn. De bestaande capaciteit zou daarom maximaal benut moeten worden om de komende jaren de groei op de huidige lijnen te accommoderen. Waar een snelle verbinding tussen de Randstadsteden onderbreekt, moeten wij die dan ook toevoegen. Ik denk hierbij met name aan een spoorverbinding tussen Rotterdam en Amsterdam-Schiphol. Een zo kort mogelijke reistijd op die verbinding betekent dat Schiphol de functie die het heeft ook voor Rotterdam kan vervullen. Wij hebben in het regeerakkoord vastgelegd dat aan een luchthaven bij Rotterdam geen nationaal economische betekenis is verbonden, uitgaande van de uitbreiding van Schiphol en de aanleg van een volwaardige HSL.

Voorzitter: Van 't Riet

Minister **De Boer**: Voorzitter! Het beleid heeft ook veel aandacht voor het landelijk gebied, de groene ruimte. Dan denk ik met name aan het Groene Hart. Wat de HSL betreft, vertaalt dit zich in de vraag of wij een zodanig tracé kunnen vinden dat én de economische potentie zo goed mogelijk kan benutten én het Groene Hart kan sparen. Toen wij als ministers aantraden, werden wij geconfronteerd met een stroom van kritiek op het van het vorige kabinet overgenomen voorstel voor een tracé door het Groene Hart. Dat is overigens een tracé waaraan, vergeleken met een eerder voorstel, al heel wat was verbeterd op het punt van de inpassing.

Sommige critici hielden een pleidooi voor het benutten van de bestaande spoorverbinding en anderen vroegen om een uitwerking van het Bostracé. Mijn collega en ik hebben beide alternatieven in de periode tussen deel 1 en deel 3 van de PKB grondig onderzocht. Wat kwam daaruit naar voren? Het laten rijden van de hogesnelheidstrein over het bestaande spoor is geen goede optie. Collega Jorritsma heeft dat heel uitdrukkelijk naar voren

gebracht. Ik wil vanuit mijn verantwoordelijkheid als minister van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer benadrukken dat we naast een goede aansluiting van de Randstad op het internationale HSL-net ook Schiphol optimaal in het HSL-net willen opnemen. We kunnen daarom geen genoegen nemen met een uitloper van het HSL-net over bestaand spoor. Zoals al eerder is gezegd, biedt het gebruiken van de bestaande lijn onvoldoende toekomstperspectief. We willen bovendien de interne samenhang van de Randstad versterken. Dan zit het benutten van het bestaande spoor ook onze binnenlandse ambities met het openbaar vervoer in de weg. Een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer is een van de kernpunten uit de Vinex. Ook een nieuw HSL-tracé gebundeld met de bestaande lijn, BBLN, is onaantrekkelijk. Weliswaar krijgen de treinen meer ruimte en meer snelheid dan bij het rijden over bestaand spoor, maar we stuiten dan op inpassingsproblemen in het dichtbevolkte stedelijk gebied. Ik refereer ook hier aan wat mevrouw Jorritsma gezegd heeft.

De heer **Poppe** (SP): Mag ik de minister een vraag stellen?

Minister **De Boer**: U krijgt geen kans van de voorzitter. Ik ga dus gewoon even door. Zelfs het voordeel van...

De heer **Poppe** (SP): Er gaat nu iets fout met de knopjes. De minister is niet meer te verstaan, althans niet buiten deze zaal.

Mevrouw de voorzitter! Drie vragen.

1. Is de minister met mij van mening dat de hogesnelheidslijn zoals deze nu gepland is, zowel ten noorden als ten zuiden van Rotterdam een enorm ruimtelijk beslag neemt, een ravage aanricht?

2. Is zij van mening dat het terecht is dat de Nederlandse samenleving daar 10,4 mld. voor uittrekt? Want dat bedrag heb ik uitgerekend.

3. Vindt de minister het aanrichten van deze ravage nodig om slechts 40 minuten eerder vanuit Amsterdam in Parijs te zijn? Ik heb het dan over 40 minuten eerder dan met de Thalys over bestaand spoor, want na alle verbeteringen gepland in Rail 21, zal de Thalys over bestaand spoor in drie uur en 25 minuten in Parijs zijn.

Minister **De Boer**: Drie heldere vragen, drie heldere antwoorden: nee, nee, ja.

De heer **Poppe** (SP): Ik weet niet waar de minister de kennis vandaan haalt om zo'n ruim antwoord te geven. Ik denk van haar collega van Verkeer en Waterstaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik sluit mij daar graag bij aan.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik moet eerlijk zeggen dat ik de manier waarop wij hier antwoord krijgen op onze vragen beneden peil vind. Er wordt over belangrijke punten heengewalst. Deze worden aan de kant geschoven en hier niet uitgediscussieerd. Ik heb daar grote moeite mee.

De minister gaat nu weer op dezelfde manier als de minister van Verkeer en Waterstaat op onze vragen in.

Minister **De Boer**: U had toch niets anders verwacht?

De heer **Leers** (CDA): Ik had verwacht dat u meer op de aspecten van de ruimtelijke ordening zou ingaan, maar u begint over de bestaande lijn.

Minister **De Boer**: Dat is ruimtelijke ordening.

De heer **Leers** (CDA): U moet eens aangeven waar die waanzinnige snelheidsfictie vandaan komt, nu blijkt dat we op dat traject van die 300 km uiteindelijk maar 150 km gemiddeld kunnen rijden. Ik begrijp niet waar wij hier in Nederland mee bezig zijn. Op een stukje van 45 km lengte willen wij een hogesnelheidslijn aanleggen geschikt voor een snelheid van 300 km. Wat een onzin! Kunt u nu eens beargumenteren waarom u dat dan toch doet?

Minister **De Boer**: Ik wil dat met alle plezier doen, maar ik schikte mij in de wensen van de – in ieder geval vorige – voorzitter dat we niet meer zouden ingaan op interrupties en dat er geen interrupties meer zouden worden toegestaan. Als dat wel kan, wil ik graag antwoord geven.

De **voorzitter**: U mag nog wel geïnterrupteerd worden, maar kort graag. Als we om 14.00 uur een schorsing willen hebben voor de

lunchpauze, is het zaak dat we kort en terzake interrumpen.

De heer **Poppe** (SP): Dat geldt dan ook voor mijn eerste vraag. Dat antwoord was natuurlijk schandelijk.

De **voorzitter**: U heeft ook nog een tweede termijn, mijnheer Poppe.

Minister **De Boer**: Voorzitter! De vraag van de heer Leers over de snelheid is een vraag met betrekking tot kwaliteit. Als wij met elkaar van mening zijn dat Schiphol op een buitengewoon hoogwaardige, moderne manier moet worden aangesloten op het internationale vervoersnet, opdat je daarmee de concurrentieslag aankunt met het luchtvaartverkeer en de auto, dan is het absoluut noodzakelijk dat we komen tot de meest moderne variant en niet een suboptimale variant inbouwen. Daarom vinden wij het zo noodzakelijk dat wij niet inleveren op snelheid en een situatie creëren waarbij de snelheid op alle onderdelen totstandkomt. Want hier vijf minuten langer en elders weer vijf minuten betekent dat je toch een situatie krijgt waarbij je op het totale traject zo'n drie uur gaat inleveren.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, u haalt tekentafelwensen en realiteit door elkaar. Op de tekentafel kan ik elke lijn maken. Die kan ik geschikt maken voor 600 km. Het gaat erom wat wij in Nederland daadwerkelijk kunnen rijden. Ik kan u voorrekenen dat wij op de 45 km boven Rotterdam nooit een snelheid kunnen halen van 300 km. Dat kunnen wij maar op een klein stukje. Mijn vraag aan u is waarom wij vanuit die fictie de hele HSL-problematiek benaderen. Dat is mij nog steeds niet duidelijk.

Minister **De Boer**: Sommige mensen willen zich ook niet laten overtuigen. Dat mag ook, hoor. Collega Jorritsma heeft buitengewoon helder uiteengezet wat het voordeel is van een nieuwe lijn voor een HSL. U bent daar niet door overtuigd. Dat mag. U kunt uw vragen blijven herhalen en ik blijf mijn antwoord herhalen. Wanneer wij van mening zijn dat wij een heel moderne verbinding tot stand willen brengen, die voldoet aan de eisen van de 21ste eeuw, kunnen wij geen variant kiezen die uitgaat van de bestaande lijn,

waarop nog zoveel andere activiteiten moeten plaatsvinden.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U interpreteert toekomstwaarde heel sterk als de meest snelle verbinding, maar ik kom nog even terug op de milieuwaarde. Uit de modelberekening die wij hebben gezien, blijkt dat de bestaandelijvariant en de lijn door het Groene Hart evenveel internationale reizigers zullen vervoeren in de toekomst. Substitutie uit het vliegtuig ligt voor beide ook gelijk. Volgens mij is er op dit punt niet zo'n groot verschil. Als het gaat om binnenlands vervoer, zie ik dat de A1-variant van het kabinet veel nieuwe reizigers aantrekt, weinig mensen uit de auto haalt en heel veel mensen uit de bestaande trein in de nieuwe treinen haalt. Is de milieuwinst van die lijn zoveel groter dan van verbetering van het bestaande spoor, als je naar de toekomstwaarde kijkt?

Minister **De Boer**: Ja, ik ben er absoluut van overtuigd dat een heel moderne lijn die is getraceerd onder het Groene Hart door, zo recht mogelijk aansluitend op de centra in Europa, een kwaliteitsaspect in zich bergt, waardoor zij de concurrentie aan kan met het luchtvaartverkeer. Dat betekent dat je aanmerkelijk sneller kunt rijden naar Parijs. Het totale traject kan met een aantal uren versneld worden. De afstand van Schiphol naar Parijs duurt dan drie uur. Dan loont het voor reizigers die nu nog in het vliegtuig stappen, om met de trein te gaan.

Ik denk dat het goed is om te praten over de varianten die te maken hebben met de ruimtelijke inpassingen, en dus ook met milieu-inpassingen. Naar mijn gevoel is het volstrekt duidelijk dat er op dit ogenblik maar één variant gekozen kan worden. Dat is de geboorde A1-variant.

De heer **Poppe** (SP): Via een omweg heb ik nu toch antwoord gekregen op mijn eerste vraag. De minister spreekt over modern en aan de eisen van de volgende eeuw voldoen. De eisen van de volgende eeuw ken ik nog niet. De vraag is wat modern is. Als ik met het vliegtuig naar Parijs ga, van hartje Amsterdam naar hartje Parijs, dan doe ik daar met een heleboel gesjouw met bagage drie uur en tien minuten over. Ik heb net het kaartje besteld bij de KLM. Ga ik

met de HSL over bestaand spoor, dan doe ik daar in het jaar 2000, als de geplande Rail 21-verbeteringen uitgevoerd zijn, drie uur en 45 minuten over. Dat is maar weinig langer, maar ik hoef niet te sjouwen met mijn bagage. Ik kan dan drie uur en 45 minuten nadenken over de toekomst van de wereld. De vraag is dus concreet: is de minister nu echt van mening dat die kleine tijdswinst met die ravage die je maatschappelijk en ruimtelijk aanricht, modern is? Ik ben niet tegen een snelle trein, maar wel tegen een lijn die een ravage door het land trekt, zonder enige winst.

Minister **De Boer**: Het zou prettig zijn, als u demagogische termen achterwege liet. Er is geen sprake van dat de variant die wij beogen, een ravage teweegbrengt. Wanneer wij zo ontzettend veel verkeer zouden toestaan op de bestaande lijn, waarbij de uitbreiding van die bestaande lijn zonder meer op enig moment aan de orde is, denk ik dat er sprake is van heel veel grote stedelijke inpassingen, die met het nodige breekwerk gepaard gaan. Wees toch niet zo conservatief en denk toch na over hetgeen over drie jaar, want dan begint die volgende eeuw, gevraagd wordt!

De heer **Poppe** (SP): Ik ben hartstikke modern. Ik vraag...

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, uw punt is duidelijk. De minister vervolgt haar betoog, anders komen wij nooit toe aan de lunchpauze. U kunt uw tweede termijn gebruiken voor nieuwe punten. Anders moet ik interrupties gaan verbieden. De minister heeft het woord.

Minister **De Boer**: Voorzitter! Ook een nieuw HSL-tracé, gebundeld met de bestaande lijn is onaantrekkelijk. Weliswaar krijgen de treinen meer ruimte en meer snelheid dan bij het rijden over bestaand spoor, maar wij stuiten op inpassingsproblemen in dichtbevolkt stedelijk gebied. Zelfs het voordeel van een halte in Den Haag is betrekkelijk, want het station HS is minder geschikt als HST-halte. De meeste reizigers zouden toch moeten overstappen naar Den Haag-CS dat zich steeds meer ontwikkelt als het middelpunt van het economisch centrum van Den Haag, een ontwikkeling die helemaal conform het ruimtelijke beleid is.

Ik kom nu toe aan de Bosvariant. Mijn belangstelling voor dit alternatief was groot, zoals u weet. Zij was gebaseerd op twee overwegingen. De eerste was het vermijden van een nieuwe doorsnijding van het Groene Hart en de tweede een zo goed mogelijke aansluiting van Den Haag met de mogelijkheid van een nieuw station met een bedrijvenlocatie. Aan het eerste vereiste, het niet doorsnijden van het Groene Hart, voldoet de WB3-variant natuurlijk. Ik stuitte daarbij wel op een aantal problemen. Ik wil u graag meenemen langs die problemen.

In de eerste plaats heeft de WB3-variant grote consequenties voor vergevorderde plannen voor Vinex-locaties, zoals Ypenburg, Leidschenveen-Forepark, Delfgauw, noordrand van Rotterdam en dergelijke. Natuurlijk zijn die problemen niet onoplosbaar, maar het veranderen van de plannen vraagt grote offers in tijd en geld. Met name aan vertraging van de Vinex-locaties is heel zwaar getild. Het zet het restrictieve beleid van het Groene Hart onder grote druk. Aan die problemen kun je natuurlijk wat doen, als zij de enige problemen zijn. In het kader van het nadere onderzoek hebben wij hoorzittingen belegd in de regio. Op deze hoorzittingen in de regio bleek er noch steun van de bestuurders, noch steun van de burgers voor deze variant. De gemeentebesturen van Leiderdorp, Leidschendam en Pijnacker hebben zich zeer uitdrukkelijk en zeer fel verzet tegen de aanleg van die zogenaamde Bosvariant. Geheel onbegrijpelijk is die weerstand niet. Ik noemde al de effecten op de Vinex-plannen. Daarnaast zijn er ook nog effecten op de bestaande situaties.

De aanleg van de Bosvariant zou tot gevolg hebben dat bestaande barrières in stedelijk gebied worden vergroot. De mogelijkheid, hoogwaardige dwarsrelaties te realiseren om de stedelijke eenheid intact te laten, zijn wegens ruimtegebrek zeer klein. Dat geldt met name in Leiderdorp en Delft. Ook het maken van hoogwaardige fietsverbindingen met de Vinex-locaties aan de oostkant van Den Haag voor het langzame verkeer wordt moeilijker. Tevens worden recreatiegebieden aangetast. Ik noem bijvoorbeeld de Akerdijkse plassen ten oosten van de A13. Uit de MER die is opgemaakt voor dit deel van de tracékeuze,

kwam de Bosvariant, op dat ogenblik tot mijn spijt, dan ook niet als het meest milieuvriendelijke alternatief uit de bus.

Het andere punt was de aansluiting van Den Haag.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De minister zegt dat er vreselijke problemen zullen ontstaan, onder andere in Leiderdorp. Ik erken dat Leiderdorp echt een probleem is. Zij spreekt ook over de inpassing bij Delft. Maar het tracé ligt bij Ikea Delft! Dat kan daar gemakkelijk. Er is daar ruimte, zeker als de lijn op palen komt en scherp gebundeld wordt. Ik snap dat werkelijk niet. De minister zegt dat er bij Schiebroek ingepast moet worden, zoals ook is gebeurd bij de A1-variant. Oké, dat is waar. Je moet daar voor goede inpassing zorgen. Daarvoor zijn echter voorstellen gedaan. Dat zijn geen schandelijke voorstellen. Als de lijn bij Leidschendam op een fatsoenlijke manier scherp gebundeld wordt, behoeft de Vinex-locatie of het woongebeuren daar geen enkel effect van te ondervinden. Dat staat ook in de MER. Ik snap dit niet van de minister. Dat er op een gegeven moment een probleem zou kunnen zijn voor bepaalde wegen of verbindingen die men gepland had in dit gebied kan ik mij voorstellen. Dat probleem is echter van gans andere orde.

Minister **De Boer**: Ik heb zo-even al gezegd dat er een groot aantal problemen aan de Bosvariant kleven en dat die op zichzelf niet onoverkomelijk zijn. Je kunt voor al die problemen weer een oplossing bedenken. Dat geldt voor Leiderdorp, dat geldt voor een HSL die langs Ikea zou moeten lopen en dat geldt ook voor een aantal andere mogelijkheden. Je kunt overal oplossingen voor bedenken, maar dan moet je wel zeker weten dat dat de enige problemen zijn. Als je echter later verneemt dat er op bestuurlijke medewerking niet gerekend hoeft te worden en dat er zeer veel problemen van de burgerij te verwachten zijn, dan ga je kijken wat de meerwaarde van die Bosvariant nog is.

Ik was echter nog niet uitgesproken, want ik was op dat ogenblik nog steeds van mening dat het een belangrijk tracé zou kunnen zijn. Ik zei al dat het mij ook ging om de aansluiting met Den Haag. Bij het

realiseren van een WB3-tracé zou er ter hoogte van Den Haag een station kunnen komen. Dat zou kunnen betekenen dat je een aansluiting krijgt die wellicht nog meer kwaliteit heeft dan de voorkaansluiting. Ik vond die gedachte de moeite van het onderzoeken waard.

Uit het onderzoek kwam naar voren dat een station Haaglanden aan het WB3-tracé bij Ypenburg pas een meerwaarde voor Den Haag zou kunnen krijgen wanneer er samen met de aanleg een ruimtelijke ontwikkeling op gang zou worden gebracht, gericht op het optimaal benutten van die stationslocatie. Een puur overstapstation levert immers te weinig reizigers op en geeft beslist geen betere aansluiting van Den Haag op het HSL-net dan het reizen met de vork via Rotterdam. Daarom betekent een keuze voor een station Haaglanden tevens een keuze voor een drastische wijziging van het ruimtelijk beleid binnen het stadsgewest Haaglanden. Dat zou zich dan moeten gaan richten op de ontwikkeling van een stedelijke as met Ypenburg als centrum, zonder het bestaande centrum van Den Haag uit te hollen. Zo'n ruimtelijke ontwikkeling heeft echter alleen kans van slagen als de lokale en de regionale bestuurders daar het nut van inzien. Dat was niet het geval en dat is nog steeds niet het geval. De regionale bestuurders van Haaglanden en de gemeente Den Haag waren faliekant tegen.

Ik zie mevrouw Versnel al bij de interruptiemicrofoon staan en kan haar vertellen dat ik geen andere berichten daarover heb gekregen. Immers, toen ik deze zinnen opschreef en wist dat ik die hier zou uitspreken, zag ik in mijn gedachten mevrouw Versnel al voor de microfoon staan om te zeggen: maar Den Haag... Ik kan haar zeggen dat Den Haag tot nu toe geen ander standpunt heeft ingenomen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik heb van Den Haag duidelijk de verzekering gekregen dat dat wel het geval is.

Minister **De Boer**: Officieel?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Als een wethouder die niet per se voor het Bostracé is, mij dat meedeelt, dan hecht ik daar waarde aan. Hij deed dat bovendien mede namens Haaglanden in een vrij

officieel gesprek dat ik met hem voerde. Vervolgens is gebleken dat de ontwikkelingsclub op Ypenburg zich zeer goed kan vinden in de gedachtegang van de heer Priemusten aanzien van de stedelijke ontwikkeling, met name in de bedrijfskundige kant daarvan. Op grond daarvan denk ik: wanneer het iets concreter wordt, dan zitten daar wel degelijk directe kansen in. Dan zal de weerstand niet zo groot zijn als de minister die nu neerzet.

Minister **De Boer**: Als je hiermee aan de gang gaat, dan moet je weten dat zo'n ontwikkeling 100% gesteund en gewenst wordt door de lokale en regionale overheden. Ik kan wederom zeggen dat ik officieel nooit een ander standpunt heb gehoord dan het standpunt dat ik enige maanden geleden al heb gekregen, namelijk dat het gemeentebestuur van Den Haag en de regionale bestuurders van Haaglanden daar niet voor voelen. Natuurlijk, ik ken ook wel een wethouder die er wat voor voelt. Ik heb echter niets aan het standpunt van een wethouder, ik moet standpunten hebben van colleges.

Dit alles maakt naar mijn mening een station aan het WB3-tracé tot een sprong in het duister.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik begrijp de redenering van de minister wel, maar het is, wat dat betreft, natuurlijk ook tweerichtingsverkeer. Ik kan mij voorstellen dat je ziet dat tegenstand en verzet zich bundelen tegen een voornemen. Dat is een beetje de benadering die de minister benadrukt. Ik denk echter dat het omgekeerde ook het geval is. Op het moment dat er een besluit is gevallen, kan er op basis van dat besluit ook samenwerking worden georganiseerd. Ik vind dus dat de minister het iets te eenzijdig vanuit die ene invalshoek bekijkt en dat ook die tweede invalshoek in beeld moet komen. Mensen moeten zich als het ware afvragen wat het geluk bij dat ongeluk is. Vervolgens moet in zo'n regio gezamenlijk geprobeerd worden om het maximale voordeel uit zo'n investering te halen.

Minister **De Boer**: Mijnheer Van Heemst, ik heb zojuist aangegeven dat er voor mij verschillende redenen waren om mij zeer duidelijk te verdiepen in de mogelijkheden van de Bosvariant. Ik heb al gezegd dat

er twee buitengewoon lastige aspecten waren: ten eerste de inpassing en de geweldige bestuurlijke en burgerlijke weerstand en ten tweede het station, dat natuurlijk ook een behoorlijke ruimtelijke inpassing vergt. Ook de tracékeuze van de WB3-variant vergt het nodige, want dan moet de tracékeuze wéér anders zijn dan aanvankelijk. Je kunt dat dus alleen maar doen als daar vanuit de regio duidelijk steun voor wordt betuigd en als dat ook gewenst wordt. Dat heb ik tot op dit ogenblik absoluut niet gezien. Dat maakt zo'n station aan het WB3-tracé naar mijn mening een sprong in het duister. Een onzekere groeivariant acht ik absoluut niet verantwoord. Zonder een zorgvuldige integrale inpassing zou het station Haaglanden een flop worden of leiden tot een ontworping van de ruimtelijke structuur van Den Haag, want desinvesteringen in bestaand stedelijk gebied zijn het omgekeerde van wat wij – en volgens mij ook de Kamer – willen.

Alle nadelen van de Bosvariant overziende – de doorsnijding van een aantal Vinex-locaties, het gebrek aan bestuurlijke steun voor zowel het realiseren van die Bosvariant als het station Haaglanden en de verdere inpassingsproblemen – heb ik daarom gekozen voor een andere optie. Het interessante van de Bosvariant was natuurlijk dat daarmee het Groene Hart gespaard werd. Daar was mij natuurlijk veel aan gelegen. Wij hadden een Bosvariant met grote problemen, maar die het Groene Hart spaart en wij hadden de A1-variant, die een nieuwe doorsnijding van het Groene Hart opleverde. Ik spreek overigens met nadruk van "een nieuwe doorsnijding", want daarin lag het verschil. De WB3-variant doorsnijdt het Groene Hart ten noorden van Leiderdorp net zo goed als de A1-variant, maar heeft daar een sterke bundeling met de bestaande rijksweg. Wij hebben bekeken of dit nadeel van de A1-variant kon worden weggenomen door een verdere optimalisatie van de A1-variant zelf. Het kabinet heeft toen na zeer rijp beraad gekozen voor een geboorde tunnel in het Groene Hart. Wat is daarbij voor mij essentieel? De tunnel begint aan de noordkant op het punt waar de bundeling met rijksweg 4 ophoudt; de tunnel ondertunnelt het gebied waar het beleid is gericht op het behoud en de versterking van de huidige waarden

van natuur en landschap. Aan de zuidkant eindigt de tunnel daar waar door de ontwikkeling van de bouwlocatie Oosterheem en de aanleg van het Bentwoud de komende decennia een omgeving zal ontstaan die er totaal anders zal uitzien dan nu. Dat maakt een optimale inpassing van het bovengrondse tracé aldaar goed mogelijk. Daar ligt ook de grens van het Groene Hart. Dat is daar geen probleem, maar een uitdaging.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik nu de uitdaging aannemen? Ik heb de minister rustig laten uitpraten, zodat zij het hele verhaal nog eens kon vertellen om duidelijk te maken hoe zij zelf tot haar keuze is gekomen. Ik stel het op prijs dat zij dat hier nog eens heeft gedaan, maar er zijn mij een paar dingen opgevallen. De minister heeft gezegd dat zij indertijd voor "Bos" was, omdat "Bos" een nieuwe doorsnijding van het Groene Hart vermijdt.

Minister **De Boer**: Juist.

De heer **Leers** (CDA): Mijn eerste conclusie is daarom dat het Groene Hart doorsneden wordt als wij niet voor de bundelingsvariant, de bestaande lijn, kiezen.

Minister **De Boer**: Nee, dat is niet waar.

De heer **Leers** (CDA): Ja zeker.

Minister **De Boer**: Dat is absoluut niet waar.

De heer **Leers** (CDA): U hebt gezegd dat u met "Bos" een nieuwe doorsnijding van het Groene Hart wilde voorkomen.

Minister **De Boer**: Dan hebt u niet goed geluisterd.

De heer **Leers** (CDA): Jawel, u hebt dat een paar keer gezegd. U hebt zelfs gezegd dat het interessante van de Bosvariant is dat die variant het Groene Hart spaart. Ik kan het u straks in het stenogram aanwijzen, want u hebt dat gezegd.

Minister **De Boer**: Ik hoop dat u het stenogram verder leest dan alleen maar dit, want ik ben nog niet klaar met mijn betoog. Ik bouw mijn betoog op.

De heer **Leers** (CDA): Ook ik was nog niet klaar en was nog aan het opbouwen.

De **voorzitter**: De heer Leers kan zijn betoog vervolgen en stelt zo gauw mogelijk zijn vraag.

De heer **Leers** (CDA): De minister zei toen dat zij dan met de Vinex-locaties zit. Tijdens de inspraak is zij daarop gewezen. De minister zei dat kost wat kost moet worden voorkomen dat wij daar doorheen snijden. Bovendien is er een gebrek aan bestuurlijke steun voor die zaak. Mag ik dan vaststellen dat de minister toch gewoon dwars door die Vinex-locaties was gegaan als die tunnel er niet was gekomen en dat het haar dan niet had geïnteresseerd of er steun was? Dan had zij immers gewoon gekozen voor de Bosvariant, haar eigen inzet, maar dankzij die tunnel doet zij dat niet.

Minister **De Boer**: De heer Leers illustreert nu net hetgeen waartegen ik de afgelopen tijd zoveel bezwaar heb gemaakt. Hij licht een aantal dingen uit mijn redenering en roept vervolgens dat dit dus het verhaal van de minister is. Ik ben bezig om de heer Leers mee te nemen langs het traject van de besluitvormingsprocedure zoals ik dat zelf heb meegemaakt. Ik ben nu halverwege. Ik heb aangegeven wat de problemen van de Bosvariant zijn. Ik heb aangegeven wat het betekent voor het Groene Hart. Ik ben nu zover dat ik heb aangegeven dat wij tot de tunnel zijn gekomen. De heer Leers vraagt nu of ik, als de tunnel er niet was gekomen, bij de Bosvariant was terechtgekomen. Nee, mijnheer Leers, dan hadden wij iets anders bedacht! Het ging er ons om dat wij iets wilden hebben waarmee twee zaken goed overeind en in tact zouden blijven: de Randstadstructuur en het Groene Hart.

De heer **Leers** (CDA): De minister maakt mij wel nieuwsgierig. Wat had zij anders willen bedenken?

Minister **De Boer**: Dat gaat de heer Leers niet aan! Ik heb op dit ogenblik een kabinetsbesluit te verdedigen. Daar heb ik hem nu een behoorlijk inzicht in gegeven.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb een concrete vraag. De minister suggereert bij de Bosvariant dat zij

de bestuurlijk steun moet ontberen. Ik denk dat dit nog wel wat te relativeren is. Suggereert zij daarmee echter impliciet dat bij de keuze voor de A1-variant er in den brede bestuurlijke steun is?

Minister **De Boer**: Voor de tunnel? Volledig!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Daar geldt toch precies hetzelfde voor?

Minister **De Boer**: Nee, natuurlijk niet. Wij hebben het over de tunnel in de A1-variant. Die vormt geen enkel probleem.

De heer **Stellingwerf** (RPF): En het kassengebied?

Minister **De Boer**: Dat ligt ten zuiden van het Groene Hart. Ik zou de heer Stellingwerf toch willen aanraden om nog eens naar de kaarten te kijken waar de grens van het Groene Hart ligt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik heb de term Groene Hart niet in de mond genomen. Het gaat mij om het hele deel tussen Rotterdam en Amsterdam.

Minister **De Boer**: Ik heb het echter over de discussie over het Groene Hart. Ik heb een- en andermaal gezegd dat wij het Groene Hart willen sparen. Ik heb de kaarten hier liggen. Vorige week constateerde ik ook al dat de kaarten kennelijk niet optimaal aanwezig zijn. Het is echter volstrekt helder dat bij de keuze die wij maken het Groene Hart gespaard wordt.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Wij komen dus nog bij het kassengebied, zo begrijp ik.

Minister **De Boer**: De vragen daarover heb ik al schriftelijk beantwoord, trouwens.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan vraag ik het nu nog een keer.

Minister **De Boer**: Nee, wat ik schriftelijk heb beantwoord, hoef ik mondeling niet nog eens te beantwoorden, tenzij het niet duidelijk is.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Mij gaat het om het volgende. De minister suggereerde dat er bij de Bosvariant

grote bestuurlijke problemen zijn en bij de A1-variant niet.

Minister **De Boer**: Op dit stuk niet. Mijnheer Stellingwerf, luister eens goed. Wij hebben het nu op dit ogenblik over de discussie over het Groene Hart. Ik heb het niet over Brabant en ik heb het niet over het stuk ten zuiden van het Groene Hart. Wij hebben het over het Groene Hart in relatie tot het Bostracé. Daarvan zeg ik dat wij, op dat stuk, uiteraard bestuurlijk steun hebben. Dat is helemaal niet omstreden. Hoe het ten zuiden daarvan staat, heeft niets met deze discussie te maken. Ik ben nu immers bezig om te vertellen waarom wij kiezen voor de tunnel.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Dan scheidt de minister op een heel kunstmatige manier twee onderdelen van het tracé ten noorden van Rotterdam.

Minister **De Boer**: Ik wil best helpen hoor, als de heer Stellingwerf er niet uitkomt.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): De minister zegt dat het Groene Hart nu niet aangetast wordt. Ik kan toch niet anders constateren dan dat wij 27,5 km van het Groene Hart gebruiken. Daarvan wordt 8 km gebundeld met de snelweg, 7 km is tunnel en 12 km gaat door het Groene Hart. Een deel van die 12 km, 5 km, ligt boven de Ringvaart. Dat betekent, vanaf iets ten noorden van Benthuizen tot voorbij Zoetermeer-Oost, nog 7 km aan doorsnijding van het Groene Hart.

Minister **De Boer**: Nee, mevrouw Vos heeft ook geen kaartkennis.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het lijkt mij dan heel interessant om daar nog eens naar te kijken. Ik zie echter wel degelijk een doorsnijding van het Groene Hart. Ik kan de stelling van de minister dus niet delen.

Minister **De Boer**: Laten wij kijken naar het deel vanuit de Haarlemmermeer. Wij komen dan vanuit het zuidelijke deel van de Haarlemmermeer in het Groene Hart terecht. Zowel de WB3-variant als de bestaande lijn lopen in de Haarlemmermeer bovengronds. Dat betekent dat daar een aantasting plaatsvindt, in welke variant dan ook. Het cruciale punt ligt op het moment

dat de A4 doorgaat en men in het A1-tracé dwars door het Groene Hart gaat. Omdat daar het tracé door het Groene Hart afwijkt van de WB3-variant, hebben wij gezegd dat de lijn daar onder de grond gaat om weer boven de grond te komen tussen Hazerswoude-Dorp en het Bentwoud. Bij het Bentwoud gaat het nodige gebeuren, zoals men weet. Bij Zoetermeer komt er een grote boslocatie. Dat betekent dus dat waar wij het over hebben, de 8 km aan ondertunneling van het Groene Hart, grotendeels de lijn door het Groene Hart dekt. Ik begrijp dus absoluut niet dat elke keer de mythe opduikt dat wij het Groene Hart maar voor een ietsepietsie zouden ondertunnelen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): U kunt toch niet zeggen dat, omdat er een Bentwoud aangelegd wordt, het dus geen Groene Hart is? De lijn komt uit de tunnel boven, loopt door open landschap en komt dan inderdaad langs het Bentwoud. Dat is toch wel degelijk het Groene Hart, waar u de nieuwe HSL gewoon doorheen aanlegt?

Minister **De Boer**: Waar doen wij het nu allemaal voor? Wij doen het om het open landschap te sparen. Wij doen het om de hele ecologische structuur ter plaatse te sparen; daarom gaan wij onder het open landschap door. Maar bij Zoetermeer is een groot bos gepland, het Bentwoud, en daar zullen dus heel veel ruimtelijke veranderingen optreden. Waar het bos gepland is, kunnen wij rustig omhoog komen, en dan passen wij het tracé in de hele ontwikkeling in die daar de komende jaren plaatsvindt. Het is een volstrekt ander deel dan bijvoorbeeld het veenweidegebied of de open polders. Daar wilden wij de structuur niet aantasten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar het Groene Hartbeleid is toch gewoon om die ruimte open te houden en er geen nieuwe infrastructuur te plannen? En ook al doet u het in een bos, u legt er wel degelijk nieuwe infrastructuur aan. Ook dat is natuurlijk verstoring.

Bovendien zullen allerlei gemeenten in de toekomst makkelijk tegen u kunnen zeggen: "Mevrouw de Boer, sorry hoor, u legt een nieuwe lijn aan, dus waarom zou ik geen nieuwe huizen mogen bouwen? Wat is dat

voor flauwekul? Ik plant er een paar boompjes omheen en dan is het niet erg meer."

Minister De Boer: Mevrouw Vos! Ik ben verbaasd over uw opvatting over lokaal bestuur en over de regering. Er is natuurlijk geen sprake van dat, nu wij zoveel investeren om de openheid van het Groene Hart in stand te houden, wij bijvoorbeeld aan Hazerswoude-Dorp een heel grote bouwlocatie zouden toestaan, met een paar boompjes eromheen. Uit uw stelling spreekt zo'n wonderlijk gevoel voor bestuurlijke verhoudingen en zo'n wonderlijk inzicht in hetgeen noodzakelijk is in de ruimtelijke structuur van dit gebied, dat ik er nauwelijks een weerwoord op heb. Het Rijk, de provincies en de gemeenten hebben afgesproken dat het gebied open gehouden wordt en dat de tunnel pas boven komt in het nog aan te leggen bos. En dat aan te leggen bos heeft nooit een functie vervuld in de totale visie op het Groene Hart als het open gebied waar niets mag gebeuren. Het Bentwoud is in het verleden als bos aangeduid in het deel van de PKB voor Zoetermeer, opdat er een bos is voor de plaatselijke randstedelingen. Ik begrijp dus echt niet wat uw probleem is.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Het gaat toch om de geloofwaardigheid van uw beleid?

Minister De Boer: Dat is volstrekt geloofwaardig.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Natuurlijk wilt u geen nieuwe wijk bij Hazerswoude aanleggen. Dat weet ik ook wel en ik vind dat u het prima verdedigt. Maar hoe kunt u tegenover lokale bestuurders staande houden dat u een geloofwaardig Groene Hartbeleid voert, als u er toch de HSL doorheen trekt?

De voorzitter: Wij vervallen in herhalingen. De heren Van Heemst en Poppe krijgen nog het woord en daarna zal ik de interrupties beperken. Hoe lang denkt de minister overigens nog nodig te hebben tot de lunchpauze?

Minister De Boer: Ik ben nog maar net bezig.

De heer Van Heemst (PvdA): Dan

komt mijn interruptie net op tijd. Ik heb erkend dat het besluit ten aanzien van het Groene Hart op zichzelf kwaliteit heeft en daar heb ik vorige week complimenten voor gegeven. Waar het nu in het interruptiedebat met mevrouw Vos over gaat, raakt volgens mij een heel andersoortige vraag, en daar ontvang ik graag een reactie van mevrouw De Boer op.

In de Randstad zien wij dat recreatiegebieden en infrastructuur uit de aard der zaak elkaar in toenemende mate in de weg zitten, figuurlijk maar vaak ook letterlijk. Ik heb het voorbeeld van een rijksweg door Midden-Delfland gegeven. Ik heb het voorbeeld gegeven van de rijksweg die er komt door het Rottemerengebied en het voorbeeld van Vlietland, waar de A4-verbreding meer verstoring van het recreatiegebied zal opleveren. Het Bentwoud moet een recreatie- en natuurgebied van formaat worden, en mijn stelling is dat wij daar voor het eerst de kans hebben om te komen tot een inpassing die aan recreatie en natuur de voorrang geeft. Mijn bezwaar op dit onderdeel is dat de wijze waarop de A1 wordt ingepast weer een schipperen tussen die twee belangen is, dus pappen en nathouden.

De voorzitter: De bedoeling is niet dat u een betoog houdt maar dat u een vraag stelt.

De heer Van Heemst (PvdA): Hier zou ik graag een reactie op ontvangen, mevrouw de voorzitter!

Minister De Boer: Uit de kaart blijkt, dat de HSL boven de grond komt voor het Bentwoud en eigenlijk ligt aan de rand van het Bentwoud. Het allergrootste deel van het Bentwoud ligt aan de oostelijke kant van de HSL. Er kan verder een uitstekende inpassing plaatsvinden in dat gebied, omdat uit alle mogelijke ontwerpvisies blijkt dat de HSL in de hoge ligging als het beste eruit komt. Als de HSL hoog wordt aangelegd, kunnen allerlei voorzieningen worden getroffen voor ecologische verbindingen. Wanneer de HSL door een verzinkte tunnel rijdt, ontstaan een aantal problemen ten aanzien van de waterhuishouding.

De heer Poppe (SP): Moet ik uit de woorden van de minister begrijpen, dat zij het Bentwoud, oorspronkelijk gepland als grootschalig recreatiege-

bied voor de randstedelingen, gebruikt als verpakkingsmateriaal voor de HSL, waardoor er twee Bentwoudjes ontstaan?

Minister De Boer: Kijk toch naar de kaart! Ik geef niet eens een antwoord.

De heer Poppe (SP): Dat is een bos, waar je vogeltjes moet horen en paddestoelen moet zoeken. Daar raast nu een trein doorheen. Dat mag van deze minister van Milieu en Ruimtelijke Ordening.

Minister De Boer: Ik heb mij buitengewoon verbaasd over het feit, dat sommige critici steeds blijven volhouden dat het Groene Hart onherstelbaar doorneden zal worden. Na het bekijken van de kaart zal dat wel veranderen.

De heer Leers had het over een schijnoplossing. Dat is feitelijk absoluut onjuist. De HSL komt alleen boven de grond daar waar die gebundeld kan worden met de reeds bestaande hoogschalige infrastructuur of daar waar de omgeving toch gewijzigd wordt.

De door anderen uitgesproken vrees, dat ook een ondergrondse HSL verstedelijking uitlokt of uitnodigt tot de aanleg van een autosnelweg deel ik ook niet. Ik kan de logica er niet van inzien. Ik verwacht juist een ander effect. Door te laten zien, dat wij veel over hebben voor het behoud van het Groene Hart, werpen wij een dam op tegen andere plannen die een aantasting van dat gebied zouden betekenen.

Er zijn nogal wat protesten geweest tegen het oorspronkelijke A1-tracé. Van de 6 miljoen inwoners van dat gebied zijn er natuurlijk velen die het Groene Hart beschouwen als van onschatbare waarde. Zij zouden daar niet graag van af willen. Het buitenland benijdt ons om het Groene Hart. Het is terecht, dat de heer Leers vorige week heeft gezegd dat het Groene Hart eeuwigheids-waarde heeft. Ik ben het over vele dingen niet eens met de heer Leers, maar hier wel.

De heer Leers (CDA): Waarom doet u er dan afbreuk aan?

Minister De Boer: Ik ben er zeker van, dat hij op dat ogenblik niet aan koeien dacht, maar aan mensen. Met de tunnel hebben wij de toekomst

van het Groene Hart dan ook veiliggesteld en tevens gekozen voor het tracé dat het beste voldoet aan het HSL-concept.

Uiteraard kost die tunnel geld, veel geld. De 900 mln. extra die ervoor wordt uitgetrokken is dus niet beschikbaar voor andere zaken. De knelpunten elders zijn naar de mening van het kabinet goed en verantwoord opgelost. Natuurlijk kun je altijd nog meer willen, maar er is een punt waar de voordelen van verdere aanpassingen niet meer opwegen tegen de extra kosten. Dat geldt bijvoorbeeld voor tunnels elders, zoals tussen Zoetermeer en Rotterdam, het Develgebied, enz. Het gaat vooral om gebieden waar geen sprake is van situaties die vergelijkbaar zijn met het Groene Hart. Het gaat daarbij om een ander schaalniveau. In alle kwetsbare gebieden hebben wij er met behulp van inpassing en compensatie voor gezorgd dat hun karakteristieke elementen intact blijven.

Voorzitter! Ik sla veel over en ik rond af. Zoals ik al eerder zei, is erg veel geïnvesteerd in de besluitvorming. Het tracé van de A1 is drastisch verbeterd: een kaal tracé in deel 1 uit 1991, sterk verbeterd in deel 1 van de huidige PKB en in deel 3 zodanig geoptimaliseerd dat wij het schijnbaar onverzoenlijke met elkaar verzoend hebben. Bij een verdere drastische verbetering wegen de kosten niet meer op tegen de voordelen.

Het resultaat mag er zijn. Dat kan van BBNL en WB3 niet gezegd worden. Het is dan niet verstandig, daarvoor te kiezen. Aan vertragingen hebben wij niets. Alle betrokkenen hebben er recht op dat nu een knoop wordt doorgehakt. In de verdere uitwerking van het tracébesluit is binnen het vastgestelde budget ruimte voor verdere optimalisering op lokaal niveau. Daarvoor wordt nog een MER ingesteld. Dit geldt ook voor het gebied ten zuiden van Rotterdam.

Wij zijn vanuit de ruimtelijke ordening en het milieu zeer zorgvuldig te werk gegaan en wij zijn van plan dat te blijven doen. Wij staan nu op het punt een besluit te nemen over een spoorlijn die voor een zeer lange tijd de kwaliteit van de ruimtelijke ordening in West-Nederland zal bepalen. Het kabinet is ervan overtuigd dat wij een voorstel presenteren dat de toets der kritiek ook in de komende decennia zal

doorstaan. Wat ons, Kamer en regering, bindt is dat wij én een hoogwaardige internationale openbaarvervoersverbinding tot stand willen brengen én het open landschap willen sparen én de bevolking niet meer overlast willen bezorgen dan hier en daar absoluut onvermijdelijk is. Die gezamenlijke uitgangspunten zouden tot één gezamenlijk besluit moeten kunnen leiden, namelijk de A1-variant met de geboorde tunnel.

De vergadering wordt van 14.10 uur tot 15.30 uur geschorst.

Tweede termijn van de zijde van de commissies

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wil beginnen met beide bewindslieden te danken voor hun antwoorden. In eerste instantie heb ik gezegd: wij dwalen allemaal, maar iedereen dwaalt anders. Dit was het Leitmotiv van mijn bijdrage. Ik heb begrepen dat de minister hiernaar nog eens heeft verwezen.

Molière hield zich ook al met dit thema bezig. Hij zei: de kortste dwalingen zijn altijd de beste. Ik moet vaststellen, mevrouw de minister, dat u wel erg veel woorden nodig had om de nadelen van de A1-variant weg te poetsen. Dat is u ook niet gelukt. Uw visie blijft erg eendimensionaal, namelijk volledig gericht op snelheid. Andere belangen – ik heb dat in eerste instantie ook moeten vaststellen – zijn volledig uit het oog verloren. Het enige wat telt – dat blijkt ook uit de interrupties die hier gepleegd worden – is de snelheid van de lijn, de snelheid op de tekentafel dan. Ik krijg wel de indruk dat de snelheid van de tekentafel en die van de praktijk voor het gemak maar als dezelfde worden gezien. Ik heb dat al eerder gezegd, maar zeg het nog maar een keer: het is waanzin om in Nederland op een stuk van 45 km met 300 km/uur te willen rijden. Daarvan ben ik vast overtuigd. Voordat je goed en wel die snelheid hebt bereikt, moet je alweer afremmen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Is het de heer Leers ontgaan dat de minister ook nog een aantal andere argumenten voor haar keus heeft aangevoerd, waaronder het argument van het capaciteitstekort en het moeten schrappen in het aantal intercity's en stoptreinen?

Daar moet de heer Leers ook op wijzen als hij zijn verhaal compleet wil maken.

De heer **Leers** (CDA): Dat zal ik zeker doen. Ik heb al gezegd dat ik bezig ben met de vraag: waarom een hogesnelheidslijn? Straks kom ik te spreken over de vraag: waarom niet kiezen voor de bestaande lijn? Naar aanleiding van de vraag: waarom een hogesnelheidslijn? heb ik gezegd dat alles ondergeschikt is gemaakt aan de hoge snelheid. De minister heeft dat zelf met zoveel woorden aangegeven, mevrouw Verbugt. Zij heeft gezegd: wij hebben gewogen en de andere mogelijkheden zijn te licht bevonden vanwege te weinig kwaliteit; snelheid is bepalend in het geheel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Nu de heer Leers opnieuw de keus voor het A1-tracé bekritiseert, wil ik zijn reactie horen op een mededeling die een maand of twee, drie geleden collega Verbugt van de VVD deed. Zij zei dat de heer Leers contact met haar zocht om uit te zoeken of zij mee wilde gaan in een voorstel van het CDA voor een A1-tracé zonder tunnel.

De heer **Leers** (CDA): Van die uitnodiging is mij niets bekend. Ongetwijfeld zal in uw gedachte opgekomen zijn, dat het hierbij om de geheime agenda van het CDA gaat, maar hierin vergist u zich deerlijk.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U ontkent...

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

De heer **Van Heemst** (PvdA): ...glashard, dat u ooit het initiatief heeft genomen om bij de VVD af te tasten of zij met u willen meegaan in de keus voor het A1-tracé zonder een tunnel door het Groene Hart?

De heer **Leers** (CDA): Zeker! Dat ontken ik voor 100%.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Heeft de heer Leers misschien een kort geheugen?

De heer **Leers** (CDA): Nee, ik heb geen kort geheugen. Mijn geheugen is redelijk lang, maar ik veronderstel dat u een selectief geheugen heeft. Ik heb u gevraagd waarom de VVD niet

voor de kortste weg kiest als zij zo flink is om te zeggen dat zij voor de hogesnelheidslijn is. Waarom opponeert u, mevrouw Verbugt, tegen de aanleg van een tunnel en zegt u gelijk niet overal tegen iedereen: we hoeven die tunnel niet? Waarom gaat u ook nog kleine stukjes van de tunnel demonteren? Dat heb ik gezegd.

Voorzitter! Ik zei: voordat je in Nederland die snelheid van 300 km/uur hebt bereikt, moet je alweer afremmen. Op mijn concrete vragen daarover – daarbij heb ik verwezen naar pagina's in de stukken – en ook over de verdringing van de bestaande lijn door de nieuwe lijn, is de minister niet eens ingegaan. Dat geldt ook voor de opmerkingen over substitutie en flankerend beleid. Ik zie de minister verbaasd kijken, maar ik geef nu mijn indrukken weer. De financiële onderbouwing heeft zij met heel grove termen weergegeven, maar toch vind ik niet dat hier een beargumenteerde afweging is weergegeven en dat is gezegd waarom is gekozen voor het een en niet voor het ander.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is nu juist een van de stukken waarmee ik het van harte eens kon zijn. De minister heeft daarin uitvoerig aangegeven dat het verhaal over die kannibalisatie van de oude lijn flauwekul was. Uw geheugen is dus wel heel kort geworden.

De heer **Leers** (CDA): Geef u mij dan antwoord op de vraag – ik heb daarbij geciteerd en de pagina zelfs aangegeven – hoe het komt dat de vervoersopvang op de bestaande lijn terugloopt van 6 miljoen naar 2 miljoen. Ik wacht nog steeds op dat antwoord. Dat is niet gekomen, ook van u niet.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat soort antwoorden ga ik u ook niet geven, want ik heb dat niet bedacht. De minister heeft echter uitermate precies aangegeven dat niet alleen de huidige intercitytreinen moeten blijven rijden op de oude lijn van Amsterdam naar Dordrecht, maar dat daar ook nog van alles aan toegevoegd moet worden en dat dit broodnodig is voor Randstadrail, lightrail en alle directe connecties die noodzakelijk zijn in een grote agglomeratie.

De heer **Leers** (CDA): Ik herinner u

eraan dat ik in eerste instantie ook al heb gezegd dat ik mij bijzonder verbaas over de opmerking van de minister dat het aantal reizigers per snelle trein op de bestaande lijn weliswaar sterk zal teruglopen, maar dat de bestaande lijn met flankerend beleid en een andere inzet van treinen nog wel een groot vervoerspotentieel zal hebben. Dit wordt nergens aangetoond. Het wordt alleen maar als een stelling geponeerd; het wordt niet onderbouwd.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U weet ook dat het flankerend beleid ontzettend veel belangrijker is voor de toename van het aantal passagiers per trein dan welke prognose ook die hier uit de hemel komt vallen. Er zijn zeer veel, zeer verschillende prognoses; dat heb ik in mijn eerste termijn ook al gezegd. Iedereen roept iets anders over korte afstanden en lange afstanden, met stop in Den Haag en zonder stop in Den Haag, wat het binnenlandse vervoer betreft en het internationale. Het zijn allemaal verschillende getallen. Het zijn prognoses, indicaties. Ik til daar dan ook niet zo zwaar aan. De minister heeft echter aangegeven dat wij een bepaald aantal treinen nodig hebben op dat traject, dat wij dat aantal nodig blijven hebben en dat wij er zelfs nog extra nodig hebben. Zelf vind ik het buitengewoon belangrijk dat lightrail en Randstadrail een daadwerkelijke kans krijgen op het bestaande spoor. Daarom vraag ik mij af waar u het over hebt met uw kannibalisatie.

De heer **Leers** (CDA): Dat u niet zo zwaar aan prognoses tilt, is tot daar aan toe. Dat u echter van mij verwacht dat ik, ondanks dat ik hier wel zwaar aan til, de minister volg, begrijp ik niet. Ik heb mijn eigen analyse van de gang van zaken.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Bij interruptie begon de heer Leers plotseling te spreken over de 6,3 miljoen over de hogesnelheidslijn, waaronder de 4 miljoen substitutie ten opzichte van Rail 21. Dat waren echter geen jaarprognoses voor de bestaande lijn. Die getallen hebben te maken met de reizigers tussen Rotterdam en Schiphol-Amsterdam. Het totaal aantal passagiers op de oude lijn is tussen de 85 miljoen en de 90 miljoen

geprognoseerd volgens AVV-RailNed. Ik wil de heer Leers het complete antwoord wel voorlezen om dit misverstand weg te nemen. Hij haalt er nu iedere keer een stukje uit dat alleen maar met een bepaalde groep reizigers op het net te maken heeft en niet met het totaal aan reizigers op de oude lijn.

De heer **Leers** (CDA): Maar mevrouw de minister, ik doe toch precies wat u ook doet.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat doe ik niet.

De heer **Leers** (CDA): Zet u niet prognoses voor de HSL neer met aan de ene kant 7 miljoen internationale reizigers en aan de andere kant 7 miljoen nationale reizigers en telt u die getallen niet op om aan te tonen dat de lijn geweldig rendabel is? Dat doet u toch ook? Ik zet hiernaast echter de reizigers die van de ene lijn oversteken naar de andere lijn. Dat is een niet meer dan logische gedachtegang.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar dat is niet het totaal van de reizigers op de oude lijn. U suggereert dat er maar 2 miljoen reizigers overblijven op de oude lijn. Dat geldt alleen voor de mensen die in Amsterdam-Schiphol opstappen en in Rotterdam weer uitstappen. Dat is het verschil. Dat heeft helemaal niets te maken met de geprognoseerde groei op de oude lijn, als de HSL wordt aangelegd.

De heer **Leers** (CDA): Als het er allemaal niets mee te maken heeft en als het allemaal niet zo erg is, vraag ik mij wel af waarom uw eigen accountantsdienst in zijn reactie opmerkt dat die ontwikkeling erin zit, dat de dienst hier grote vraagtekens bij zet en dat hij zich afvraagt of de NS er wel zo blij mee moet zijn dat die leegloop op de bestaande lijn gaat ontstaan. Deze stelt verder dat de NS nu nog wel kunnen redeneren dat het tegenover elkaar wegvalt en de oude en de nieuwe lijnen gesaldeerd kunnen worden, waardoor het eigenlijk niet zoveel uitmaakt, maar dezelfde accountantsdienst wijst er ook op dat er een situatie kan ontstaan waarin de hogesnelheidslijn geëxploiteerd gaat worden door een ander. Dat laatste is heel goed mogelijk, hetgeen de minister zelf ook heeft aangegeven.

In die situatie zitten de NS-reizigers met een groot probleem, aangezien dan alle krenten uit de pap zijn gehaald. Alle interessante reizigers, te weten de langeafstandsreizigers, worden dan namelijk weggetrokken naar een andere exploitant. Daarop heb ik willen wijzen. Ik heb ook aangegeven dat de bestaande lijn wel degelijk onder invloed van de nieuwe lijn verandert, verpaupert en leegloopt.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik proef daaruit dat u dus voor de bestaande lijn blijft.

De heer **Leers** (CDA): Ja, ik heb nadrukkelijk gezegd dat wij voor de bestaande lijn zijn.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik ben begonnen tegen de heer Leers te zeggen dat hij net deed alsof de minister er geen uitvoerige mededelingen over heeft gedaan. De minister heeft dat wel gedaan. Ik zou dan ook graag willen dat de heer Leers dat erkende, want anders zal hij later met de notulen in de hand moeten constateren dat zijn geheugen wel erg kort geworden is.

De heer **Leers** (CDA): De minister doet er nu mededelingen over. Ik heb die vraag nadrukkelijk gesteld. Zij heeft vervolgens gezegd: dat zoeken wij op. Ik heb er vervolgens niets meer over gehoord. Daarom maakte ik die opmerking. Maar laat ik een ander voorbeeld noemen. Met grote verbazing heb ik het verhaal van de minister aangehoord over de 25 kilovolt. Waarom kreeg RailNed dan van haar een zwijgplicht opgelegd? Als je RailNed benadert en je nadere toelichting vraagt, dan mag men niet spreken. Waarom krijgt de Kamer pas op een zo laat moment het rapport, terwijl dat er al ligt sinds maart? Waarom mogen wij dit niet betrekken bij de discussie rond de HSL, terwijl het zo'n belangrijk punt is in die discussie? Het blijft voor mij een groot raadsel hoe de minister kan blijven beweren dat wij boven Rotterdam een HSL-lijn nodig hebben die ruim 5 mld. kost, die het Groene Hart doorsnijdt en waarbij de bestaande lijn wordt uitgekleeft en de regio Haaglanden een "uitloper-tje" krijgt, om minister De Boer te citeren. En dit alles met een snelheid van 300 km/uur!

Verder is het niet gelukt de waarde van het bestaande spoor onderuit te

schoffelen. In haar benadering blijft de minister op twee gedachten hinken. Enerzijds zegt zij dat het bestaand spoor volstrekt tekortschiet en dat het nooit een reëel alternatief kan zijn voor de nieuwe lijn. Zij is ook niet van plan verbeteringen aan te brengen waarom de Kamer al jarenlang zeurt. Ik denk aan Delft. Anderzijds krijgt de minister niet genoeg beklemtoond hoe groot de toekomstwaarde van dat bestaande spoor is en hoe essentieel dat blijft voor toekomstig railvervoer. Ik moet zeggen dat ik dat niet helemaal met elkaar kan rijmen. Het is de minister dan ook niet gelukt om het CDA op andere gedachten te brengen wat betreft de waarde van het verbeterd bestaand spoor. Natuurlijk – ik geef dat de minister meteen toe – zijn er ook daar problemen op te lossen. Maar dat geldt voor alle tracés. Misschien is de minister alweer vergeten hoe het kabinet zelf maandenlang getwijfeld heeft over de verschillende varianten. Gelukkig was minister De Boer zo openhartig door toe te geven dat dit probleem zich heeft voorgedaan. Gelukkig heeft minister Jorritsma dat ook gezegd. Ik wil er ook aan herinneren dat minister De Boer nog eens uitvoerig heeft toegelicht waarom zij zo'n groot voorstander was van de Bosvariant – dat waren precies de redenen die ik hier heb genoemd – en waarom uiteindelijk 1 mld. nodig was om overeenstemming te bereiken. Dat is de situatie waarvoor wij staan.

Voorzitter! Het is dan ook niet zo vreemd dat zich hier in de Kamer in feite precies dezelfde situatie afspeelt. Ook hier grote twijfel over het A1-tracé, ondanks de investeringen in een tunnel van 900 mln. Door twee van de drie coalitiepartijen is aan die twijfel de afgelopen maanden herhaaldelijk lucht gegeven en is een voorkeur voor het Bostracé uitgesproken. Een voorkeur die vorige week maandag in deze Kamer nog eens is bevestigd. Ik heb toen gezegd dat dit niet onze voorkeur was. Het CDA koos beargumenteerd voor het verbeterd bestaand spoor. Maar daarvoor bestond bij de coalitie, met name de Partij van de Arbeid en D66, geen support. De VVD was heel duidelijk en helder: de A1-variant. De heer Van Heemst, nota bene zelf iemand die maandenlang getwijfeld heeft over bestaand spoor of Bosvariant, gaf aan dat in zijn fractie bestaand spoor als een

afgedane zaak werd beschouwd. Mevrouw Versnel merkte op dat zij in haar fractie voor bestaand spoor nog geen vinger op elkaar krijgt, laat staan een hele hand. Met die mededeling heb ik het moeten doen. Argumenten zijn er in eerste instantie nauwelijks gewisseld. Er is niet echt een poging ondernomen om verder te onderbouwen waarop die afwijzing was gebaseerd. Ik trek dan ook met veel spijt de conclusie dat bestaand spoor in dit debat geen echte kans heeft gekregen, aangezien er al posities waren ingenomen. Dat vind ik spijtig, want daarmee is een voor de hand liggende mogelijkheid, met een groot draagvlak in de samenleving, verloren gegaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dit soort dingen is altijd heel erg lastig. Wat wij hebben ten opzichte van de oude lijn, heeft u ten opzichte van de A1 met tunnel, maar daar heeft u niet echt goede argumenten voor. Het is dus een kwestie van uitwisseling van de ene of de andere kant. Het is dus een soort jijbak. Ik denk dat het niet echt bevorderlijk is om dat allemaal uit te diepen.

De heer **Leers** (CDA): Ik weet niet wat ik met deze interruptie moet en daarom laat ik haar maar voor wat ze is.

Voorzitter! Ik vond het dus spijtig dat er niet echt over is gesproken, want ook binnen de samenleving was, beargumenteerd, een groot draagvlak voor bestaand spoor, maar dat is nu van tafel gevallen en doet niet meer mee. Daarmee bleef er van de drie onderzochte opties nog slechts één variant over, waarmee doorsnijding van het Groene Hart zou kunnen worden voorkomen, namelijk de Bosvariant. Daarnaast is er de variant van het kabinet. Het CDA werd duidelijk te verstaan gegeven dat als het niet bereid zou zijn, ook in de richting van de Bosvariant op te schuiven, er teruggevallen zou worden op het A1-tracé. Dat heeft mevrouw Versnel uitdrukkelijk gezegd. Zij heeft daarbij gezegd dat het een heel reële dreiging was en dat heeft zij dik onderstreept. Daarmee zou een situatie ontstaan die de minister-president een paar weken geleden al treffend typeerde, namelijk dat door onderlinge verdeeldheid in de Kamer de kabinetsvoorkeur het wel zou halen. Op zich zou de keuze voor het CDA eenvoudig kunnen zijn,

aangezien wij overtuigd zijn van ons eigen gelijk. Wij zouden principieel, onvoorwaardelijk kunnen vasthouden aan bestaand spoor. Ik zeg het nog een keer: in onze ogen is dat de beste optie. Daarmee zou het lot van de spoorlijn...

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil één kanttekening maken. Als u zegt dat uw fractie ongelooflijk overtuigd is van haar eigen gelijk, dan zijn de verwijten dat anderen niet uw kant op willen bewegen omdat zij zich zo hebben vastgelegd op iets anders, toch kinderachtige verwijten. U bent het debat ingegaan, overtuigd van uw eigen gelijk. Dan moet u niet de anderen verwijten dat zij in een aantal opzichten ook vinden dat zij een heel verdedigbare voorkeur hebben uitgesproken. Verder maken wij het afgelopen kwartier mee dat uw geheugen chronisch tekortschiet. Verleden week hebben wij namelijk allemaal, maar misschien niet op een manier die u aansprak, verantwoording afgelegd van het hoe en waarom van voorkeuren. Dat heb ik ook gedaan, ook als het ging om de bruikbaarheid van bestaand spoor of de TU Delftvariant.

De heer **Leers** (CDA): Ik kan u verzekeren dat mijn geheugen beslist niet tekortschiet. Ik heb alleen een andere interpretatie van de gang van zaken. Ik heb niet gezegd dat u niet uw voorkeur mag verdedigen. Integendeel, ik vind het prima dat u dat doet. Maar neem mij dan niet kwalijk dat ik de mijne verdedig en dat ik aangeef dat ik teleurgesteld ben dat hier nauwelijks over wordt gesproken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik neem u helemaal niets kwalijk, maar u moet niet PvdA en D66 in de schoenen schuiven dat zij geen argumentatie leveren voor hun standpunt. Dat hebben wij wel gedaan. Bovendien staat u hier te verkondigen dat u zo overtuigd bent van uw eigen gelijk en dat de Kamer daar, helaas, geen aandacht aan besteedt. Dan meet u met twee maten. Als u vindt dat u een goed verhaal had verleden week, dan is dat een goed verhaal in uw ogen. U moet ons er dan niet van beschuldigen dat wij in onze ogen ook een goed verhaal hebben gehouden.

De heer **Leers** (CDA): U gaat langs mijn punt. Kennelijk begrijpt u het

niet. Ik neem u niet kwalijk dat u een goed verhaal had en ik beweer helemaal niet dat u geen goed verhaal had. Ik zeg alleen dat ik heb geprobeerd om bestaand spoor te verdedigen. Wat mij zo heeft teleurgesteld is dat hier niet een echt debat is ontstaan over het bestaand spoor en dat wij geen argumenten hebben uitgewisseld, aan de hand waarvan ik dan met u zou kunnen praten over de waarde van dat bestaand spoor. Daar bent u niet op ingegaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb geprobeerd uit te leggen waarom ik het bestaand spoor geen bruikbare variant vond en de ministers hebben ook met tal van argumenten aangetoond waarom zij niet bruikbaar is. Dan moet u niet zielig doen en zeggen: ze hebben niet naar mij geluisterd. Er is verantwoording afgelegd en er is op uw argumenten ingegaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heemst, u vervalt nu in herhaling. Wij kunnen nu wel met dit onderdeel stoppen. De heer Leers kan zijn betoog vervolgen, maar misschien kan hij er voor zorgen dat hij niet constant interrupties uitlokt.

De heer **Leers** (CDA): Wilt u mijn verhaal dan vertellen? Met alle respect, ik sta niet te interrumperen, dat gebeurt aan die kant. Ik mag toch wel mijn eigen verhaal vertellen?

Voorzitter! Op zich zou de keuze voor het CDA eenvoudig kunnen zijn. Wij zijn overtuigd van ons eigen gelijk. Ik heb al gezegd dat je principieel en onvoorwaardelijk zou kunnen vasthouden aan bestaand spoor. Dat is in onze ogen de beste optie. Maar daarmee zou natuurlijk meteen het lot van de HSL bezegeld zijn. Deze zou dan door het Groene Hart worden aangelegd. Dat heeft mevrouw Versnel nadrukkelijk aangegeven. Om dat te voorkomen is, na de afwijzing van onze optie van de bestaande lijn door de Partij van de Arbeid en D66, de Bosvariant de enige mogelijkheid. Om de nog slechtere optie van het spoor door het Groene Hart te voorkomen, heb ik deze mogelijkheid niet afgesneden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Tsjonge!

De heer **Leers** (CDA): Dat vindt u "tsjonge"!

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Zeker vanwege uw motivatie voor de bestaande lijn is het zo interessant.

De heer **Leers** (CDA): Die motivatie, mevrouw Jorritsma, heeft ook zeer principieel te maken met het willen voorkomen van het doorsnijden van het Groene Hart. Ik heb dat hier verschillende keren naar voren gebracht. Dat u dat niet gelooft en dat dat voor u minder geldt, is uw zaak, maar u moet dat niet op mij van toepassing verklaren.

Voorzitter! Ik heb dus de mogelijkheid niet afgesneden en de uitgestoken hand aanvaard.

De heer **Poppe** (SP): D66 heeft de hand niet uitgestoken maar geprobeerd een vuistslag te geven. Het is politieke chantage om te zeggen: óf het CDA kiest voor de WB3 óf wij gaan naar A1. Maar dat is toch gebakken lucht van D66? Want het congres van D66 heeft toch gezegd: A1 mag niet?

De heer **Leers** (CDA): Of het gebakken lucht is, moet nog blijken. Ik ben het met u eens dat het er af en toe wel naar ruikt, maar het zal moeten blijken of het dat ook echt is.

De heer **Poppe** (SP): Maar u trapt daar niet al te snel in?

De heer **Leers** (CDA): Ik ben nog niet klaar met mijn verhaal. Ik probeer het nog toe te lichten.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De heer Poppe heeft het over politieke chantage. Ik heb gewoon gezegd: zo ziet de strategie eruit. Dat schijnt zo ongewoon te zijn dat niemand het gelooft, maar het is wel zo.

De heer **Poppe** (SP): Ik noem dat blackmail.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik kom daar nog over te spreken. We hebben dus die mogelijkheid niet afgesneden en de uitgestoken hand aanvaard. Hoewel bij het CDA grote weerstand bestaat om het weldoordachte standpunt van bestaand spoor te verlaten en mee te gaan denken over een variant van in onze ogen geringere kwaliteit – dat wil ik hier niet verbloemen – zeg ik nadrukkelijk dat wij die politieke realiteit ten volle zien. En wij niet alleen, ook de maatschappelijke

organisaties die de afgelopen maanden de handen ineen hebben geslagen om een doorsnijding van het Groene Hart te voorkomen, hebben hun koers vanwege de situatie in de Kamer noodgedwongen moeten verleggen. Ik wijs op een brief van afgelopen donderdag. Ook al laten de bewindslieden, mevrouw Jorritsma en ook mevrouw De Boer, zich hier zeer neerbuigend uit over deze oproep, het gaat hier om grote organisaties, zoals de ANWB, de Stichting natuur en milieu, het Wereldnatuurfonds, de Vereniging natuurmonumenten en de land- en tuinbouworganisatie Nederland. Na het wegvallen van de optiek van bestaand spoor, vragen die organisaties nu met grote kracht ook richting CDA-fractie om de enige variant die een bundeling met grootschalige infrastructuur nog mogelijk maakt, in ieder geval niet bij voorbaat onhaalbaar te maken. Het gaat om de enige variant waarbij de verstedelijking op de Randstadring in ieder geval in ere blijft. Dat is de vraag van de organisaties.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik uw beschouwing zo samenvatten dat de Bosvariant voor de CDA-fractie inmiddels de tweede voorkeur is? U geeft een analyse van de wijze waarop de voorkeuren in de Kamer zich ontwikkelen. U stelt vast dat het CDA A1 niet wil en dat er voor bestaand spoor verder geen beweging ontstaat in de Kamer. Zegt u nu dat de Bosvariant uw tweede voorkeur is?

De heer **Leers** (CDA): Nee, dat zeg ik niet. Ik zeg niet: voorkeur. Het is de enige mogelijkheid om het meest essentiële element in de discussie rond de HSL, namelijk het Groene Hart, te sparen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U zegt: het is de enige mogelijkheid die resteert. Zegt u dan: omdat het de enige mogelijkheid is die resteert, is het noodgedwongen mijn tweede voorkeur?

De heer **Leers** (CDA): Omdat het de enige mogelijkheid is die resteert, moet je deze dus niet weggooien. Daarom heb ik dus de deur niet dichtgegooid.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U zegt: omdat het de enige mogelijkheid is

die resteert, wil ik de Bosvariant niet weggooien.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb u gezegd: er valt met ons te praten over de wijze waarop wij uiteindelijk in Nederland een HSL aanleggen. Als de Bosvariant die noodzakelijke wijze moet worden, wil ik daar met u over praten.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik dan uw reactie op het volgende citaat uit het Leidsch Dagblad van 29 oktober 1996? "De Leiderdorpse wethouder C. Huigen was vanmorgen nog maar nauwelijks bekomen van de schrik." Zij zegt het volgende: "CDA-Kamerlid Leers heeft in Leiderdorp bij hoog en bij laag beweerd dat de Bosvariant voor hem was afgedaan. Nu opent hij opeens de deur er weer voor. Ik viel bijna van mijn stoel."

De heer **Leers** (CDA): Dat is inderdaad mevrouw Huigen van de VVD.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zij heeft het over dingen die u daar hebt beloofd en hebt laten weten over de Bostracés.

De heer **Leers** (CDA): Ja, maar het is goed om even te weten welke politieke richting mevrouw Huigen voorstaat. Een jaar geleden was diezelfde gemeente Leiderdorp nog de grootste voorstander van bestaand spoor. Zij was mede-initiatiefnemer om te kijken of de technische universiteit Delft niet een onderzoek zou kunnen doen. En waarom? Omdat de gemeente Leiderdorp met één groot probleem zit, zoals vanmorgen in de Kamer uitvoerig is besproken, namelijk verbreding van de A4 met de mogelijkheid dat er nog een HSL bij komt. Daarom hebben zij hun kaarten gezet op bestaand spoor. Toen zij zagen dat dit niet haalbaar was, sloegen zij in één klap om en gingen op de A1-variant over.

Ik kan de wensen die in Leiderdorp leven, op zichzelf begrijpen. Ik heb gezegd: ook ik ben geen voorstander van de Bosvariant. Maar nu is de Bosvariant de enige mogelijkheid om het omklappen naar de Groene Hartvariant te voorkomen. Moet ik dan zeggen: nu ga ik alleen op de lokale positie van Leiderdorp letten?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik stel

u een concrete vraag: hebt u in Leiderdorp wel of niet bij hoog en bij laag beweerd dat de Bosvariant voor u heeft afgedaan?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb in Leiderdorp bij het toewerken naar dit debat nadrukkelijk aangegeven dat de CDA-fractie geen grote voorstander is van de Bosvariant.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dus de krant citeert de wethouder verkeerd?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb nadrukkelijk gezegd dat er voor ons eigenlijk maar één keuze overblijft en dat is de bestaande lijn. De politieke realiteit is anders geworden. Deze is dat mevrouw Versnel de bestaande lijn onmogelijk heeft gemaakt. Zij nodigt mij zelf uit om mee te denken om vervolgens toch een optie te vinden om uit dat Groene Hart te blijven. Dat was voor ons het Leitmotiv om niet akkoord te gaan met de keuze van het kabinet. Nu zegt de heer Van Heemst dat ik Leiderdorp heb laten zitten. Die afweging zullen wij misschien af en toe moeten maken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dan stellen wij vast dat u hier erkent dat u Leiderdorp laat zitten, in afwijking van wat u daarover eerder een- en andermaal hebt laten weten.

De heer **Leers** (CDA): Ik stel vast dat ik door uw opstelling en door de uitnodiging van D66 een keuze moet maken, waarbij Leiderdorp nu met een probleem wordt opgezadeld, waarvan ik heb gezegd dat wij dat netjes moeten oplossen. Dat was een van de voorwaarden die ik de afgelopen week heb geformuleerd voor de instemming van het CDA met de Bosvariant.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U hebt zoveel woorden nodig dat ik vermoed dat uw geheugen u wederom in de steek laat. Ik ben sterk geneigd om ervan uit te gaan dat u inderdaad in Leiderdorp bij hoog en bij laag hebt beweerd dat voor de CDA-fractie de Bosvariant heeft afgedaan. In dit debat moeten wij ook vaststellen of u wel of niet geloofwaardig handelt.

De heer **Leers** (CDA): Stel dat ik zou zeggen: het is zo vervelend voor Leiderdorp, wij blijven toch maar bij bestaand spoor, hoe hard zou u dan

gaan trekken om mij vervolgens naar de Bosvariant te krijgen om uw voorkeur te realiseren en te zorgen dat het ding uit het Groene Hart blijft? Hoe hard zou u daaraan trekken? Hoe geloofwaardig zou u dan opereren?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U moet een keuze maken. Wij proberen te achterhalen of dat een geloofwaardige keuze is of niet. Vorige week maandag heb ik in eerste termijn absoluut geen poging ondernomen om u aan de kant van het Bostracé te krijgen. Iedere keer als u roept dat er een uitgestoken hand was, hebt u het over de inbreng van D66 en niet over de inbreng van mij. Het gaat nu even om de geloofwaardigheid van uw keuze. Ik heb u vorige week een platvloerse manier van debatteren verweten. Het is mijn plicht in dit debat om goed in de gaten te houden of u geloofwaardig bezig bent of niet.

De heer **Leers** (CDA): Ik zou zeggen: houdt u zichzelf wat meer in de gaten, want als er iemand platvloers was deze week in de Kamer, was u het wel.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mag ik u dan nog even herinneren aan een interview in De Stem van 25 oktober, dat ik helaas pas drie dagen na het debat in handen kreeg?

De heer **Leers** (CDA): U leest veel interviews.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja zeker, vooral als zij uit uw mond afkomstig zijn, omdat ik graag zie hoe u slalomt in dit debat en daarbuiten. Ik ken het zo langzamerhand uit mijn hoofd. Ik citeer u nu uit De Stem van 25 oktober. "Laat ik het platvloers zeggen. Ik moet vaststellen dat minister Jorritsma de Brabantse bestuurders heeft afgezeken." Dat is de manier waarop u bezig bent in dit debat. Dat is de manier waarop u zich over de inzet van een kabinet uitlaat. Dat is de oncontroleerbare manier waarop u allerlei keuzen mixt, door elkaar husselt. Dat is het punt waarop wij u aanspreken als het om Leiderdorp gaat. Zit in dat standpunt een spat geloofwaardigheid of is dat gedraaikont? Ik vermoed het laatste.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, ik weet niet wat u er nog

meer bij gaat halen: Brabant, de Noordzee en wat al niet meer. Wilt u uw punt duidelijk maken?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het punt is: hoe geloofwaardig bent u in uw keuze? Is het misschien een aaneenschakeling van gedraai? Dat is het punt. Wij proberen daarover in dit debat duidelijkheid te krijgen. Dat is onze plicht.

De heer **Leers** (CDA): Ik snap heel goed dat u mij draaien wilt verwijten, omdat ik de hand heb uitgestoken. Ik begrijp dat. Ik heb de hand uitgestoken naar u en naar mevrouw Versnel om te zoeken naar een meerderheid om te voorkomen dat de HSL door het Groene Hart gaat. Daarom beticht u mij van draaien.

Mijn vraag aan u is deze. Stel dat wij niet draaien. Wie draait er dan? U bent de grootste draaitol! U hebt tot nu toe steeds in alle zaaltjes verkondigd dat u, Partij van de Arbeid, zich hard zult maken voor de Bosvariant. Nu komt het erop aan, nu kunt u een meerderheid krijgen, maar nu gaat u daar langzaam maar zeker onderuit draaien, omdat u dadelijk onder het juk van het kabinet door moet.

De **voorzitter**: Het is niet de bedoeling dat het publiek reageert.

De heer **Van Heemst** (PvdA): U kunt mij op mijn inbreng aanspreken, als ik mijn betoog in tweede termijn houd. Dit is allemaal voorbarig gepraat. Dat heeft u nodig om weg te komen van het hoofdpunt waar het om gaat. U heeft een standpunt ingenomen dat ongeveer drie keer per week van kleur verandert, terwijl de PvdA-fractie vanaf april, mei een voorkeur heeft uitgesproken voor de Bosvariant. Die voorkeur heb ik tijdens dit debat uitgedragen.

De heer **Leers** (CDA): U vertelt dat ik drie keer per week van kleur verander. Wilt u mij twee veranderingen noemen? Wat heb ik veranderd in het standpunt van het CDA? Geef u dat nu eens aan. U verwijt mij iets.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is een optelsom van dat soort momenten.

De heer **Leers** (CDA): Nee, geen optelsom. Weest u nu eens concreet.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is

een optelsom van dat soort momenten waarbij het CDA onder aanvoering van minister Maij-Weggen koos voor een tracé door het Groene Hart.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb de vorige keer al gezegd dat dat kletspraat is!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het CDA heeft bij de voorbereiding van het externe onderzoek door de Kamer de TU Delftvariant achtergehouden en trekt deze nu weer uit de mouw. Het CDA heeft in Leiderdorp eerst beloofd dat de Bosvariant voor hen had afgedaan. Nu zegt u weer, daar noodgedwongen voor te willen kiezen. Bovendien zegt het CDA in De Stem van 25 oktober – reageert u daar eens op –: ik vind het schandelijk en ik zeg het maar platvloers. Minister Jorritsma, of nee, dat kon er niet eens van af. Er stond: Jorritsma zoekt de Brabantse bestuurders gewoon af. Dat is de taal waarvan u zich bedient. Dat is de manier van werken waarvan u zich bedient. Ik kom daarop terug omdat, voor het geval u kiest voor het Bostracé, ik grote zorgen heb over de betrouwbaarheid en geloofwaardigheid van u om een dergelijke keuze vol te houden.

De heer **Leers** (CDA): U vindt al die citaten zo heerlijk dat u ze minstens drie keer wilt voorlezen. Ik zeg het voor de laatste keer. Ik heb nadrukkelijk gezegd dat het CDA steeds het standpunt heeft verdedigd van de bestaande lijn. Door de politieke opportuniteit die nu ontstaan is nadat u onze voorkeur voor de bestaande lijn van tafel heeft geveegd omdat u niet bereid bent, daarover te praten na de uitnodiging van mevrouw Versnel, hebben wij gezegd – deze oproep werd ook door grote maatschappelijke organisaties gedaan – de deur niet dicht te doen. Kennelijk bent u daar niet blij mee. De enige reden om mij telkens lastig te vallen en te interrumperen, is dat wij nu kennelijk iets vervelends gedaan hebben waar u behoorlijk mee in de maag zit. Dat is de enige reden! Geef dat dan ook aan en laat het debat doorgaan. Wij behoeven ons daarmee dan niet meer bezig te houden.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb een korte vraag aan de heer Leers. Als hij daadwerkelijk achter de

Bosvariant gaat staan, doet hij dat over een jaar ook nog, wanneer de resultaten van de inpassing bekend zijn evenals van de eventuele nieuwe PKB? Ik vind dat tamelijk belangrijk.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben blij dat mevrouw Versnel die vraag, terecht, stelt. Het is een zakelijke en goede vraag. Als wij met haar aan tafel zouden zitten om te praten over de invulling van de Bosvariant en als de voorwaarden waarover ik met haar heb gesproken, worden ingevuld, dan is dat natuurlijk een deal. Een deal is een deal. Ik mag verwachten dat zij zich daaraan houdt en zij mag dat van mij verwachten.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Wij dealen alleen in het openbaar, hè?

De heer **Leers** (CDA): Dat spreekt vanzelf. Ik heb mijn voorwaarden openlijk gesteld. Ik zal deze dadelijk herhalen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers stelde in een interruptiedebat met de minister dat hij altijd duidelijk heeft gemaakt waar het CDA staat. Ik heb inderdaad ook af en toe vastgesteld dat hij dat heel duidelijk heeft verwoord. Ik zal hem eveneens confronteren met een paar citaten. De Bosvariant speelt niet mee bij de besluitvorming over het HSL-tracé. Dat is een citaat van de heer Leers. De heer Leers is de specialist voor verkeer en vervoer van de CDA-fractie. Ik heb nu toch de enige juiste woordvoerder van de CDA-fractie voor me staan?

De heer **Leers** (CDA): Als u een nieuwe bril neemt, ziet u het misschien beter.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Tijdens het vorige debat zei de heer Leers immers: ja, maar toen hij daarover sprak, was hij niet onze woordvoerder. De heer Leers was echter wel op 28 augustus de woordvoerder van de CDA-fractie. Ik citeer uit het Leiderdorps weekblad: volgens de CDA-fractie is de Bosvariant de slechtst denkbare variant. Ik herhaal: de slechtst denkbare variant. Waarom staat de heer Leers hier dan te bepleiten en te bevorderen dat de slechtst mogelijke variant, de variant die bij de CDA-fractie in het geheel niet meer meetelde, toch gerealiseerd wordt?

De heer **Leers** (CDA): In het algemeen weet ik niet precies wat er in de kranten staat. U noemt nu twee citaten zonder bronvermelding.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik sprak over het Leiderdorps weekblad.

De heer **Leers** (CDA): Dan is het wat helderder, dan snap ik het helemaal. Nu komt de aap uit de mouw. Ik wil één ding helder maken: binnen de CDA-fractie spelen alle argumenten een rol, maar op een gegeven moment maak je een keuze en daar ga je voor. Dat zou u ook doen, dat heb ik ook gedaan. Je maakt een stevige keuze waarvan je zegt: dan halen wij alles uit de kast om dat voor elkaar te krijgen. Dat heb ik ook in Leiderdorp gezegd, in de wetenschap dat het gevaar bestaat dat als u de bestaandespoorvariant niet wilt – en dat wilt u niet – dan mogelijkerwijs de Bosvariant aan de orde zou komen. Dat is mij in Leiderdorp nadrukkelijk gezegd.

Ik kom te spreken over het tweede punt. Inderdaad, Leiderdorp wordt dan geconfronteerd met een Bosvariant die door de gemeente gaat. Dat vind ik ook niet prettig. Om die reden heb ik telkens gezegd: als het aan ons ligt, dan kiezen wij voor de bestaande lijn. Dat is de beste variant. Maar als het de politieke realiteit is dat daar geen meerderheid voor is en dat de enige mogelijkheid om de lijn niet door het Groene Hart te laten lopen, de Bosvariant is, dan moet u het mij niet kwalijk nemen dat ik de belangen van het Groene Hart iets hoger weeg dan die van Leiderdorp. Ik moet dan tegen Leiderdorp zeggen: ik heb het niet gered, maar ik zal proberen om bij het praten over de voorwaarden van de Bosvariant in ieder geval een goede inpassing voor jullie te realiseren. Wat mij opvalt, is dat Leiderdorp wel al die vragen bij mij neerlegt, maar niet bij de Partij van de Arbeid en D66, die toch de grootste voorstanders van de Bosvariant zijn.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar die waren dat al toen zij naar Leiderdorp gingen.

De heer **Leers** (CDA): En daardoor zijn de problemen minder erg!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daardoor zijn zij wel geloofwaardig. Daarover probeer ik nu met u een interruptie-

debat te voeren. In Leiderdorp bestaan erg grote problemen met de Bosvariant. U speelt in Leiderdorp mooi weer zegt: de Bosvariant is een slechte variant die voor ons helemaal niet meespeelt. Vervolgens gaat u terug naar de Kamer en zet u zich in voor de realisatie van de Bosvariant. Hoe geloofwaardig bent u dan nog?

De heer **Leers** (CDA): Niks geen mooi weer, het regende die dag verschrikkelijk. Dat herinner ik me nog goed. Ik heb mijn geloofwaardigheid behouden en die blijf ik behouden, gewoon heel simpel omdat ik de mensen duidelijk kan maken dat ik mij inzet voor het grotere doel. En het grote doel is het voorkomen van een HSL door het Groene Hart, met daarbij nadrukkelijk de afspraak dat wij dan ook de problemen zoals die zich zouden kunnen voordoen bij Leiderdorp onder ogen moeten zien. Ik kom daar dadelijk nog over te spreken. Dat is een van de belangrijkste voorwaarden in het geheel.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Maar als u nu het Groene Hart noemt, dan bent u toch ook niet geloofwaardig. In al die jaren dat ik in de Kamer zit...

De heer **Leers** (CDA): U ook al, de heer Van Heemst en u...

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Het zijn al flink wat jaren. Ik heb bij ieder debat over ruimtelijke ordening van het CDA het verwijt gekregen dat ik niet ver genoeg ging in het toestaan van bebouwing in het Groene Hart, dat ik geen CDA-moties medeondertekende om het beleid van mevrouw De Boer onderuit te halen. Dan staat u hier zo'n bewogen verhaal te houden over het Groene Hart en gaat u dat als argument noemen om naar Leiderdorp toe te zeggen dat u de mensen gewoon – om het nu ook maar platvloers te zeggen – belazerd heeft.

De heer **Leers** (CDA): De heer Van Heemst had vorige week ook zo'n grap. Hij gaf aan dat hij in geen twintig jaar een CDA'er had gezien die iets deed voor het Groene Hart. In een poging zichzelf te overschreeuwen zag hij die ene CDA'er over het hoofd die hem hier de hand probeerde te reiken om samen iets te doen voor dat Groene Hart. Heeft mevrouw Verbugt misschien vorige week een staattie in NRC Handelsblad

over het hoofd gezien? Daarin werd nadrukkelijk aangegeven hoe in de afgelopen twintig jaar het Groene Hart langzaam maar zeker gelukkig ontzien wordt en de woningbouw daarin wordt teruggedrongen. Mag ik u één ding verzekeren? Het CDA is geen regeringspartij meer op nationaal niveau, maar neemt in Zuid-Holland en andere provincies gelukkig wel deel aan het provinciaal bestuur. Ook CDA'ers hebben eraan bijgedragen dat die ontwikkeling nadrukkelijk in gang is gezet.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Hebben ook uw moties, die u in de Tweede Kamer hebt ingediend tegen het restrictieve beleid in het Groene Hart, daaraan bijgedragen?

De heer **Leers** (CDA): Ik heb u de vorige keer al verteld dat het CDA wat dat betreft een heel duidelijke visie heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Absoluut duidelijk.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben zeer benieuwd naar de opvatting van mevrouw Jorritsma hierover. De visie van het CDA is dat de gemeenten rond het Groene Hart een contourenbeleid krijgen waarbij hun een bepaalde hoeveelheid ruimtelijke mogelijkheden wordt gegeven voor de woningbouw voor hun eigen bevolking. Als dat is ingevuld, is het daarmee af. Dat is helder beleid.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik stel alleen vast dat u het daarover nooit met de minister eens was en dat u veel verder wilde gaan. Misschien kan mevrouw De Boer daar straks nog op ingaan, maar het valt mij in dit debat ontzettend op hoe het CDA omgaat met het wegen van het standpunt van de provincie. Ik kan daar zelf geen verklaring voor geven. Als het gaat om Noord-Brabant en Limburg, wordt altijd gezegd dat wij ook moeten bekijken wat de provincie wil. De provincies Zuid- en Noord-Holland hebben gesproken en hebben een besluit genomen. Legt u dat nu gewoon naast u neer en is dat voor u even niet belangrijk, omdat u de maatschappelijke organisaties belangrijker vindt?

De heer **Leers** (CDA): Nee, natuurlijk niet. Dat is ontzettend belangrijk. Sterker nog: ik zal u een geheimje vertellen. In de provincie Zuid-

Holland was de CDA-fractie, op vier personen na, tegen. Op vier personen na heeft de rest van de CDA-fractie voor de bestaande lijn gestemd. Dan kunt u toch niet beweren dat wij geen consistente lijn hebben? Wat u hier over de provincies zegt, is natuurlijk klinkklare onzin. Natuurlijk is daar rekening mee te houden, maar u moet kijken naar de samenstellende delen van de provincie, de gemeenten. Die hebben een totaal andere opvatting. Praktisch alle gemeenten waar ik ben geweest, delen de opvatting van het CDA dat de bestaande lijn de beste keus is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Verdedigt u hier alleen het standpunt van een provinciaal bestuur als het CDA daar een meerderheid in heeft?

De heer **Leers** (CDA): Wat een onzin! U kwam zelf toch met de provincie aan? U hebt zojuist tegen mij gezegd dat ik geen rekening met de provincie houd. Nou moet u wel bij uw punt blijven: of wij houden wel rekening met de provincie of wij houden er geen rekening mee. Ik heb zojuist gezegd wat de CDA-fractie heeft gedaan en daarmee is dit af.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Als het om Holland gaat, houdt u er dus geen rekening mee.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect: dat is toch niet de enige bepalende factor in het geheel? Als ik er overigens geen rekening mee houd, wat doen mevrouw Versnel en de heer Van Heemst dan?

De **voorzitter**: Voordat mevrouw Versnel en de heer Van Heemst naar de interruptiemicrofoon gaan, is het woord aan mevrouw Vos.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik kan de heer Leers goed volgen als hij zegt dat hij het liefst de bestaande lijn wil, maar dat dat – gezien de realiteit van vandaag – niet haalbaar is en dat hij daarom maar voor de Bosvariant kiest, omdat die in ieder geval een bundeling van de infrastructuur oplevert. Ik ben er verbaasd over dat de heer Van Heemst niet zegt: prima, mijnheer Leers, nu kunnen wij zaken doen en nu gaan wij met u verder. Waarom is er zoveel wantrouwen en waarom wordt er niet gewoon gezegd: "kassa"?

De **voorzitter**: De heer Van Heemst krijgt nog het woord en dan krijgt hij ook de gelegenheid om een vraag te stellen. Hij hoeft nu niet te antwoorden, want hij kan zijn antwoord in zijn betoog meenemen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het antwoord is heel simpel.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heemst!

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij proberen vast te stellen of de CDA-fractie in dit debat geloofwaardig bezig is. Alle aanwijzingen duiden erop dat dat betwijfeld en gewantwoord moet worden. Als wij de steun van de CDA-fractie krijgen voor de Bosvariant, moeten wij dit punt heel goed uitpraten en vaststellen of de heer Leers geloofwaardig bezig is of niet.

De heer **Leers** (CDA): Over de geloofwaardigheid zullen wij straks, aan het eind van het debat, een oordeel vellen.

De **voorzitter**: Wilt u uw betoog vervolgen en ook op uw minuten letten?

De heer **Leers** (CDA): Het vervolg van mijn tekst sluit precies hierbij aan. Dat had ik allemaal al van tevoren bedacht.

In eerste termijn heb ik al aangegeven dat het accepteren van de Bosvariant geen vanzelfsprekende zaak zou zijn. Je springt, mijnheer Van Heemst, niet zomaar van het ene pak in het andere. Er bestaat bij delen van onze achterban een behoorlijke weerstand tegen de Bosvariant. Er is ook grote twijfel over de haalbaarheid en de technische mogelijkheid, maar ook onze achterban weet dat wij nu alles op alles moeten zetten om de slechtste variant te voorkomen, namelijk de aanleg door het Groene Hart. Daarom blijven wij knokken tegen de lijn door het Groene Hart en blijven wij knokken voor een volwaardige aansluiting voor de regio Den Haag en voor de oplossing van de knelpunten zoals bij Delft en in het zuiden, Zuid-Holland en Noord-Brabant. Het is echt mijn overtuiging dat wij het naar al die leden van maatschappelijke organisaties – waar de minister niet zo'n geweldige pet van op heeft – en naar al die gemeenten en al die

mensen die zich persoonlijk of via het HST-platform – dat mag hier ook wel eens gezegd worden – jarenlang hebben ingespannen voor de doelstelling van voorkomen van een doorsnijding van het Groene Hart, niet kunnen maken om de strijd nu te staken, te zeggen dat wij ongelijk hebben gekregen, terug te ploffen in onze stoel en te laten gebeuren wat er gaat gebeuren, namelijk de A1-variant door het Groene Hart.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Daarover wil ik net iets vragen, mijnheer Leers. Hoe kan hij de mensen in Delft uitleggen dat hij voor hen knokt als hij voor de Bosvariant kiest? Lost hij daarmee hun problemen op? Hij heeft toch ook gehoord dat Delft niet voor een Bosvariant is? Ik begrijp de heer Leers even niet.

De heer **Leers** (CDA): Ik begrijp mevrouw Verbugt even niet.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Misschien kan ik helpen. Ik neem tenminste aan dat de heer Leers de RPF-variant als een "Bosvariant" ziet!

De heer **Leers** (CDA): Ik heb in eerste instantie al gezegd dat de heer Stellingwerf een zeer creatieve en sympathieke variant heeft ontwikkeld. Dat blijkt vandaag opnieuw.

Voorzitter! Ik heb dus gezegd dat de deur naar de Bosvariant niet dicht is. Wel heb ik nadere voorwaarden gesteld waaraan voldaan moet worden, wil er sprake kunnen zijn van gezamenlijk optrekken. Dit zeg ik vooral tegen mevrouw Versnel. Die voorwaarden vind ik eigenlijk zo vanzelfsprekend dat zij een Bosvariant zonder inwilliging ervan zelf niet eens zou moeten willen. Ik wil die voorwaarden hier kort herhalen.

Ik heb gezegd dat de inpassing van het tracé nog eens goed bekeken moet worden. Ik denk dan met name aan de problemen van Leiderdorp, waar ook de verbreding van de A4 nog op het bordje ligt. Dat is hier al uitvoerig bediscussieerd. De minister sprak er ook al over. Daar zal dus een adequate oplossing moeten komen door middel van ondertunneling of iets dergelijks.

Ik kom bij de effecten van de Vinex-locaties. Dat vind ik een vanzelfsprekende zaak. Ik doel dan op Vinex-locaties zoals Delfgauw, Ypenburg, noordrand van Rotterdam en het Forepark. Niet alleen leidt de

aanleg van de HSL hier tot vertragingen, maar ook worden projecten doorkruist die in ontwikkeling zijn. Dat hebben wij begrepen van mevrouw De Boer. Ik denk dat behalve duidelijke bestuurlijke afspraken over de voortgang, het ook duidelijk zal moeten zijn dat het Rijk alle directe en indirecte financiële effecten voor haar rekening neemt. Dat lijkt mij vanzelfsprekend. Als je opeens zegt iets anders te gaan doen, moet je de gemeenten ook schadeloos stellen voor wat betreft de schade.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): En wat betreft de opbrengsten? Als er een station bij het Clausplein komt, is het natuurlijk wel zo dat er dikke extra opbrengsten komen.

De heer **Leers** (CDA): Natuurlijk. Dat zal in de afweging een plaats moeten vinden. Dat is een kwestie van uitwerking met elkaar. Het gaat mij er om aan te geven dat als wij een ontwikkeling in gang zetten die de gemeenten niet verwacht hebben en die ruimtelijk inbreuk maakt op in gang gezette processen, wij die gemeenten dan niet in hun sop moet laten gaarkoken maar bereid moeten zijn om de verantwoordelijkheid te nemen voor een oplossing van de problemen. Daar gaat het mij om.

Ik kom bij de verbetering in het zuidelijke gedeelte van het tracé in Brabant en Zuid-Holland. Die mogen niet als gevolg van de eventuele meerkosten van het Bostracé het kind van de rekening worden. Dat vind ik echt een harde voorwaarde. Dat geldt ook voor Delft. Het oplossen van die problemen dient veiliggesteld te worden. Dat lijkt mij voor de hand liggend.

Ten slotte de financiering. Naar verwachting zal het Bosplan duurder uitpakken. Dat is nog niet helemaal helder. Ik denk dat mevrouw Versnel terecht heeft aangegeven dat daarvoor nog een nadere uitwerking nodig is. Ongetwijfeld zal het zo zijn dat men met een gat in de dekking komt te zitten. Het kabinetsplan toont al een gat. Wij worden daar dus ook mee geconfronteerd. Je komt dan voor de vraag te staan of je de herprioritering ook zo wilt inzetten zoals de regering zich dat voorstelt. Praktisch zal dat neerkomen op het schrappen van alle railuitvoeringsplannen waarover al besloten is, behoudens de Betuwelijn. Dat lijkt mij echt een onbegaanbare weg.

Daarom denk ik dat als men de Bosvariant voorstaat, er extra geld uitgetrokken moet worden om het te realiseren.

Deze eigenlijk vanzelfsprekende voorwaarden heb ik afgelopen week genoegzaam bekendgemaakt via de pers en zo. Toch heb ik helaas tot op heden taal noch teken van Partij van de Arbeid en D66 mogen vernemen over een gesprek daarover.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik vind corresponderen via de pers een beetje ver gaan. Daar kan ik niet zoveel mee. Ik ben blij dat de heer Leers nu een rijtje heeft neergezet. Dat verheldert de zaak. Ik weet nu waar zijn aandacht naar uitgaat. Ik dank hem.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Versnel moet het stenogram van de vorige week naslaan. Dan ziet zij precies dezelfde punten staan. Misschien heb ik ze hier wat meer uitgewerkt.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Toen wist de heer Leers dat dus allemaal al? Dat is heel interessant.

De heer **Leers** (CDA): Ja. Ik heb toen al aangegeven waar wij zouden staan. Kijk, ik volg natuurlijk ook een beetje de politieke ontwikkelingen hier.

Ik heb dus tot op heden taal noch teken mogen vernemen van de Partij van de Arbeid of D66 over een gesprek daarover. Alhoewel er een eerste afspraak lag, werd die helaas ter elfder ure afgezegd. Ik heb echter de moed nog niet opgegeven, mevrouw Versnel. Ik blijf in positieve afwachting van haar aanmelding.

Ik wil hier het volgende benadrukken. Men moet het mij niet kwalijk nemen dat ik toch mijn twijfels houd over de inzet van de Partij van de Arbeid en D66 om tot het einde toe te knokken voor de Bosvariant. Ik heb daar mijn twijfels over. Die twijfels zijn versterkt in het debat van de afgelopen maandag. Dat debat ging bij de Partij van de Arbeid en D66 niet zozeer over argumenten. Neem het mij niet kwalijk, maar ik zag het allemaal veel meer als het oppoetsen van de terugvalposities. De heer Van Heemst hield helemaal geen betoog en had geen verhaal; hij was slechts bezig zijn tijd vol te maken. Anderhalf uur lang bent u, mijnheer Van Heemst, bezig geweest om er omheen te draaien, en mij is

zelfs niet duidelijk geworden waar omheen. Waar uw verhaal enigszins concreet werd en zich toespitste op de tracékeuze, werd het een verhaal van grote ambivalentie.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit soort beoordelingen van uw kant bevestigen nog eens de kwalificatie "formidabele lolbroek", die ik u in de loop van het debat van vorige week maandag heb toegevoegd.

De heer **Leers** (CDA): En u bent een formidabele lolbroek, als ik dat mag zeggen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb twee uur lang geprobeerd uit te leggen vanuit welke invalshoek de PvdA-fractie het debat is ingegaan. U heeft mij daar aan de lopende band over ondervraagd en ik heb geprobeerd u daar zo fatsoenlijk mogelijk antwoord op te geven. Nu moet u niet doen alsof dat twee uur vermorde tijd was, want dan is het op z'n minst ook een beetje aan de handigheid van uw eigen interrupties te danken.

De heer **Leers** (CDA): Ik denk dat u een scheef beeld hebt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb scherp en duidelijk een voorkeur van de PvdA-fractie aangegeven en gezegd met welke overwegingen ik dat debat ben ingegaan.

De heer **Leers** (CDA): Die scherpte en duidelijkheid zijn mij ontgaan en velen met mij.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Misschien bent u wel de woordvoerder van mensen wie heel veel dingen ontgaat. Dat zou een goede definitie van het CDA kunnen zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ook die mensen moeten iemand hebben die voor hen opkomt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is waar en ik vind het fijn dat u zich daarvoor opwerpt.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben ervoor in om iedereen die een beetje achterloopt te helpen en daarom help ik ook u.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik leg u al een uur uit dat u zelf moet afwegen of u ergens voor kiest, ja of

nee. Het is mijn taak alleen maar om te kijken of dat geloofwaardig is of is ingegeven door lolbroekeriej.

De **voorzitter**: Ik vraag de tribune om instemming en afkeuring zoveel mogelijk te willen beperken. Anders wordt het te luidruchtig in de zaal.

De heer **Leers** (CDA): Ik heb al gezegd dat de geloofwaardigheid aan het eind van het debat wel aan de orde zal komen.

Voorzitter! Ik zei dat, waar het verhaal van de heer Van Heemst enigszins concreet werd en zich toespitste op de tracékeuze, het een verhaal van grote ambivalentie werd. Zeker, wij kennen zijn voorkeur voor de Bosvariant en zijn streven naar een meerderheid daarvoor. Die heeft hij de afgelopen maanden aan iedereen verteld en ook uitgedragen in de zaaltjes die hij bezocht heeft.

In één adem hebt u, mijnheer Van Heemst, in de afgelopen week hier gezegd dat voor u het voorliggende kabinetsbesluit ook heel goed te verdedigen valt, zelfs overtuigend is. U zei: paars op z'n best, en mijn enige ambitie is om er paars op z'n opperbest van te maken. Ik hoop dat u vandaag wat concreter wordt en duidelijk zult maken wat u onder "opperbest" verstaat en hoe u dat wilt realiseren. Doordat u vorige week in tijdnood kwam, hebt u ons dat helaas niet kunnen vertellen. Ik heb nog eens even uw tekst laten opvragen bij de PvdA-fractie, maar er was geen tekst, zei men daar. Ik mag toch aannemen dat u weet wat u wilt, mijnheer Van Heemst, en dat het niet van het weer afhangt of u bereid bent te knokken voor een meerderheid om de trein uit het Groene Hart te houden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik noteer dat u erkent dat in ieder geval ik buiten deze zaal hetzelfde heb uitgedragen als in deze zaal. Ik stel ook vast dat bij u heel goed de hoofdzak van mijn bijdrage van vorige week maandag is overgekomen, namelijk de voorkeur voor het Bostracé. Daarmee diskwalificeert u alle voorafgaande opmerkingen over mijn bijdrage in het debat van vorige week.

De heer **Leers** (CDA): Die conclusie zou ik niet zo snel trekken, als ik u was. Wat u gezegd hebt in al die zaaltjes, is dat u voor de Bosvariant staat en dat u ervoor wilt gaan. Maar

vorige week hebt u hier maar een paar concrete uitspraken gedaan, namelijk: het besluit is prima en zeer te verdedigen, sterker nog, het is overtuigend; het is paars op z'n best maar wij willen er paars op z'n opperbest van maken. Neem mij niet kwalijk dat ik dan enigszins argwanend word. Dan denk ik bij mezelf: die mijnheer Van Heemst toch! In alle zaaltjes staat hij te vertellen dat hij de Bosvariant wil. Nu is het de gelegenheid om politiek verantwoording af te leggen en met elkaar te debatteren over het verkrijgen van een meerderheid daarvoor, en dan zegt hij dat met paars op z'n best ook valt te leven.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Laten wij vaststellen dat de hoofdboodschap bij u is blijven hangen, wat een prestatie is als wij bedenken hoe kort van geheugen u bent. De hoofdboodschap vorige week was de voorkeur voor het Bostracé. Dat erkent u nu en dan moet u niet, terugblikkend, een karikatuur maken van mijn bijdrage. U erkent ook dat ik in al die zaaltjes, ook in Leiderdorp, hetzelfde heb gezegd als wat ik hier vorige week maandag heb gezegd. In Leiderdorp vinden ze mij geen draaikont en geen leugenaar, maar iemand die betrouwbaar en solide een standpunt heeft uitgedragen. En dat vinden ze daar van u absoluut niet.

De heer **Leers** (CDA): Ik zal maar niet vertellen wat zij van u in andere zaaltjes in Brabant of waar dan ook vinden. Dan loopt de heer Van Heemst met een wit gezicht naar buiten en dat wil ik hem niet aandoen. Ik vind hem wel een draaikont. Hij zegt in al die zaaltjes, dat hij voor de Bosvariant gaat en hier komt hij met de terugvalvariant en zegt dat hij net zo goed paars op zijn best kan steunen. Laat eens zien waarvoor u hier staat te knokken. Laat eens zien, wat u waard bent. Kom op, dan zullen wij het samen doen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dit zijn holle lege woorden. De heer Leers trekt terecht de conclusie dat de opstelling van de PvdA-fractie de afgelopen maanden vorige maandag en vandaag een consequente is. Dat kan van uw opstelling niet worden gezegd: die is onbetrouwbaar en blinkt uit in gedraai. Probeert u niet steeds met een soort van cabaret-

nummer de aandacht af te leiden van uw problemen. U heeft een probleem, u mag kiezen wat u wilt, als uw voorkeur hier geen meerderheid vindt. Wij proberen te achterhalen of dat een beetje geloofwaardig en een beetje solide is, want met voluit solide en voluit geloofwaardig durf ik bij u al niet meer aan te komen. Daar dient dit debat voor: draait u of bent u geloofwaardig?

De heer **Leers** (CDA): Uw geheugen is nog korter dan ik dacht. Ik heb net gezegd, dat u wel draait. In al die zaaltjes is een andere indruk ontstaan van de inzet van de PvdA. Laten wij maar snel met deze discussie ophouden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, niet een discussie snel ophouden – die u startte – als het u uitkomt. Wat is dat voor onzin? Wij stellen hier vast, dat u erkent, dat de PvdA-fractie in al die zaaltjes datgene heeft verteld wat zij ook in het debat ingebracht heeft namelijk een voorkeur voor Bos. Als wij dan proberen aan te geven, waar de kwaliteiten zitten in het besluit van het kabinet – ik leg dit naast uw krokodillentranen over het Groene Hart – dan is dat een terecht punt, waarop wij de aandacht vestigen. Wij zeggen dan: goed gedaan, kabinet. Het was ook een dappere keuze. U moet niet al die tijd doen alsof wij draaien, want u stelt zelf vast, dat het verhaal van de PvdA van vier maanden geleden hetzelfde verhaal is dat zij nu vertelt. Als dat voor één fractie niet geldt – wij hebben dat met z'n allen uitvoerig met citaten aangetoond, ook uit die kleine weekbladen en huis-aan-huisbladen waar u graag als de kippen tegenaan kletst als u ergens op werkbezoek bent – dan is het uw fractie. U heeft steeds verteld, dat u de Bosvariant had afgeschreven, dat het het slechtste tracé was. U probeert hier te camoufleren waarom u draait. U mag draaien, maar kom er dan voor uit en probeer u niet groot te houden of de aandacht op anderen af te leiden.

De heer **Leers** (CDA): Door uw bijdrage zakt dit debat af naar een bedenkelijk niveau. Het spijt mij geweldig. Ik ga er verder niet op in. Als er iemand draait, dan bent u het wel. Houdt uw fatsoen een beetje.

De **voorzitter**: Heeft de heer Poppe een vraag over hetzelfde onderwerp?

De heer **Poppe** (SP): Ja, over de HSL. De heer Leers mag van de heer Van Heemst draaien. Ik krijg de indruk dat het niet meer over hoofdboodschappen, maar over grote boodschappen gaat. Ik denk dat de Nederlandse bevolking daar niets mee opschiet. Wat is voor de heer Leers de reden geweest om van zijn goede standpunt inzake bestaand spoor tot Rotterdam af te wijken en uit de bocht te vliegen richting D66 en PvdA? Wat is daarvan de strategie? Waarom wacht hij niet af, wat zij gaan doen als de regering nee zegt? Hoe sterk staan zij in hun schoenen?

De heer **Leers** (CDA): Voor onze optie terzake van bestaand spoor – en ook voor uw optie –...

De heer **Poppe** (SP): Sinds 1990.

De heer **Leers** (CDA): Ere wie ere toekomt. Nogmaals, voor die optie is geen meerderheid. De PvdA en D66 hebben die optie van de tafel geveegd. Vervolgens hebben zij gezegd: als de heer Leers niet bijdraagt tot een meerderheid voor de optie-Bos – dat vind ik de minst slechte van de twee die overblijven – dan gaan wij terug naar de optie van het kabinet. Dan gaat die trein door het Groene Hart.

De heer **Poppe** (SP): Dat heb ik al de hele middag begrepen. Ik wil nog wel eens zien, hoe sterk D66 en de PvdA in de leer zijn. De heer Leers moet die meer dwingen om die leer goed uit te dragen.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben bezig hen te dwingen door het CDA in ieder geval niet als excuus-Truus te laten gebruiken en door duidelijk te maken dat het CDA de uitgestoken hand aanvaardt, zodat er in potentie een meerderheid bestaat en wij er samen voor kunnen zorgen dat de trein niet door het Groene Hart gaat. Meer kan ik niet dwingen.

De heer **Poppe** (SP): Het probleem is dat het CDA in het verleden heel andere standpunt had dan nu. Je kunt het licht zien en dat neem ik graag waar, maar u geeft daarmee de gelegenheid om het debat te brengen op het niveau van "wie is er helder, wie is aan het draaien en

dergelijke". Wij hebben het dan niet meer over de zaken waarom het echt gaat. Gaan wij 10,4 mld. uitgeven aan een onnodige lijn of doen wij dat niet? Dat is nog steeds het hoofdthema, althans voor mij en ik dacht ook voor u. Houd daaraan vast!

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil de heer Leers vragen of hij van mening is dat de toon van de discussie van dit moment bijdraagt aan het vergroten van het draagvlak voor een compromis. Ik zou hem en de heer Van Heemst willen vragen, op te houden met zwartepieten en zich bezig te houden met een constructieve bijdrage.

De heer **Leers** (CDA): Ik probeer niet te zwartepieten. Ik heb uitgedragen waar de CDA-fractie staat. Door de situatie waarin wij nu zitten, mag ons niet het verwijt worden gemaakt dat wij niet samen zoeken naar een meerderheid. Dat heb ik aangegeven. Daardoor komt met name de PvdA-fractie in een lastig parket te zitten, want zij moet nu helder maken wat zij echt wil. Dat zij via allerlei interrupties mij vervolgens op de mouw wil spelden dat ik ongeloofwaardig bezig ben, is iets waaraan ik niets kan doen. Ik vind het wel uitermate vervelend en ik vind de manier waarop het gebeurt beneden peil. Men moet mij dan niet kwalijk nemen dat ik mij ertegen verweer. Ik probeer richting PvdA en D66 duidelijk te maken dat met ons te praten valt en dat de deur niet dicht is om een meerderheid te maken. Nu is de PvdA-fractie aan zet en moet zij laten zien wat het haar waard is om met ons te praten en om samen de lijn buiten het Groene Hart te houden. Meer kan ik er niet van maken.

De heer **Schutte** (GPV): Het lijkt mij dat wij van de heer Leers als afsluiting van dit gedeelte een of meer moties mogen verwachten waarin deze voorkeur wordt vastgelegd, zodat de Kamer precies weet voor welke keuze het CDA haar stelt.

De heer **Leers** (CDA): Dat is een terechte vraag. Ik zal dadelijk een aantal moties indienen, maar die hebben vooralsnog betrekking op het eerste stuk waarover iedereen het eens is... Mevrouw Jorritsma, u moet eens ophouden met lachen. Laten wij op een fatsoenlijke manier hier met

elkaar omgaan. Als u mij de hele tijd interrumpeert met gesis, gelach en flauwekul kan ik hier geen onderbouwd betoog neerzetten. Ik vind dat ook u uw fatsoen moet houden.

Minister Jorritsma-Lebbink:

Voorzitter! Ik probeer aan te geven dat ik het gevoel heb dat de heer Leers blijkbaar nog steeds alleen over het gedeelte bezuiden Rotterdam spreekt, terwijl ik dacht dat wij het vandaag over de hele lijn hadden. Dan mag ik aannemen dat hij zich ook schriftelijk uitspreekt over het noordelijke deel.

De heer **Leers** (CDA): Ja, zeker, maar ik gaf antwoord op de vraag of er een motie van mij zou komen over de rest. Toen zei ik – en daarover begon u heel hartelijk te lachen, dat vond u kennelijk iets heel vermakelijks – dat ik eerst wil horen waarop PvdA en D66 aankoersen, zodat ik weet waar ik kan gaan staan. Vervolgens zal ik met een aantal moties komen. Dat zeg ik toe. Dus zal er een derde termijn nodig zijn.

De heer **Schutte** (GPV): U bent de eerste die aan het woord is en een keuze maakt voor deze variant. Ik kan mij voorstellen dat u zegt: dit betekent het, dit zijn de voorwaarden die ik in moties vastleg. Indien blijkt dat anderen u daarin niet volgen dan hebt u nog de vrijheid om te zeggen: ik trek die brug terug. Het is makkelijk om af te wachten of zij met moties komen. Wat doet u als zij geen motie indienen over de Bosvariant? Komt u dan alsnog met een motie over de Bosvariant of over bestaand spoor?

De heer **Leers** (CDA): Ik zal daarop dadelijk een heel helder antwoord geven. Ik vind dat, als PvdA en D66 niet doen wat zij beloofd hebben, ik het recht heb om terug te gaan naar mijn oorspronkelijke variant.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij moeten ervan uitgaan dat wij vandaag een ordelijk besluitvormingsproces krijgen. Dit is de tweede termijn. Dat is de termijn waarin duidelijk moet worden in welke richting de besluitvorming van de Kamer gaat. Daar heeft de regering ook recht op. Die moet straks in tweede termijn kunnen antwoorden wat de positie van de regering is. Ik zou het absoluut onjuist vinden als de heer Leers,

nota bene spreker namens de grootste oppositiefractie, niet op cruciale punten liet zien waar hij ten aanzien van de wezenlijke vragen van deze discussie staat. Ik kan mij zoiets niet voorstellen.

De heer **Leers** (CDA): U zegt het nu wat makkelijk, mijnheer Van den Berg. Ik heb u zo-even informeel de motie laten zien die ik klaar heb liggen voor het geval dit debat in een richting gaat die ik niet wil. Ik zal daarmee heel duidelijk aangeven waar het CDA staat. Alleen wil ik nu het initiatief bij twee coalitiepartijen laten. Ik weet zelf mijn positie namelijk redelijk in te schatten. Ik besef dat ik als oppositiepartij geen schijn van kans heb om hier alleen iets te realiseren. Daarvoor heb ik twee coalitiepartijen nodig. Als zij de moed hebben om hier een motie in te dienen waarin wordt gevraagd voor de Bosvariant te kiezen, zullen wij die steunen. Men moet mij echter niet kwalijk nemen, dat ik mij het recht voorbehoud om eventueel terug te vallen op onze oorspronkelijke variant. Ik was bezig met een reactie op een opmerking van de heer Van Heemst, maar ik richt mij nu ook tot mevrouw Versnel.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar u moet laten zien waar u nu staat. Dat dient u te doen door middel van ontwerp-Kameruitspraken.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben bijna twee uur bezig geweest met het weergeven van mijn standpunt en ik doe dat met alle plezier.

De **voorzitter**: U bent een uur bezig, maar dat is ook heel veel.

De heer **Leers** (CDA): De tijd gaat hard. Voorzitter! Ik had al aangegeven, dat het mij niet helemaal helder was waar de heer Van Heemst nu staat. Mevrouw Versnel was wat duidelijker. Echter, ook haar verhaal was er een met een dubbele bodem. Op mijn vraag erkende mevrouw Versnel dagen voor het debat een politiek spelletje met het CDA te hebben willen spelen. Zij wilde dat doen door het noemen van haar terugvalvariant. Dat was die van de A1. Ik heb haar gevraagd: waarom hebt u een terugvalvariant nodig? Toen zij zei: ik vind het leuk, dat u dat vraagt, mijnheer Leers; het was voor u bedoeld. Met andere woorden: wij moesten met ons standpunt

opschuiven. Wij moesten het in onze hersens prenten, dat als wij niet zouden opschuiven richting de Bosvariant, D66 voor het Groene Harttracé zou kiezen. Dat was een zeer reële dreiging.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): En waarom was dat zo? Omdat naar onze mening het allerbelangrijkste was dat er een HSL zou komen, een HSL vanaf Schiphol. Het moest een snelle, nieuwe lijn zijn. Dat is voor ons het uitgangspunt geweest. Dit debat moest hoe dan ook leiden tot het besluit om zo'n lijn aan te leggen. De keuze van het tracé kwam op de tweede plaats. Als er voor het tracé dat onze voorkeur had, geen meerderheid zou zijn, zouden wij terugvallen op een andere. Die logica zat in onze redenering.

De heer **Leers** (CDA): Mevrouw Versnel, ik vind die manier van handelen weinig principieel. Wat moeten mensen van uw partij met u aan als u niet knokt voor uw idealen en voor wat u waard bent? Wat moeten men van u denken als u het van het CDA laat afhangen of het tracé van uw voorkeur gerealiseerd wordt? En nu kom ik op de vraag van de heer Poppe. Hij zegt: speel het spel maar een keer hard en laat maar eens blijken of D66 realisering van de Bosvariant ook zonder het CDA zal doorzetten. Nu zegt u, mevrouw Versnel: CDA, sluit je bij ons aan, doe je dat niet, dan vallen wij terug op een andere variant. Dat vind ik niet erg principieel.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb u daar vooral op gewezen, omdat u mij een vraag stelde. Ik dacht: nou, daarmee haal ik een grote vis binnen. Het CDA heeft een hoop stemmen, dus die kunnen wij nu goed gebruiken. Het is ontzettend logisch dat men zo denkt.

De heer **Leers** (CDA): Neen, dat is niet logisch.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): In het debat heb ik daarom gezegd: leuk dat u die vraag stelt, mijnheer Leers. U bent precies de juiste persoon om dat te doen. Uitstekend! Van mevrouw Vos wist ik allang hoe zij over de situatie dacht, maar van de rest wist ik dat niet. Het was een buitengewoon duistere zaak. Wij hebben voor een voorstel gewoon een meerderheid nodig. Als er geen

meerderheid is voor een voorstel, kun je daarvoor ook niet kiezen. Dan is er ook geen besluit en heb je geen HSL. Wij willen echter wel een HSL en dus willen wij een meerderheid.

De heer **Leers** (CDA): Maar stelt u zich nu eens voor: er is een partij die een resolutie aanneemt en die daarin schrijft: men moet met een HSL niet door het Groene Hart. Vervolgens komt u met die resolutie in uw koffer naar deze Kamer en zegt tegen het CDA: als jullie ons niet steunen, kiezen wij voor het voorstel van het kabinet. Nou, dat is een mooie partij! U waait dan met de wind mee en partijleden kunnen zeggen: hiervoor hebben wij niet echt waardering.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mijnheer Leers, ik heb het al tien keer gezegd, maar kennelijk is het nodig dat ik nog een keer zeg hoe alles gegaan is. Op ons congres dat gehouden werd een dikke maand voordat het kabinet uiteindelijk tot besluitvorming kwam is een motie aangenomen. In die motie stond: doe aan bundeling en ga niet door het Groene Hart. Toen was nog het model van mevrouw Maij aan de orde. Dat model hield in: aanleg boven het maaiveld. Daar hadden de deelnemers aan ons congres grote bezwaren tegen. In onze motie was het uitlokken van verstedelijking wel degelijk aan de orde. Ook in het debat rondom dit vraagstuk speelde dat. Dat punt heb ik zeer nadrukkelijk genoemd in mijn opmerkingen aan het adres van het kabinet. Dat heb ik niet voor niets gedaan. Ik heb een duidelijk antwoord gekregen. Deze kwestie zou op de aangeven manier niet aan de orde kunnen zijn, tenzij er een volledige nieuwe PKB-procedure zou zijn voor de vestiging van een station ten oosten van Zoetermeer. Dat is een wezenlijk punt bij het vraagstuk van het uitlokken van verstedelijking ter plekke. Ik geef toe, dat dit voor mij een ontzettend belangrijke zaak is. Met de huidige planprocedure wordt die uitlokking van verstedelijking niet mogelijk. Eventueel zou een nieuwe procedure nodig zijn. Ik had dat al eerder gelezen, maar ik wist niet waar. Ik kon de desbetreffende passage niet meer vinden. Zo was het!

Zodra de mogelijkheid van een tunnel aan de orde was, hebben wij gezegd, dat voor ons twee modellen golden. Wij hebben nooit de Groene

Hartvariant met een tunnel, de variant van het kabinet, afgewezen als zijnde onbestaanbaar, niet acceptabel enzovoorts. Dat hebben wij nooit gedaan. Beide modellen zijn voor ons altijd aan de orde geweest. Dat hebben wij ook heel duidelijk gezegd. Onze voorkeur voor de Bosvariant is gebleven. Zo zit het feitelijk.

De heer **Leers** (CDA): Daar gaat het allemaal niet om. Ik vind dat prima. Dat u uw keuze echter laat afhangen van een ander, vind ik wonderlijk. Dan zeg ik: knok daarvoor.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Natuurlijk knok ik daarvoor. Wat is dat voor onzin? Hebt u mijn verhaal in eerste termijn niet gehoord? Dat was een zeer scherp verhaal pro de Bosvariant met een station bij het Prins Clausplein. Dat hebt u zeer precies kunnen beluisteren. Ik heb daar ook niets aan afgedaan in alle debatten die wij hier verder hebben gehad. Ook naar buiten toe heb ik daar nooit iets aan afgedaan. U doet het echter voorkomen alsof dat wel zo is. Dat is onzin.

De heer **Leers** (CDA): Wat ik u zeg, is: dan doet u dat. Vervolgens zegt u echter: denk erom, CDA, als jullie niet met ons meegaan, laat ik alles wat ik hier gezegd heb vallen en ga ik achter het kabinet staan. En dat vind ik wonderlijk en weinig principieel. Wat moet je nu met een partij die zelf niet eens tot het einde toe voor haar eigen idealen knokt?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het is nu eenmaal zo dat je in deze Kamer bij meerderheid besluit. Als er ergens geen meerderheid voor is, maar je wilt wel een besluit, gewoon omdat het uit milieuoverwegingen ontzettend belangrijk is dat de HSL er komt – ik heb van het begin af aan gezegd dat dit de eerste prioriteit is voor ons – dan is het een volstrekt logisch verhaal. Gaat u daar nu niet met allerlei bochtjes omheen draaien; dat is echt heel storend.

De heer **Leers** (CDA): Nu draai ik kennelijk weer. Los daarvan stel ik vast dat u bang bent om een eigen standpunt in te nemen. U poetst de hele tijd een terugvaloptie op met de A1 aan de ene kant en...

De **voorzitter**: Misschien kunt u uw betoog vervolgen, anders zijn wij

zeker niet klaar voor twaalf uur vannacht.

De heer **Leers** (CDA): Het is ook een belangrijk onderwerp.

Voorzitter! Ik krijg sterk de indruk dat het er niet zozeer om gaat om de beste keuze te maken, maar meer om het beste excuus te vinden. Daarom nodig ik mevrouw Versnel uit om hier samen over te praten en te zoeken naar een meerderheid om de optie die zij hier heeft neergelegd, daadwerkelijk te realiseren. Ik nodig haar uit om met ons te overleggen over ons gezamenlijke doel, namelijk het voorkomen van de HSL door het Groene Hart. Dat is de hoofdinzet van vandaag. Het lijkt mij helder – ik zeg dit nog eens tegen de heer Van den Berg – dat, wanneer PvdA en D66 hun gezamenlijke voorkeur niet waarmaken en zich neerleggen bij de kabinetsvariant, ik mij niet langer gebonden behoef te voelen aan het streven om de Bosvariant te realiseren en dat ik dan terug zal vallen op datgene waar ik altijd voor gestaan heb, namelijk het bestaande spoor. Die helderheid wil ik de Kamer nu niet onthouden.

Voorzitter! De heer Van den Berg zei al dat het gebruikelijk is dat de Kamer in tweede termijn eventuele amendering en Kameruitspraken neerlegt. Ik wil dat deels doen. Het is mij niet helder waar de discussie dadelijk naar toe zal gaan. Dat is helaas de pech die je hebt, als je de eerste woordvoerder in tweede instantie bent. Ik wacht met belangstelling af wat mevrouw Versnel en de heer Van Heemst te melden hebben op dit punt. Het lijkt mij dus dat wij nog een derde instantie nodig hebben. Wat wel duidelijk is, is dat het zuidelijke gedeelte van deze HSL, het tracé van Rotterdam naar Breda, op een meerderheid kan rekenen. Namens het CDA heb ik aangegeven dat wij met dit tracé zullen instemmen, mits een aantal verbeteringen wordt gerealiseerd. Om dat te bewerkstelligen, wil ik een aantal moties indienen. Ik heb overwogen om een tweetal moties in te dienen die een verbetering beogen van het tracé door het Develgebied en de Hoekse Waard. Ik heb evenwel begrepen – dat is mij vanmorgen bevestigd – dat mevrouw Versnel zal voorstellen om toch de zogenaamde Drechtstedenvariant uit te werken en wel via het FWB2-voorstel. Daarmee zouden de problemen voor het Develgebied en

de Hoekse Waard in één klap kunnen worden opgelost. Ook de betrokken gemeenten zijn hier een groot voorstander van. Het CDA wil D66 daar graag in steunen. Wij wachten dan ook het voorstel van mevrouw Versnel af. Ik geef nu echter al wel aan dat, mocht de minister zich hier met hand en tand tegen blijven verzetten, wij dan wellicht in derde instantie een tweetal afzonderlijke moties willen indienen om te komen tot een ondergrondse passage door het Develgebied en een oplossing van de problemen in de Hoekse Waard.

Reeds in eerste instantie heb ik te kennen gegeven dat in Brabant ten minste drie problemen moeten worden opgelost en dat er helderheid moet komen over de bundeling van de HSL met de A16. Op dit punt wil ik enkele moties voorleggen. De eerste motie betreft de kruising van de HSL met de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is een nieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen die op het tracégedeelte Rotterdam-België, ter hoogte van de Bredase Dijk in Zevenbergschen Hoek, leidt tot een kruising van de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal met een spoorviaduct op 9,0 meter boven maaiveld;

van mening, dat door deze hoge passage een onaanvaardbare aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat ter plaatse;

verzoekt de regering de kruising van de HSL met de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal zodanig uit te voeren dat de HSL de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal ondergronds kruist,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 27 (22026).

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

volgende motie heeft betrekking op de verlegging van de A16 en de bundeling met de HSL. Ik begrijp dat ook de minister er niet negatief tegenover staat. Ik weet niet 100% zeker of zij bereid is tot die uitvoering over te gaan. Ik dien de motie in. Als de minister die overneemt, bent ik uiteraard graag bereid deze in te trekken.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is een nieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen, die op het tracégedeelte Rotterdam-België ter hoogte van Breda-Prinsenbeek over een lengte van 5 kilometer op zodanige afstand van de A16 komt te liggen dat een restgebied van circa 40 hectare ontstaat;

constaterende, dat door verlegging van de A16 en het bundelen met de HSL ten westen van Princenhage de restruimte beter planologisch benut kan worden;

constaterende, dat de bundeling kostenneutraal gerealiseerd kan worden;

verzoekt de regering te besluiten tot verlegging van de A16 en bundeling met de HSL ten zuiden van Breda,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 28 (22026).

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Mijn volgende motie heeft betrekking op de inpassing Breda-Prinsenbeek.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het belang, dat ook in Brabant een verantwoorde inpassing van de HSL geboden is;

overwegende, dat met ingang van 1

januari 1997 Breda en Prinsenbeek één gemeente zullen vormen;

constaterende, dat door de kabinetsplannen voor de HSL een ruimtelijke scheiding tussen Breda en Prinsenbeek wordt gecreëerd;

overwegende het belang, dat een goede oost-westverbinding tussen Breda en Prinsenbeek in het kader van verdere verstedelijking geboden is;

verzoekt de regering ter hoogte van Prinsenbeek een tunnel van 500 meter aan te leggen bij de Mr. Bierensweg-Valdijk,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 29 (22026).

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De volgende motie heeft betrekking op de problematiek bij Effen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is een nieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen, die op het tracégedeelte Rotterdam-België ter hoogte van de kern Effen leidt tot de aanleg van een infrastructuurbundel op 300 meter afstand van de kern, waarbij tevens het beekdal van de Aa of Weerijis wordt gekruist;

van mening, dat door deze hoge passage een ongewenste aantasting plaatsvindt van het woon- en leefklimaat ter plaatse en de landschappelijke en ecologische waarden van het Beekdal zullen worden aangetast;

verzoekt de regering:

- onderzoek te doen naar de goedkoopste bouwmethoden voor tunnelaanleg hier ter plaatse en minimaal te besluiten tot een zorgvuldige landschappelijke inpassing;
- daartoe in de PKB een taakstellend bedrag op te nemen van 25 mln.,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 30 (22026).

De heer Leers (CDA): Voorzitter! Het lijkt mij vanzelfsprekend dat na alles wat de afgelopen week hier in de Kamer gezegd is over Delft, wij ook het volgende vastleggen in een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is een nieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen, waarvan het tracé niet langs of over de bestaande spoorlijn van Rotterdam naar Den Haag zal lopen;

constaterende, dat de regering heeft uitgesproken zich te zullen inzetten voor een groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer, ook over dit traject;

overwegende, dat er reeds tweemaal door de Kamer een motie is aanvaard, die de regering uitnodigt om in een duurzame, viersporige railoplossing voor Delft te voorzien;

verzoekt de regering een viersporige tunneloplossing voor de gemeente Delft uit te werken, die voor 2010 gereed dient te zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 31 (22026).

Minister Jorritsma-Lebbink: Gelet op het gestelde in de overweging, begrijp ik dat de heer Leers blijkbaar overtuigd is door de getallen die ik heb genoemd ten aanzien van het gebruik van de bestaande lijn. Ik neem tenminste aan dat hij dat niet in de motie zet als hij daar niet in gelooft.

De heer Leers (CDA): Neen, u heeft aangegeven dat u zult inzetten op

een verdere versterking van de groei van het treingebruik.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat ik uitga van de prognoses die daarvoor zijn en dat die mij aangeven dat er groei op de bestaande lijn zal zijn. Ik begrijp dus dat ik u overtuigd heb op dit punt.

De heer Leers (CDA): Neen, u heeft mij er niet mee overtuigd. U hebt alleen aangegeven dat u dat wilt doen. Welnu, dan houd ik daar rekening mee in de motie. Het probleem rond Delft is zodanig groot, dat er een oplossing moet komen. Wij kunnen hier met elkaar nog wel jaren praten, maar straks gaat Nederland naar de 21ste eeuw en blijft Delft in de 19de eeuw steken. Dat zou ik onverantwoord vinden.

De heer Schutte (GPV): Kan de heer Leers aangeven welke van deze moties door de fracties van de PvdA en D66 gesteund moeten worden, wil zijn fractie eventueel steun geven aan een motie over de Bosvariant van die twee fracties?

De heer Leers (CDA): Het lijkt mij dat ze allemaal gesteund zouden moeten worden. Ik kan mij voorstellen dat je over Effen lang en breed kunt praten, maar als je het zou laten afketsen op 25 mln. dan ben je wel een heel erge fijnslipper. Effen is een probleem. Ook ik zou daar liever een tunnel zien, maar ik heb mij laten overtuigen door de minister dat het daarvoor uittrekken van 400 mln. te veel van het goede zou zijn. Inpassing is belangrijk. De moties die ik heb ingediend, zijn zeer redelijk. Als ik beide partijen was, zou ik niet eens een lijn willen uitvoeren zonder die moties.

De heer Schutte (GPV): Dit lijkt mij een goede bijdrage aan de duidelijkheid.

Mevrouw Verbugt (VVD): De heer Leers heeft een hele serie moties ingediend. Hij heeft echter nog van alles boven de markt hangen. Hij doet misschien mee aan een Bosvariant, die duurder is dan de variant van het kabinet. Hij doet misschien mee aan een variant voor de Devel, die ook tussen de 300 en 600 mln. meer kost dan het kabinetsvoorstel. De moties over Brabant kosten ook een flinke duit

meer. Als je dat allemaal optelt, zit je al snel bij 1 mld. extra kosten. Hoe had u dat gedacht?

De heer Leers (CDA): U kunt opeens ruim rekenen. Toen u verleden week uw rekensommetje maakte, had u aan 200 mln. genoeg om alle problemen op te lossen. Ik heb al aangegeven dat over de financiën gesproken moet worden en dat het niet zo kan zijn dat als er meer geld bij moet komen – als de Bosvariant wordt uitgevoerd en daarnaast de voorwaarden vervuld zijn die zijn neergelegd en die ik vanzelfsprekend vind – dat komt uit het schrappen van allerlei projecten. Dat lijkt mij een kwestie van gezamenlijk optrekken en in goed vertrouwen met elkaar zoeken naar een oplossing.

Mevrouw Verbugt (VVD): In een interview in De Stem van verleden week las ik dat u zou komen met moties die financieel gedekt waren. Daar moeten wij dus nog even naar zoeken. Dat houdt ons dus nog even bezig.

Ik heb nog een andere vraag. Het bevreemdt mij dat u hier komt met het verhaal dat het CDA idealen heeft – het wil uit het Groene Hart en het wil overtuigd kiezen voor bestaand spoor – maar dat u niet met een motie komt. Ik vind dat toch een vreemde afloop van uw tweede termijn. U zegt dat het CDA staat voor idealen, maar vervolgens laat u het afhangen van wat andere partijen doen en van de wijze waarop geschoven kan worden met eerste en tweede voorkeuren. Moet ik zo de idealen van het CDA kunnen duiden?

De heer Leers (CDA): U draait maar rond in hetzelfde kringetje. Ik heb al gezegd dat ons ideaal bestaand spoor is. Maar wat heeft het nu voor zin om een motie in die richting in te dienen, als ik weet dat die kansloos is? Ik wacht daarom af of PvdA en D66 hun idealen, waar ik mij bij aan wil sluiten...

Mevrouw Verbugt (VVD): Dat vond u dus de slechtste variant in Leiderdorp.

De heer Leers (CDA): Ik weet niet waar u nu op uit bent.

Mevrouw Verbugt (VVD): Dat is dat korte geheugen van u.

De heer **Leers** (CDA): De bedoeling van deze vraag ontgaat mij. Het spijt mij echt. Zeg het nog eens, misschien dat het dan duidelijk wordt.

De **voorzitter**: Ik denk dat dat niet nodig is. Ik wil de Kamer erop wijzen dat wij nu anderhalf uur met de eerste spreker bezig zijn. Op zich vind ik dat wij de ruimte moeten hebben, omdat het een heel belangrijk debat is, maar houdt u zelf een beetje in de gaten dat het debat op een gegeven moment moet worden afgerond.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik zal proberen, een korte en bondige bijdrage te leveren aan de tweede termijn. Ik haal nog eens één punt terug uit mijn bijdrage aan dit debat in eerste termijn, namelijk dat wij bij de keuze van een tracé voor de hogesnelheidslijn en zeker ten noorden van Rotterdam niet te maken hebben met een zwart-witafweging. Wij moeten ons realiseren dat er aan alles wat is onderzocht en wat hier vorige week en vandaag bepleit is als eerste voorkeur of next-bestoplossing, voor- en nadelen verbonden zijn. Ik heb vorige week een aantal positieve elementen uit het voorstel van het kabinet gelicht. Ik vind dat dit een kwestie is van op een eerlijke manier kijken naar wat op zichzelf op een aantal punten de kwaliteiten van het kabinetsbesluit zijn. Misschien vinden anderen dat verwarrend. Ik vind het echter mijn plicht om aan te geven dat het allemaal niet zo zwartwit ligt. En als we dat allemaal in min of meer dezelfde bewoordingen zeggen, dan past het denk ik niet om daar zo op te reageren als nu al een aantal malen is gebeurd.

Voorzitter! Met name minister De Boer heeft in eerste termijn aangegeven hoe je in zo'n afwegingsproces voorkeuren hebt die je verder verkennt. Ik geloof dat zij zelf afgelopen zondag voor de televisie in Het Buitenhof zei dat zij gecharmeerd was van het Bostracé, maar dat zij moest vaststellen dat er in allerlei discussies op inspraakavonden en dergelijke maar één supporter voor dat tracé was, de heer Bos. Ik zal dadelijk nog iets zeggen over de wijze waarop de beoordeling van de Bosvariant zich

in de maatschappelijke en politieke discussie heeft ontwikkeld. Het gaat mij nu even om het hoofdpunt dat we, om in de woorden van mevrouw De Boer te spreken, allemaal worstelen met de vraag wat nu een verantwoorde keuze is. Dat is in de samenleving en bij maatschappelijke organisaties het geval. Dat is ook in het kabinet het geval geweest, waar in enige fase voor elke variant supporters waren te vinden. En dat is ook in deze Kamer het geval. Laten we dat scherp voor ogen houden en laten we dan vanuit die constatering met enig respect met elkaar praten en naar elkaar luisteren, ook als er gezegd wordt dat op een aantal essentiële kenmerken de voorkeur die het kabinet heeft ingebracht, in deze discussie goed verdedigbaar is. Ik heb dat vorige week gezegd en ik blijf dat volhouden. Waar het gaat om de afweging Groene Hart-HSL, gesymboliseerd in de investering in een geboorde tunnel, is er ook sprake van een doorbraak, omdat in financiële zin het Groene Hart en de betekenis ervan voor de langere termijn op waarde is geschat. Dat punt zat ook in de bijdrage van mevrouw Verbugt. Zij zei dat het ging om een integraal voorstel. Dat is misschien een iets moeilijker manier om het te zeggen. Volgens mij bedoelde zij dat het altijd om voorstellen gaat waarbij er ergens wel pijn zit. Je kunt geen voorstel bedenken in deze gecompliceerde keuze dat alleen maar plussen oogst. Als er varianten waren met alleen maar plussen, dan had die trein al tien jaar geleden over een nieuw aangelegde lijn gereden.

Voorzitter! Een probleem blijft hoe je dan omgaat met de alternatieven. Ik heb geprobeerd om dat vanochtend en vanmiddag in discussies met minister Jorritsma aan te geven. Dat is een levensgroot probleem. Ik heb vorige week maandag tegen de heer Schutte in een debatje het volgende gezegd. Aan de ene kant zie je dat het de plicht is van een kabinet om een voorkeur steeds verder uit te werken, ook te kijken of en, zo ja, hoe daar met lokale overheden draagvlak voor te verwerven is, hoe je de inpassing verfijnt. Aan de andere kant heeft het kabinet een inspanning geleverd door twee alternatieven verder te verkennen. Ook daarvoor lof. Dan kun je nu niet zeggen dat spoor A1 als het ware klaarligt voor aanbesteding, terwijl het andere spoor een achterstand in

de tijd heeft opgelopen, doordat die detaillering ontbreekt, zodat het om die reden buiten de discussie moet blijven.

Het is echt een groot probleem hoe je daarmee omgaat. Voor mij zijn die verkenningen van het kabinet geen schijnbewegingen om uiteindelijk met vaste hand op A1 af te koersen. Het zijn daarmee alternatieven geworden die in de discussie een kans moeten krijgen. Wij moeten ze op hun eigen merites kunnen beoordelen, maar door de aard van de aanpak en het proces zullen zij in de tijd gezien altijd op enige afstand staan.

Een ongelofelijk vervelend element in de discussie vond ik de manier waarop het CDA, met name de heer Leers, binnen en buiten de zaal de zaken aanpakte in dit debat. Ik kan daar niet omheen. Ik heb hem geconfronteerd met kwetsende uitspraken in De Stem van 25 oktober over de opstelling van de minister van Verkeer en Waterstaat. Wat hij daar zegt, is van een dusdanig niveau dat het merkwaardig zou zijn, als ik daaraan voorbij zou gaan. Ik vind dat dit kabinet en deze minister een zeer grote inspanning hebben geleverd om ook in Brabant een aantal zaken goed te regelen.

Dan kun je best nog wat op de uitkomst afdingen. Dat mag. Ik zeg van een aantal punten in Brabant ook dat het beter of anders kan en moet. Maar dan moet de heer Leers ook in deze zaal durven en kunnen herhalen wat hij in De Stem en in heel veel andere dag- en weekbladen en huis-aan-huisbladen zegt. Dan moet hij niet doen alsof er twee verschillende werelden zijn, de wereld van Gerd Leers in Noord-Brabant, waar hij zijn hart lucht tegen de pers, en de wereld van Gerd Leers die hier in de zaal probeert, nog een beetje netjes een debat te voeren. Ik vind dat een inspanning van de minister van Verkeer en Waterstaat hiermee op een stuitende en kwetsende manier is beoordeeld.

De **voorzitter**: U hebt dit debat net uitgebreid gevoerd. Ik heb maximaal de gelegenheid gegeven om het te voeren. Wilt u niet in herhaling treden?

De heer **Leers** (CDA): Nee, maar ik kom nog even terug op die twee werelden. Ik weet niet of de heer Van

Heemst het beroemde spreekwoord kent: de pot verwijt de ketel. Als er iemand hier kwetsend bezig is, dan is het wel de heer Van Heemst. Met zijn toon en de manier waarop hij het debat voert, brengt hij het hele peil op een zodanig laag niveau dat ik er eigenlijk geen genoeg mee wil nemen. Hij moet zijn eigen woorden nog eens goed nalezen en dan eens nadenken of hij wel de juiste toon heeft gevonden in het debat van vandaag.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die vraag kan ik volmondig met "ja" beantwoorden, zeker als ik het leg naast het citaat dat ik al bij interruptie gaf. In De Stem van 25 oktober zegt u: ik zeg het maar platvloers: minister Jorritsma zeikt de Brabantse bestuurders gewoon af. Daarmee hebt u uw eigen bijdrage heel goed getypeerd. Zo'n bijdrage aan het debat vind ik beneden alle peil.

Ik leg dat naast uw eigen inzet in het debat van vorige week en vandaag weer. Daarin bent u terecht aangesproken op de mate waarin u Noord-Brabant opzet tegen de Randstad, de wijze waarop u altijd bent omgegaan met het Groene Hart en nu ineens krokodillentranen huilt. U bent terecht aangesproken op het feit dat het CDA in de personen van Lubbers, Maij-Weggen en Braks een duidelijke stempel heeft gezet op het dossier over de hogesnelheidslijn. Dat is een soort discussie waarvoor u niet moet weglopen. Over dat soort onderdelen van het proces en van de inhoud van een besluit moet u ook eens iets anders kunnen zeggen dan u hebt gedaan.

De heer **Leers** (CDA): Ik loop niet weg, ik sta hier. Wat mij zo opvalt, is dat de heer Van Heemst altijd put uit CDA-bestuurders tot 1917 toe om alle ellende die hij kennelijk in de wereld ziet, bij het CDA neer te leggen. Alle positieve dingen haalt hij fijn naar zich toe en zegt: dat is paars. Verder blijf ik erbij dat de heer Van Heemst zelf zijn toon moet matigen. Hij moet zelf opletten op de woorden die hij gebruikt. Hij had het over een constructieve bijdrage. Van zijn constructiviteit heb ik nog weinig gemerkt.

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

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat was ik ook van plan. Uit paars komt

vaak heel veel goeds voort. Dat kunnen wij van de bijdrage van de heer Leers niet altijd zeggen.

Ik ga niet in op wat de heer Leers in Leiderdorp de mensen heeft voorgehouden en op wat hij aldaar heeft gezegd over zijn voorkeur.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Heemst, u zou uw betoog vervolgen. U vervalt in herhalingen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Dit is mijn betoog. Ik wilde uitleggen dat ik al dat soort slalombewegingen nu maar even buiten beschouwing laat.

Mijn derde punt waarop ik kort wil ingaan, is het karakter van de investeringen. Ik heb vorige week daarvoor misschien iets meer tijd genomen dan de anderen. Ik heb dat gedaan vanuit de erkenning dat het hierbij gaat om een megaproject, waarmee een ongelooflijk groot bedrag aan investeringen is gemoeid. Het is dus noodzakelijk, ook in een openbaar debat – dus niet alleen via De Stem – uit te leggen waarom je in de politiek de keuze wilt maken, die investering te doen. Ik heb daar vorige week inderdaad wat langer bij stilgestaan. Ik herhaal dat niet. Ik heb aangegeven dat het hierbij naar onze overtuiging gaat om een investering met een grote toekomstwaarde. Daarom moeten wij een tracé kiezen dat deze toekomstwaarde waar zal maken. Ik vind het zeer belangrijk dat er extra spoorcapaciteit komt. Ik ben ervan overtuigd dat wij stap voor stap met flankerend beleid niet op de korte termijn, maar wel op de lange termijn die betekenis en die waarde van het tracé kunnen en zullen realiseren.

Ik heb ook gezegd en daarin week ik misschien af van anderen, dat wat ons betreft de inpassing en de kwaliteit van het project wat meer geld mogen kosten. Ik heb geen pogingen gedaan, extra wensen ten aanzien van inpassing bij voorbaat alleen maar uit te voeren binnen het bestaande budget. Ik heb een aantal overwegingen daarbij genoemd. De belangrijkste is dat wij te maken hebben met een investering die zeer lang mee zal moeten gaan. Ook in de discussies met betrokkenen en met belanghebbenden wordt dat punt keer op keer benadrukt. Het is een investering voor ten minste 100 jaar. Als een aantal extra wensen leidt tot extra kosten dan is dat in beginsel

verantwoord. Die keuze heeft de fractie van de PvdA gemaakt. Als wij in financiële zin daar nu niet uitkomen, dan scheidt dat verplichtingen die gelukkig aanhaken bij een brede stroom in de politiek om in een volgende kabinetsperiode meer middelen te mobiliseren voor infrastructuur. Die ontwikkeling is aan de gang. Wie nu vraagt om meerkosten ter wille van een betere inpassing, heeft ook de verplichting, en ik neem die verplichting op mij namens de PvdA-fractie, die extra middelen op tafel te krijgen.

Mijn derde overweging rond de investering is dat ik graag zoek naar mogelijkheden om grote investeringen mede dienstbaar te maken aan het oplossen van andere knelpunten. Ik heb – ik was dan ook blij met de constatering van de heer Leers – vanaf april, mei tot de dag van vandaag de voorkeur uitgedragen voor het Bostracé, ook toen ik in Leiderdorp was. Ik hoor het mij nog zeggen: als u uw dorp afficheert als het balkon dat uitkijkt op het Groene Hart dan ligt daarin eigenlijk al besloten de oproep, ook aan mij, extra zorgvuldig om te gaan met de keuze van een HSL-tracé door dat Groene Hart. Ik heb inderdaad steeds hetzelfde gezegd, ook als ik in lastige discussies op dat soort plekken langs het tracé verwickeld was. Het is mijn overtuiging dat bij de keuze voor een tracé langs de A4 het mogelijk zou moeten zijn, kwalitatief een duurzame oplossing in Leiderdorp te bereiken die dienstbaar is aan de inpassing van de A4. Die zal wel verbreed moeten worden, als ik tenminste zie hoe in deze Kamer over het algemeen over rijkswegen wordt gedacht. Ik denk dus aan een duurzame inpassing van de HSL en misschien à la Breda en Prinsengebied aan het herstellen van de verbindingen en de samenhang tussen het oostelijke en het westelijke deel van die gemeente.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! De heer Van Heemst heeft het over extra investeringen die uitgaan boven het voorgestelde budget. Hij heeft het voorts over een eventuele doorberekening naar een volgende kabinetsperiode. Ik moet daar toch niet uit afleiden dat hij daarmee bedoelt dat wij nu wel kunnen beslissen om extra investeringen te doen, maar dat de vraag over de dekking daarvan – bekostiging uit het FES of ten koste van wegen of ten

coste van rail – wordt doorgeschoven naar een volgende kabinetsperiode?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het kabinet parkeert een bedrag van zo'n 1,4 mld. nu nog even onder de post herprioritering uitgaven verkeer en vervoer en/of het Fonds economische structuurversterking. Ik heb vorige week al gezegd dat ik dat niet erg vind. Ik zeg dat nu nog steeds, omdat het ook aangeeft dat je de financiering nu als het ware op papier moet rondbreien. Dat kan ook niet anders. Maar dan zit je er wel bij over anderhalf à twee jaar, als je, gegeven een hoger budget voor investeringen, nader mag kiezen ten koste van wat het uiteindelijk zal gaan. Mijn eerste punt is dat je het op papier allemaal kloppend moet maken en mijn tweede punt is dat verkiezingsprogramma's in het kader van een kabinetsformatie volop de gelegenheid geven om opnieuw een afweging te maken.

De heer **Schutte** (GPV): Ik vind het op zichzelf een heel sympathieke redenering, maar diezelfde redenering hebben wij hier vorige week in het debat over onderwijs ook gehoord. Toen werd er eveneens gezegd: dat moeten wij dan maar in de verkiezingen met elkaar regelen. Dat kunnen wij natuurlijk niet te vaak afspreken, want dan hoeven wij straks geen verkiezingsprogramma meer te schrijven.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het is heel goed als je juist bij dat soort discussies probeert je horizon wat verder te leggen dan de komende twee jaar. Ik heb aangegeven dat wij hier, in tegenstelling tot het onderwijsdebat, te maken hebben met een investering die 100 jaar zal meegaan en dat wij ongelukkigerwijs alle middelen voor zo'n investering in een periode van twee jaar moeten mobiliseren en die andere 98 jaar maar moeten vergeten. Ik probeer die dimensie er dus in te brengen. Ik denk dat er nog een aantal momenten zijn waarop je mag heroverwegen of de dekking van meerkosten ook op een andere manier is op te lossen. Wij hebben echt die verplichting op ons genomen om een extra financiële inspanning te leveren teneinde te komen tot een maximaal hoogwaardige inpassing.

Ik ben toe aan mijn vierde punt. Ik heb vorige week vrij beknopt moeten

aangeven om welke knelpunten het gaat als wij willen zoeken naar betere oplossingen dan de oplossingen die nu in het kabinetsbesluit zijn opgenomen. Daarbij erken ik op zichzelf dat het niet een soort openendediscussie kan zijn. Het is niet zo dat er aan elke wens en behoefte een mouw te passen is. Je zult moeten afwegen, maar in die afweging zit tot op zekere hoogte ook een enigszins subjectief element. Dat is de vraag: vind je meerkosten nog een maatschappelijk belang dienen? Daar zijn natuurlijk geen meetlaten of algebraïsche formules voor. Dat is een weging, dat is in zeker opzicht een maatschappelijk en politiek proces.

Als het gaat om de knelpunten in Brabant, dan zou de manier waarop de heer Leers die hier aan de orde heeft gesteld, en ook de hele context waarin hij dat gedaan heeft, eerder een reden zijn om die knelpunten links te laten liggen dan om ze serieus te nemen. Op dat tragische dieptepunt zit ik ongeveer.

De **voorzitter**: Wilt u aan het niveau van de discussie denken en niet meer in herhalingen vallen? Wilt u ook geen Pavlov-reactie van de heer Leers uitlokken?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zeker, ik bracht dat niveau nog even in herinnering.

Gelukkig hebben wij daar ook zelf rondgekeken, met lokale bestuurders gesproken en materiaal gekregen over de problemen. Wij weten nu waar de schoen wringt en hoe het beter zou kunnen. Dat brengt de PvdA-fractie ertoe dat zij op drie plaatsen in het tracé ten zuiden van Rotterdam in Noord-Brabant een aantal verbeteringen wil aanbrengen. Dat is op de eerste plaats een betere landschappelijke inpassing rond Effen. Ik noem op de tweede plaats een aanmerkelijk betere inpassing op de verbinding bij Breda en Prinsenbeek en op de derde plaats een betere inpassing als het gaat om de situatie in Zevenbergschen Hoek. Door de collega's Verbugt en Versnel zullen daarvoor voorstellen worden gedaan die ik heb medeondertekend.

De heer **Leers** (CDA): Mag ik de heer Van Heemst vragen wat – los van alle gevoeligheden, die wij even aan de kant moeten zetten – het inhoudelijke verschil is tussen zijn benadering en datgene wat hij van

mij heeft gehoord? Waarom is er een inhoudelijk en zakelijk verschil?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het hoofdpunt is dat ik eigenlijk uw benadering en argumentatie niet nodig heb om in Noord-Brabant tot een aantal verbeteringen te komen. Straks kunnen wij met de passer en de meetlat in de hand nog wel bekijken waar de beste waarborgen in zitten om in Noord-Brabant een beter resultaat te bereiken. Ik noem één ding: ik zou, als het enigszins kan, bij de inpassing bij Breda-Prinsenbeek willen uitgaan van een afgedekt tracégedeelte dat langer is dan 500 meter. U pint dat precies op 500 meter vast. Als je daar net iets meer zou kunnen bereiken dan wat u wilt, vind ik dat winst. Wij hebben immers vooraan gestaan in de discussie over de samenvoeging van Prinsenbeek en Breda. Daar krijgt u krediet voor, want u stemde tegen de gemeentelijke herindeling. Vanuit de PvdA-fractie geredeneerd, is er dus misschien een extra verplichting om daar het beste uit te halen wat erin zit. Laten wij straks de voorstellen maar naast elkaar leggen. Als ik uw teksten vergelijk met wat de collega's van de fracties van VVD en D66 in overleg met mij hebben voorbereid, is mijn indruk echter dat onze voorstellen in een aantal opzichten een slag beter zijn.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben blij dat te horen. Als het nog beter kan, zult u mij aan uw zijde vinden. Laat het helder zijn dat het mij om het resultaat gaat en niet om de vraag wie dat hier veroorzaakt, als die gemeenten maar krijgen waar zij recht op hebben.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is het motto van uw bijdrage aan het debat geweest, binnen en buiten deze zaal: het gaat u om het resultaat.

Het volgende knelpunt is het Develgebied. Ik vind echt dat de voorstellen van het kabinet op dat punt ontoereikend zijn. Ik zal niet herhalen wat anderen daarover hebben gezegd, maar voor mij is een belangrijk element dat er daar een optelsom is van grote infrastructuurele werken die een hoge belasting geven in dat gebied en dat een nieuwe, extra doorsnijding van het laatste restje groen aan de rand van Heerjansdam geen verantwoorde kosten-batenafweging lijkt op te

leveren. Wij zullen dus andere varianten steunen die deze doorsnijding beogen te vermijden. Collega Versnel zal daar een voorstel voor indienen.

In eerste termijn hebben wij gesproken over een noodfondsachtige voorziening, waarmee je bedrijven en burgers die in onzekerheid verkeren over de tracékeuze en die aan de vooravond van de besluitvorming het zekere voor het onzekere willen of kunnen nemen, op de een of andere manier financieel tegemoet kan komen. Ik zal daar zelf geen voorstel voor doen, maar op dat punt zal door de fracties van de VVD en D66 een voorstel worden ingediend. Dat voorstel sluit aan bij mijn zorgen op dit punt en bij het pleidooi dat ik hiervoor heb gehouden.

Ik kom toe aan de voorkeur die de PvdA-fractie in het voorjaar heeft ingenomen en die ik heel consequent binnen deze zaal, maar ook in zaaltjes buiten deze zaal – het deed mij deugd om dat te doen – in het afgelopen halfjaar heb uitgedragen. Laat ik nog eens heel duidelijk zeggen dat in onze fractie niet is gepraat in termen van een eerste en een tweede voorkeur. Wij hebben ons in de aanloop naar dit debat de vraag gesteld of er een dwingende reden is om af te wijken van wat wij indertijd als voorkeur naar buiten hebben gebracht. Die vraag hebben wij, gelet op de inhoudelijke vergelijkingen tussen de verschillende tracés, met "nee" beantwoord, onder dit motto: als dit debat uiteindelijk niet oplevert wat wij graag willen, namelijk een solide meerderheid voor het Bostracé, breekt het moment aan om ons de vraag te stellen wat de tweede voorkeur is. Het is geen rabiate voorkeur. Nogmaals: het ligt niet zwart en wit, het kabinetsvoorstel bevat zeer verdienstelijke elementen en het kabinet heeft in de richting van de samenleving in een groot aantal opzichten zijn werk overtuigend gedaan, maar zo hebben wij dit debat voorbereid en zo zijn wij dit debat ingegaan: met een voorkeur en niet met een tweede voorkeur of een next-bestoplossing. Ik wil ook onderstrepen dat er voor een groot aantal essentiële elementen van de PKB, deel 3, in deze Kamer ruime meerderheden zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dat terecht in haar bijdrage gesignaleerd. Een lijn als zodanig is niet omstre-

den. Een aansluiting op het Europese netwerk als zodanig is niet omstreden. Ook wil een meerderheid een lijn waarop de trein zijn naam kan waarmaken en dus een hoge snelheid bereikt. Ik geef daar het kopje "Tel uw zegeningen" aan mee.

Sinds vorige week maandag is er natuurlijk het nodige gebeurd. Ikzelf beschouw het in ieder geval als een behoorlijke stap vooruit. Als de coalitie van maatschappelijke organisaties omslaat van een keuze tegen het A1-tracé naar een keuze voor de Bosvariant, kan men niet zeggen dat het niets voorstelt. Zij hebben dan ook de eigen verantwoordelijkheid durven nemen en nader durven invullen. Ik zeg dat met extra klem omdat dit element met name ook bij mevrouw Verbugt in het debat vorige week een hoofdrol speelde. Zij hield ons toen terecht voor dat het gemakkelijker is om iets af te wijzen dan positief voor iets te zijn. Ik moet dan ook vaststellen dat zij op dat punt van kritiek door de coalitie van maatschappelijke organisaties is bediend.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mag ik aan de heer Van Heemst vragen of hij ook de argumentatie kan noemen waarom een aantal partijen, bijvoorbeeld de ANWB, nu ineens voor de Bosvariant zou willen kiezen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Die partijen hebben ons aan de vooravond van dit debat voorgehouden dat zij een HSL willen op de stedelijke ring, dat zij een HSL willen die zo ver mogelijk wegblijft van het Groene Hart en dat zij een HSL willen die ook voor de stedelijke ontwikkeling in economisch en andersoortig opzicht een wezenlijke functie kan gaan vervullen. Dat hebben zij ons voorgehouden. Vandaar dat zij eerst in algemene zin kozen voor bundeling met bestaand spoor of met de rijkswegen en na het debat van vorige week maandag hebben gezegd de knoop door te hakken en de keuze te specificeren door te kiezen voor een bundeling met de A4 en de A13.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Van Heemst herinnert zich dat wij hier in de Kamer een hoorzitting hebben gehouden, waar wij al de partijen hebben gehoord over hun voorkeuren en argumenten. Hij herinnert zich ook vast nog dat, toen

de bijdrage van de ANWB aan de orde was, ik heel verbaasd vroeg of men niet voor de Bosvariant was. Ik dacht dat toen uit een artikel te kunnen opmaken. Nee, zei de ANWB toen, wij zijn zeker niet voor de Bosvariant. Men zei toen voor de BBLN-variant te zijn. Ik zie daar ook een vreemd schuiven en draaien, waarvoor ik geen overtuigend argument heb gehoord. Op grond waarvan heeft de heer Van Heemst zich dan laten overtuigen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik stel vast dat de betrokken organisaties afgelopen donderdag de handen in elkaar hebben geslagen en, terugblikkend op het debat van afgelopen maandag, hebben gezegd sterker te zullen staan als men met een luide en duidelijk keuze komt. Die keuze is er gekomen. Ik vind de motieven en beweegredenen dan even vers twee. Ik stel vast dat zij hun nek uitsteken en dat daarmee de maatschappelijke coalitie een duidelijk geluid richting Kamer geeft.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Is dat niet hetzelfde opportunisme als het opportunisme dat de heer Van Heemst de heer Leers verwijt?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, absoluut niet. De coalitie van maatschappelijke organisaties is het debat ingegaan met een essentiële aanbeveling voor de Kamer en wel dat het spoor gebundeld moet worden met hetzij bestaand spoor hetzij met A4-A13. Wij hebben net in het interruptiedebatje moeten vaststellen dat met name de heer Leers de Bosvariant indertijd al had afgeschreven.

Ik heb een aantal overwegingen gegeven waarom wij een voorkeur hebben geformuleerd voor de Bosvariant. Die liggen dus in het verlengde van die argumentatie, namelijk een betere waarborg voor de bescherming van het Groene Hart. En vooral zijn die gelegen in de overtuiging dat wij met een HSL-tracé langs de stedelijke agglomeraties in maatschappelijke zin en met het oog op de toekomst een betere investering doen. Ik zeg dit ook omdat ik op een aantal aspecten van investeringen, reistijd en exploitatie geen substantiële verschillen zie tussen de voorkeur van het kabinet en de bundeling met A4 en A13. Er zijn verschillen en die hebben wij uitvoerig geanalyseerd,

maar ik kan niet zeggen dat de verschillen zo beslissend zijn dat ze op zichzelf zouden dwingen om die voorkeur los te laten.

Ik heb de vorige keer het beeld opgeroepen dat er uiteindelijk een stad Haaglanden zal ontstaan, die zich uitstrekt van Zoetermeer-Oost tot aan Scheveningen, en dat is essentieel voor de toekomst. De locatie Ypenburg en omgeving zal liggen in het hart van die toekomstige stad. Voor mij schuilt hierin een deel van de meerwaarde van die keuze.

Ik wijs op het afschrift van een brief die wij vandaag hebben ontvangen met de mededeling: persoonlijk in handen. Het gaat om een brief van het gemeentebestuur van Den Haag aan de minister van VROM; hij is namelijk ondertekend door de secretaris en de waarnemend burgemeester. Ik neem niet aan dat hij geschreven is onder het motto: als de kat (dus de burgemeester) van huis is, dansen de muizen. Ook de gemeente Den Haag maakt natuurlijk de balans op. Ze volgt de politieke ontwikkelingen en constateert dat het nu gaat om hom of kuit. In die brief beveelt ze de bundeling met A4 en A13 aan, zonder slagen om de arm en zonder voorbehouden. Integendeel, de gemeente biedt aan om overtuigend te gaan meewerken aan het maximaal van betekenis laten zijn van de keuze. Ik heb eerder geopperd dat, als er eenmaal een besluit is gevallen, het besluit als zodanig samenwerking kan gaan organiseren; en toen had ik de brief nog niet gezien. Een besluit dat op komst is, doet vaak het tegenovergestelde, namelijk verzet organiseren.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Die brief hebben wij allemaal zojuist ontvangen. Stelt de heer Van Heemst de inhoud ervan niet een beetje eenzijdig voor? Ik heb uit de brief begrepen dat de gemeente Den Haag een duidelijke voorkeur houdt voor gebruik van het bestaande spoor, maar dat als de Kamer anders wil, ze liever heeft dat de Bosvariant gekozen wordt en daaraan zal meewerken. Dit geldt ook voor het bestuur van Haaglanden, zo wordt vermeld, maar eerlijkheidshalve wordt daaraan toegevoegd dat drie niet onbelangrijke gemeenten die hierin planologische taken krijgen, er uiteraard niet mee kunnen instemmen. Het beeld is dus iets ingewik-

kelder dan de heer Van Heemst schetst.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ook dit ligt niet zwart-wit. Vanochtend hebben wij even gedebatteerd over de vraag of het hierbij ging om de aanbeveling van één individuele wethouder. Volgens mij is er nu sprake van een bestuurlijk standpunt van het college van B en W. Ik citeer nu maar volledig: "De gemeente Den Haag heeft de afgelopen maanden voorts gesteld dat zij, mocht er geen politiek draagvlak zijn voor deze optie (dus het benutten van bestaand spoor), als tweede voorkeur kiest voor een variant die zo scherp mogelijk bundelt met de snelwegen A4 en A13, inclusief een station op Ypenburg, want wij zijn ervan overtuigd dat deze optie een belangrijke impuls kan betekenen voor de economische toekomst van Den Haag-Haaglanden. U mag erop rekenen dat de gemeente, indien de Kamer daarvoor kiest, zich volgaarne inzet voor een zo goed mogelijke uitwerking van deze optie."

De heer Schutte heeft er overigens gelijk in dat dit elders weer bezwaren oproept. Daarover heb ik gezegd dat een besluit in aantocht vaak verzet organiseert, maar dat als een besluit genomen is zich vaak het omgekeerde voordoet; als het eenmaal een gegeven is, probeert men er iets goeds van te maken. Ik denk dat daar een vrij kansrijke benadering in zit.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voor de helderheid het volgende. Vanochtend sprak ik over een wethouder. Ik vergat even dat hij tevens de waarnemend burgemeester is. Het ging dus om dezelfde persoon. Het was niet zomaar een opmerking en de brief is niet zomaar gekomen. Vorige week is mij dat door de waarnemend burgemeester verteld, die het schriftelijk heeft bevestigd.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ik wil nog een opmerking maken over de kosten en over de inpassing in de Vinex-locaties. Qua kosten moeten wij er rekening mee houden, dat als wij hier uitvoeriger zouden zijn gaan praten – ik heb dat niet gedaan – over de inpassingskwaliteit van de A1-variant, er wellicht ook weer additionele wensen naar boven zouden zijn gekomen. Ik denk aan het stukje bij Hoogmade dat ondertunneld onder

de A4 door moet gaan. Elke vergelijking van de kosten kan op een redelijk gelijkwaardige manier worden gemaakt. Eigenlijk mag ik geen vergelijking maken. Het kwetsbare deel in de A1-variant zit in die hoek. Vanwege de afweging wil ik dit eraan toevoegen.

Wij gaan ervan uit – ik vond de bijdrage van de minister van VROM op dat punt verhelderend – dat een inpassing in de Vinex-locaties uiteindelijk op een redelijk verantwoorde manier is te realiseren. Het is misschien een kwetsbaar deel in het geheel. Toen de minister zich voor de zomer inzette voor het Bostracé, was dat geen handigheidje om er als het ware een tunnel uit te slepen. Het is overtuigend voor het voetlicht gekomen in haar bijdrage vandaag. Het is mede gedaan vanuit de taxatie dat je problemen die met die inpassing zouden kunnen ontstaan met goede wil en inzet kunt overmeesteren. Ik ga ervan uit dat dit ook kan.

Ik ga er verder van uit, dat de keuze voor de Bosvariant geen twee à drie jaar vertraging hoeft op te leveren. Misschien wordt iets te gemakkelijk verondersteld, dat het een grote reden voor vertraging is. Ik ga ervan uit, dat de HSL-machinerie – de kwalitatief hoogwaardige ondersteuning die de minister heeft – ervoor zal zorgen dat snel voortgeborduurd kan worden op de verkenningen die zijn uitgevoerd. De bundelingsgedachte is al vergaand verkend. Met de nodige bestuurlijke druk en overredingskracht en gegeven de tijd die gaat dringen moet het sneller kunnen dan met een termijn van twee à drie jaar.

De heer **Schutte** (GPV): Twee à drie jaar is ook niet van de kant van de regering als meest waarschijnlijke optie genoemd. Ik meen, dat over een à twee jaar is gesproken. Vindt de heer Van Heemst een vertraging van de definitieve besluitvorming van een à twee jaar acceptabel? Die besluitvorming gaat dan wellicht plaatsvinden in de periode, waarin wij druk zijn met gemeenteraadsverkiezingen en daarna Kamerverkiezingen. Is dan het risico niet ondenkbaar dat gezegd gaat worden, dat de nieuwe Kamer maar een beslissing moet nemen? Zou hij dat een aanvaardbare optie vinden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Ik meen, dat in de stukken staat, dat

het twee à drie jaar uitstel kost. Mijn stelling is, dat binnen een jaar het mogelijk moet zijn om het Bostracé zodanig te detailleren als nu het geval is met het tracé ten zuiden van Rotterdam en het A1-tracé ten noorden van Rotterdam. Dat moet lukken met de machinerie die in de projectorganisatie besloten ligt, met de kennis die er al is. Ook is er dan de druk om het binnen een jaar rond te breien. Anders kom je in de gevarezone, die de heer Schutte terecht signaleert.

De heer **Schutte** (GPV): De heer Van Heemst vraagt dus aan de regering of zij kan garanderen dat met een maximale inzet het mogelijk moet zijn om uiterlijk november 1997 hier opnieuw te discussiëren over de concretisering van de PKB Bos-variant?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vraag dit niet aan de regering. Het is een stelling. Ik ga ervan uit dat het moet kunnen lukken. Wij hebben misschien wat langer doorgevraagd over de betrouwbaarheid en de soliditeit van steun aan een eventuele dergelijke Kameruitspraak, omdat wij niet in het vaarwater willen komen waarin ineens een deel van de Kamer zijn handen aftrekt van die voorkeur, waardoor wij over een jaar of anderhalf jaar met lege handen staan. Ook in het zicht van gemeenteraads- of Tweede-Kamerverkiezingen ga ik ervan uit dat wij het commitment volledig geven voor deze voorkeur. De vorige keer hadden wij daar ook even discussie over. Wat ons betreft, is dat commitment er volledig.

De heer **Schutte** (GPV): Waarop baseert u, de discussie in de Kamer tot nu toe gehoord hebbende, dat er een solide steun voor de oplossing is die u bij motie wilt voorstellen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd: ik probeer te achterhalen of er een solide meerderheid is in de zin van: als ervoor getekend wordt, staan wij er ook echt voor. In het verhaal van de heer Leers, waarop mijn kritische blik zich in eerste instantie richtte, zat wat dit betreft een lichtpuntje. Hij zei: als wij er ons als CDA-fractie voor uitspreken, is dat een keus die wij willen waarmaken en geen keus waar wij onderuit willen.

De heer **Schutte** (GPV): Een keus zonder dat je weet wat de consequenties precies zullen zijn.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee, een keus waarbij wij op grond van de alternatieven die het kabinet heeft laten bestuderen in hoge mate inzicht hebben in de gevoeligheden en de problemen waarvoor oplossingen moeten worden bedacht.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Is het de heer Van Heemst bekend dat in het antwoord op vraag 188 van de schriftelijke beantwoording reeds sprake is van een termijn van een à twee jaar?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Zeker. Ik probeer aan te geven dat het naar mijn taxatie in een jaar moet kunnen lukken.

Voorzitter! Dit brengt mij tot het samen met mevrouw Versnel-Schmitz indienen van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een zo strak mogelijke bundeling van de HSL met de A4-A13 een aantal voordelen biedt boven de A1-variant;

voorts overwegende, dat een station nabij Haaglanden zeker op langere termijn van groot belang is voor de Haagse regio;

verzoekt de regering uit te gaan van een strak gebundeld tracé voor de HSL langs de A4-A13 met een station ter hoogte van het Prins Clausplein-Ypenburg dat tevens kan gaan functioneren als knooppunt van het openbaar vervoer;

verzoekt de regering tevens de daarvoor noodzakelijke wijzigingen aan te brengen in de planologische kernbeslissing deel 3 en de daartoe benodigde middelen te reserveren, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Heemst en Versnel-Schmitz. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (22026).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In eerste termijn en vanmorgen in een interruptie sprak de heer Van Heemst over het besluit van het kabinet als een kwaliteitsbesluit van paars op z'n best. Nu komt hij toch met een motie. Betekent dit dat paars op z'n best in feite voor hem maar tweede keus is?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Nee. Ik had het debat vorige week kunnen ingaan en het debat deze week kunnen voortzetten met voorbijgaan aan alle kwaliteiten die op zichzelf in het kabinetsbesluit zitten. Die heb ik de vorige keer zo uitvoerig toegelicht en geprezen dat mevrouw Vos ongerust werd en vroeg: houdt u toch nog vast aan de Bosvariant? Ik blijf erbij dat in het kabinetsbesluit een aantal goede elementen zitten. In mijn motie zit die erkenning ook. Daarin staat dat de strakke bundeling met de A4-A13 een aantal voordelen heeft ten opzichte van het A1-tracé. Dat is de afweging die je maakt. Mevrouw Verbugt sprak de vorige keer over een geïntegreerd besluit waarin plussen en minnen zitten. Ook aan het Bostracé zitten een aantal minpunten. In die lastige afweging geven voor ons de plussen de doorslag.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): U kent het spreekwoord dat het betere soms de vijand is van het goede. Vanochtend zijn van de zijde van het kabinet nogal wat financiële risico's, procedurele risico's en risico's met betrekking tot het draagvlak op tafel gelegd. Bent u er nog steeds van overtuigd dat u in uw zoektocht naar het beste ook het beste zult vinden?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ja, daar ben ik van overtuigd. Wij hebben namelijk een redelijk beeld van de situatie en wij weten waar er iets zou kunnen knellen. Wij vertrouwen erop, dat de knelpunten zijn op te lossen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben blij dat door de heer Van Heemst, mede namens de fractie van D66, deze motie is ingediend. Mijn fractie zal haar ook steunen, hoewel wij liever iets anders hadden. Dat mag duidelijk zijn. Mijn vraag aan de heer Van Heemst is: kunt u zich voorstellen, dat het kabinet straks met argumen-

ten zal komen, waardoor u zult zeggen: ik trek de motie in?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dergelijke vragen zijn de afgelopen weken honderden keren gesteld. In deze fase van het debat vind ik dit geen interessante vraag. Ik ben het debat ingegaan met de "opdracht" om voor de voorkeur van de PvdA-fractie in deze Kamer een meerderheid te vinden. Als de stemmen worden geteld, zal wel blijken of die meerderheid er wel of niet is. Vervolgens kunnen wij discussiëren over de volgende fase. Als zou blijken dat de meerderheid van de Kamer en ook een brede maatschappelijke coalitie voor de Bosvariant is, zou het kabinet zich niet vijf keer, maar misschien wel tien keer moeten bedenken alvorens geen gevolg te geven aan zo'n Kameruitspraak.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben blij dat de heer Van Heemst dit zegt. Als de meerderheid van de Kamer voor deze motie is, wil de PvdA op de aangegeven weg doorgaan. Het kabinet heeft vanochtend inhoudelijk zwaar geschut tegen de Bosvariant in stelling gebracht. Toch dient de heer Van Heemst deze motie in. Daarom ga ik ervan uit, dat het kabinet nog met weinig argumenten kan komen die voor de heer Van Heemst reden zouden kunnen zijn om zijn motie in te trekken.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat is een heel goede formulering: hiervoor kunnen nog maar weinig argumenten komen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De heer Van Heemst zegt, dat het Bostracé plus- en minpunten kent. Hij heeft er vertrouwen in dat de knelpunten worden opgelost. Ik neem aan dat hij zelf ook enig zicht op die oplossingen heeft. Ik wil een van de knelpunten noemen: Leiderdorp. Weet de heer Van Heemst hoe daar de ontzaglijke problemen zouden kunnen worden opgelost als voor de Bosvariant wordt gekozen?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wij zijn hier in zeer beperkte mate technici en kunnen niet alle berekeningen en tekeningen tot in detail beoordelen. Ik ben er echter van overtuigd, dat in Leiderdorp met

de combinatie van HSL en A4-verbreding, misschien -verdubbeling, uiteindelijk een meer hoogwaardige oplossing is te bereiken dan met een project zonder HSL. Ik verwijs naar de uitkomsten die waarschijnlijk voor Breda-Prinsenbeek zijn te realiseren. Misschien kun je in Leiderdorp een aantal zaken als het ware zodanig in elkaar steken, dat de overlast in allerlei vormen en gedaanten is terug te brengen en je het oostelijk en westelijk deel van die gemeente weer op een harmonieuze manier met elkaar kunt verbinden. Ik ben ervan overtuigd, dat dit moet kunnen.

De heer **Van den Berg** (SGP): En u bent ook bereid om de eventuele meerkosten daarvan in het totale plaatje te verdisconteren?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als een bepaalde oplossing meer kost, moet je daarvoor voorzieningen treffen en het budget daarop afstemmen. Het kan interessant zijn om de combinatie van A4 en HSL te maken. Die zou namelijk voor een toegevoegde waarde kunnen zorgen. Daar zal men natuurlijk de rekening voor moeten betalen. Daarvan ben ik mij zeer wel bewust.

De heer **Poppe** (SP): Om te weten waar we met dit debat heen gaan, wil ik de hardheidsgraden van de Partij van de Arbeid meten. Het verzet van het kabinet tegen de Bosvariant was vrij stevig. Het is niet uitgesloten, dat het kabinet bij de behandeling van de motie het onaanvaardbaar uitspreekt. Wat doet de heer Van Heemst dan?

De heer **Van Heemst** (PvdA): U spreekt over verzet van het kabinet. De ene minister drukt zich wat anders uit dan de andere.

De heer **Poppe** (SP): De regering spreekt met één mond.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het kabinet heeft in deze zaal aangegeven, dat het met het vraagstuk heeft geworsteld en dat het niet om een zwart-witbeeld gaat. In wezen waren er ook in het kabinet voor elke variant wel een of meerdere voorstanders te vinden. Met inachtneming van dat aspect kan ik mij niet voorstellen, dat het kabinetsstandpunt dermate hard is,

dat een afweging van de meerderheid van de Kamer die anders zou zijn dan die van het kabinet, onaanvaardbaar zou zijn. Dat is punt één. Dan punt twee.

Als hier een brede, politieke meerderheid zich voor onze voorkeur uitspreekt en een brede, maatschappelijke coalitie hetzelfde doet, moet je van zeer goede huize komen om zo'n uitspraak aan je laars te lappen. Of de meerderheid van deze Kamer inderdaad voor onze keus is, zal wel blijken als de woordvoerders van alle fracties in de tweede ronde aan het woord zijn geweest. Maar misschien zijn er wel argumenten om niet voor ons voorstel te zijn. Dat is echter iets voor de discussie in fase 2. In fase 1 gaat het om de vraag: is die meerderheid er hier wel of niet?

De heer **Poppe** (SP): Die meerderheid is er waarschijnlijk niet in de coalitie. Dat is de angel in het verhaal. En vandaar ook mijn vraag.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind het ontroerend dat de SP zich druk maakt over de meerderheid in de coalitie. Ik schiet zo vol dat ik even een slokje water moet drinken.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ik heb een vraag die meer de orde betreft. Deelt de heer Van Heemst mijn indruk dat deze motie zo bepalend is voor de structuur van de hele PKB dat zij bij de stemmingen als eerste in stemming moet komen en dat na eventuele aanvaarding ervan stemming over andere amenderende moties niet meer aan de orde kan zijn?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Mij moet eerst even van het hart dat ik mij afvraag of u iets heel slims staat te vragen of dat u een soort wetenschappelijk geïnspireerde vraag stelt. Het is buitengewoon nuttig, als wij duidelijkheid verschaffen over wat wij al dan niet willen verbeteren op het tracégedeelte tussen de Belgisch-Nederlandse grens en Rotterdam-CS. Daar hebben de mensen in Brabant recht op. Dat zou dus winst zijn. Ik zeg dit ook, omdat ik weet dat mevrouw Versnel mede namens mij een variant voor het sparen van het Develgebied in een uitspraak heeft vastgelegd, waar, na aanneming daarvan, ook nog enige nadere verkenning en studie uit voortvloeit. Het is dus wel prettig, als wij vaststellen of hier een

Kamermeerderheid voor is of niet. Misschien is uw vraag ingegeven door politieke slimmigheid. Ik neem evenwel aan dat het u er ook om te doen is hoe wij de samenleving de meeste duidelijkheid kunnen bieden. Uit dat oogpunt lijkt het mij handig om eerst te stemmen over de onderdelen die het tracé ten zuiden van Rotterdam betreffen.

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! Ik wil dit wel toelichten. Ik heb de indruk dat de keuze voor het hele tracé boven Rotterdam – dat is niet zomaar iets; dat is de helft van het tracé – nogal bepalend is voor de structuur van het hele project. Daar kunnen inhoudelijke argumenten voor zijn, maar ook budgettaire argumenten kunnen een rol gaan spelen. Wij weten dit maar heel betrekkelijk. Ik deel het standpunt van de heer Van Heemst dat het budget niet het laatste woord van de regering behoeft te zijn. Ik kan mij evenwel voorstellen dat een totaalbeeld belangrijk is voor de vraag hoe wij met het geheel moeten omgaan. Tegen die achtergrond lijkt het mij dan ook logisch dat de motie van de heer Van Heemst, naar haar aard en inhoud, als eerste in stemming komt. Als zij aangenomen wordt, zou de regering daar eerst mee aan het werk moeten gaan, omdat zij zo bepalend is voor het geheel. De heer Van Heemst weet wel hoe de hazen ongeveer lopen, wat de andere punten betreft. Daarover verschillen wij namelijk niet echt van mening.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Het laatste moet nog blijken. Ik zou dan ook graag willen vaststellen voor welke verbeteringen ten zuiden van Rotterdam een meerderheid is te vinden. Nogmaals, er komt een voorstel met betrekking tot het Develgebied en de Drechtstedenvariant, dat gewoon studie en verkenning vergt. Welnu, laat dus eerst even worden vastgesteld of wij dat wel of niet willen. Die studie en verkenning kunnen dan namelijk mooi meelopen in dat jaar dat volgens mij maximaal nodig is om de Bosvariant verder te detailleren. Ik heb er dus een voorkeur voor om over het deel ten zuiden van Rotterdam duidelijkheid te verschaffen. Ik wil echter ook best nog wel eens over uw benadering nadenken. Ik teken daar wel bij aan dat ik vind – ik heb dat in eerste termijn gezegd

en ik heb dat in tweede termijn herhaald – dat wij niet alle oplossingen behoeven te vinden binnen het "budget" dat het kabinet hier nu voor heeft gemobiliseerd. Het is namelijk een betrekkelijk budget waarvoor wij nog een groot aantal nadere prioriteiten moeten stellen in de sector verkeer en vervoer.

De heer **Leers** (CDA): Ik ben er dankbaar voor dat de heer Van Heemst mede namens mevrouw Versnel helderheid verschaft. Ik zie ook een politieke meerderheid groeien voor de Bosvariant. Ik begrijp van de heer Van Heemst dat hij de problematiek in Brabant in ieder geval wil oplossen. De inpassing bij de Vinex-locaties en Leiderdorp is ook voor hem een punt van zorg. Verder heeft hij gezegd dat er gewoon extra geld bij zal moeten. Wat dat aangaat, zie ik dus wel een politieke meerderheid ontstaan. De vraag die mevrouw Vos stelde, blijft echter zeer relevant. Dat is de vraag hoever twee leden van de coalitie bereid zijn te gaan in dit geheel. De heer Van Heemst zegt nu net als mevrouw Versnel vorige week dat hij ervan uitgaat dat het kabinet het standpunt van de meerderheid zal accepteren. Gelet op hetgeen mevrouw Jorritsma en mevrouw De Boer daarover hebben gezegd, ben ik daar nog niet zo van overtuigd. Hoe hard blijft dat punt dan voor de heer Van Heemst?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb niet zo heel veel meer toe te voegen aan de discussie die ik daarover heb gevoerd met mevrouw Vos. In deze fase van het debat gaat het om de vraag of een meerderheid van de Kamer zich er al dan niet voor uitsprekt. Op het moment waarop een meerderheid in deze Kamer er zich voor zou uitspreken – overigens geldt voor mij: eerst zien en dan geloven – treedt fase 2 in werking. Dan gaan wij met z'n allen eens nadenken over hoe wij in fase 2 de zaak tot een goed einde kunnen brengen. Maar laten wij ons nu maar bepalen tot fase 1.

De heer **Leers** (CDA): Met alle respect, ik neem aan dat de heer Van Heemst het met mij eens is dat dit onderwerp iets meer is dan de tabaksaccijnzen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind bijna elk onderwerp meer dan

tabaksaccijnzen. Ik ben een heel stugge roker, zoals u wellicht weet.

De heer **Leers** (CDA): Dat is een wat gemakkelijk antwoord. Wat doet de fractie van de Partij van de Arbeid als het kabinet zegt het eigen voorstel te zullen uitvoeren?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Dat ga ik dan morgen in de fractie vragen. Dat betreft namelijk vragen over fase 2, terwijl ik nu midden in fase 1 zit. Na een lange discussie waarin wij zorgvuldig hebben gekeken naar voor- en nadelen van tracés, ben ik door mijn fractie met een opdracht dit debat ingestuurd. Die opdracht luidt: kijk of voor de voorkeur van de PvdA-fractie een meerderheid in het parlement is te vinden. Ik ben nog volop bezig met deze fase. Als ik terugkom met de boodschap dat die meerderheid er niet is, dan gaan wij binnen mijn fractie praten over de vraag of wij wel een tweede voorkeur hebben en, zo ja, hoe die er dan uitziet en of wij die met z'n allen kunnen steunen. Als er andere complicaties zijn, gaan wij die ook weer in eigen kring bespreken. Als woordvoerder ben ik dus niet met een soort boodschap op pad gestuurd, in de zin van: dit moet je doen of dat kun je verwachten als de zaken zouden gaan storten in de tweede fase. Ik ga ook niet van dat laatste uit. Zoals het kabinet een extra pleidooi in onze richting kan houden om zich aan te sluiten bij het A1-voorstel, zo kunnen wij een pleidooi houden richting het kabinet in de zin van: kabinet, als er hier een brede meerderheid is en een brede maatschappelijke coalitie, laat het dan vier, vijf keer op je inwerken voordat je je kont tegen de krib gooit.

De heer **Leers** (CDA): Als dan het kabinet de kont tegen de krib gooit?

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb al vijftien keer gezegd: dat zien wij morgen dan wel weer.

Voorzitter: Biesheuvel

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik dank de ministers voor hun beantwoording, maar ik wil toch wel kwijt dat ik mij verbaasd heb over de toon die zij hier vanochtend gezet hebben. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er van de zijde van het kabinet zoveel onzekerheid

bestaat over de afloop van dit debat, dat ze hier met zwaar geschut moesten komen. Zakelijke argumenten hadden toch voldoende moeten zijn om de kabinetsvariant te ondersteunen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Op welk moment zijn door ons dan niet-zakelijke argumenten aangedragen? Die zou ik dan wel willen horen. Naar mijn gevoel hebben wij uitsluitend inhoudelijke en zakelijke argumenten gebruikt.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik vind dat u op heel veel momenten niet bent ingegaan op relevante vragen vanuit de Kamer. U heeft op die momenten gezegd: dat weten wij nog niet of er is geen cijfermatige onderbouwing voor. Dit, terwijl toen het ging om de verdediging van de variant inzake het Groene Hart, u wel de argumenten klaar had liggen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Als u vindt dat ik vragen niet beantwoord heb, dan moet u ze nog een keer stellen.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Dat zal ik ook doen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het zou mij namelijk zeer spijten als wij u antwoorden onthouden die wij u wel kunnen geven. Ik ben ervan overtuigd dat wij op alle vragen antwoord kunnen geven. En ik meen dat ook gedaan te hebben.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik zal een aantal vragen aan u stellen waarop ik nog geen antwoord heb gekregen.

Voorzitter! Vervolgens wil ik nog iets zeggen over de denigrerende toon die de bewindslieden hebben aangeslagen als het gaat om de keuze die een aantal maatschappelijke organisaties, waaronder de ANWB, hebben gemaakt. Als ik dan het verwijt hoor van de minister van V en W dat de ANWB opportunistisch is, zou zij dat ook in de richting van haar eigen collega, mevrouw De Boer, kunnen zeggen, want die heeft eerst ook de Bosvariant verdedigd en die uiteindelijk ingeruild toen haar een tunnel werd aangeboden. Niet dat ik op dit moment mevrouw De Boer opportunisme verwijt, helemaal niet, maar als de minister van V en W met dat soort verwijten richting maatschappelijke organisaties komt,

vind ik dat een heel vreemde gang van zaken en zeg ik haar dat zij ook eens naar haar eigen kabinet moet kijken.

Minister De Boer: Het grote verschil tussen de verandering van mijn standpunt en die van de ANWB is dat ik de hele discussie heb gevoerd in het kabinet. In het kabinet zijn wij tot een gezamenlijk standpunt gekomen, na zeer brede en langdurige overwegingen en beraadslagingen. Nu constateren wij dat de maatschappelijke organisaties en met name de ANWB, in een zeer korte tijd plotseling om zijn gegaan. Dat was de aard van de discussie van vanmorgen.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Maar binnen de maatschappelijke organisaties heeft ook een intensieve discussie plaatsgevonden. Zij hebben deze week om een aantal inhoudelijke en strategische redenen gezegd dat zij geen variant door het Groene Hart willen, maar dat zij een bundeling willen en dat zij zullen ondersteunen wat haalbaar is en dat is de Bosvariant. Dat is de reden waarom deze organisaties afgelopen donderdag een overtuigende brief naar de Kamer hebben gestuurd. Om dat af te schilderen als opportunisme, vind ik eerlijk gezegd beneden peil.

Voorzitter! Het debat van vanmiddag stelde mij niet altijd gerust. Soms had ik eerder het idee dat er oude rekeningen vereffend moesten worden, dan dat het om deze zaak ging. Nu moet ik zeggen dat de gang van zaken, zoals de moties die zijn ingediend door de PvdA, mij weer alle hoop geeft dat wij het toch tot een goed einde kunnen brengen. Ik zou het dan ook op dat niveau willen houden.

Ik wil een aantal opmerkingen maken over de alternatieven die in het debat, maar ook de afgelopen maanden en jaren, zijn ingebracht. Ik vind dat het kabinet niet voldoende serieus is ingegaan op de alternatieven die voor het tracé door het Groene Hart zijn ingebracht. Het Groene Hart moet en zal het worden. Vanochtend is al ingebracht dat de capaciteit van een verbeterd bestaand spoor, de BBLN-variant, in de toekomst onvoldoende zal zijn. Dat argument houdt volgens mij geen stand, gezien de audit die deze zaak heeft onderzocht en die ervan uitgaat dat bij zessporigheid – die

hoeft niet eens volledig te zijn – ook een verbreed bestaand spoor voldoende capaciteit heeft. Als het gaat om de vervoerswaarde kan ik niet anders dan vaststellen dat uit vergelijkingen is gebleken dat de BBLN-variant, het bestaand spoor, en de A1-variant elkaar niet veel ontlopen. De internationale vervoerswaarden zijn ongeveer gelijk. Wat betreft de nationale vervoerswaarde wil ik graag wat opheldering van het kabinet.

Minister Jorritsma-Lebbink: Mevrouw Vos maakt nu weer een vergissing. Het gaat dan namelijk wel om een volledig uitgevoerde BBLN-variant, zoals die in de oorspronkelijke versie stond. Dat is dus met op zeer grote stukken zessporigheid en dus niet een bestaande lijn die gewoon een beetje opgekrikt wordt. Wij hebben daar niet voor gekozen en ik heb mevrouw Vos die keuze ook niet horen maken, omdat die duurder is dan de A1-variant en meer ingrijpt in het stedelijk gebied.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik ben het met de minister eens dat je het bestaande spoor flink zou moeten opkrikken, maar volgens mij is dat ook mogelijk. Ik ben het ook met de minister eens dat het zeker een ingreep in het stedelijk gebied zal zijn. Dat is een punt waar ik eerlijk over ben geweest en waar ik nu ook eerlijk over ben. Dat zal niet zonder pijn gaan. Ik denk echter wel dat er mogelijkheden zijn om het op een goede manier te doen. Als het gaat om de toekomstwaarde en de stelling van het kabinet dat het reistijdverlies internationaal tot een fors aantal reizigers zou leiden – dat proef ik althans uit de benadering van het kabinet – dan kan ik zeggen dat de cijfers die ik heb gezien daar geen aanleiding toe geven. Blijkbaar is op internationale trajecten die tien minuten tijdsverschil niet van een dergelijk belang dat het een groot verschil uitmaakt.

De voorzitter: Ik wil het kabinet erop wijzen dat zij nog een tweede termijn heeft. Wij hebben namelijk echt te maken met een tijdsdruk.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik zal mij zo terughoudend mogelijk opstellen, maar als er onwaarheden worden gezegd over een bestaande lijnvariant, vind ik dat ik dat mag

corrigeren. De vervoerswaarde van de BBLN-variant is in elk geval veel minder dan die van welke andere variant dan ook.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Ik ben dat niet eens met de minister. De cijfers die ik heb gezien met betrekking tot de BBLN-variant geven aan dat er internationaal 6,5 miljoen reizigers vervoerd zullen gaan worden, terwijl dit met betrekking tot de A1-variant 6,6 miljoen is. Ik vind dit marginale verschillen. Dit is wel degelijk gelijkwaardig. Ook op het gebied van de nationale reizigersvergelijking bestaat nog geen volledige helderheid. Ik zou die vergelijking graag ontvangen van de minister. Ik trek uit de notitie over het AVV-RailNed de conclusie dat de A1-variant meer reizigerskilometers oplevert in de trein, terwijl de BBLN-variant meer reizigers heeft. Ik heb zelfs getallen gezien waarbij de BBLN-variant 7,3 à 8,3 miljoen reizigers zou vervoeren tegenover de A1-variant 6,3 miljoen. Ik wil op dit punt in ieder geval graag helderheid van de minister hebben.

Voorzitter! Uit de cijfers bij de A1-variant kan ik opmaken dat 4,1 miljoen van de 6,3 miljoen reizigers, mensen zijn die al de trein namen. Vanuit milieuoogpunt wordt hier dus niet echt winst geboekt. Zal dit cijfer het gebruik van de oude lijn niet verzwakken? Misschien kan de minister hier straks op ingaan. We zien verder, als we naar de milieuwinst kijken, dat er 0,6 miljoen mensen uit de auto stappen en dat er 1,6 miljoen nieuwe reizigers zijn. Dat is niet zo gigantisch. Als we naar de bestaandespoorvariant kijken, dan zou het wel eens zo kunnen zijn dat de substitutie, het aantal mensen dat uit de auto in de trein stapt, hoger is omdat je wel degelijk op kortere afstanden de verbindingen aanzienlijk kunt verbeteren. Kortom, wat mij betreft blijkt uit de vergelijking van de vervoerswaarde van de alternatieven dat dit absoluut geen gelopen race is.

Voorzitter! De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat de bestaandespoorvariant veel duurder is en onvoldoende toekomstwaarde heeft. Ik ben daar zonet al deels op ingegaan. De variant is inderdaad duurder in de vorm zoals deze is uitgewerkt, maar ik ben het niet met de minister eens dat hij daarom absoluut onbespreekbaar is.

Bovendien zijn er wellicht mogelijkheden om via een versnelde opwaardering van de bovenlijns- spanning een kleiner aantal inpassingen te maken dan het kabinet nu heeft voorgesteld.

Voorzitter! Minister Jorritsma heeft terecht gesteld dat men via een andere afweging ook tot een andere voorkeur kan komen. Ik ben daar blij mee. Mijn fractie doet dat dan ook. Mijn eerste voorkeur is nog altijd de verbetering van het bestaande spoor. Overigens is er een heel zwaar argument ingebracht tegen de Bosvariant, namelijk dat doorsnijding van de Vinex-locaties een gigantisch probleem zou opleveren. De minister van VROM heeft deze variant eerder verdedigd. Toen was dat blijkbaar een minder groot probleem voor haar. Ik zou ook daar graag nog wat opheldering over hebben.

Overigens zou ik nog graag een aantal vragen willen stellen over de Bosvariant. Het kabinet heeft vanochtend vooral gezegd dat het een groot tijdverlies oplevert, omdat een aantal procedures overgedaan dient te worden. Als dat zo zou zijn, zouden wij het debat hier vandaag niet hoeven te voeren. Dat lijkt mij dus geen steekhoudend argument. De minister heeft ook gezegd dat er geen bestuurlijk draagvlak is. Ik denk dat de brief van Den Haag al een wat ander licht op deze zaak werpt. Maar ook als dit zo zou zijn, is dat geen doorslaggevend argument. Het Brabantse deel zou dan ook niet kunnen doorgaan. Ook daar is een aantal eisen op tafel gelegd om dat bestuurlijk draagvlak te verwerven. De minister is niet van zins om daarop in te gaan. Ik zou zeggen: dat argument geldt dan zeker ook voor Brabant. Wat de inpassing betreft heeft Willem Bos met zijn WB4-variant laten zien dat er op al die Vinex-locaties wel degelijk andere mogelijkheden zijn en dat er ook voor Leiderdorp een alternatief is. In zijn berekening komt hij zelfs tot 800 mln. minder kosten. Wellicht is dat erg optimistisch gedacht, maar het lijkt mij dat de minister er niet bij voorbaat van uit kan gaan dat een verbeterde inpassing van de WB-variant ook tot een grote kostenstijging leidt. De minister kan dat ook niet onderbouwen. Dit lijkt mij daarom dan ook geen argument om te zeggen dat we het daarom maar niet moeten doen.

Bij de Groene Hartvariant blijf ik een discrepantie proeven tussen de

visie die wij in de nota over de Randstad en het Groene Hart hebben kunnen lezen, en de keuze van het kabinet. Ook uit die visie blijkt toch dat bundeling met bestaande stedelijke infrastructuur en ontzien van de groene open ruimte het leidend principe moeten zijn. Ik vind dat de A1-variant daar niet aan voldoet.

Infrastructuur heeft natuurlijk altijd een structurerend effect en zal tot ruimtelijke ontwikkelingen in het Groene Hart leiden. Er is wel degelijk sprake van een landschappelijke doorsnijding, ook al is voor een gedeeltelijke ondertunneling gekozen. Ook al ga je dat zuidelijke stuk langs een bos dat daar wordt aangelegd, ik vind dat het wel degelijk gaat om doorsnijding van landschappelijke waarde, van natuurwaarde en van recreatieve voorzieningen. Het kabinet kan niet zomaar zeggen dat het alle landschappelijke doorsnijding heeft vereffend. De geloofwaardigheid van het kabinet komt op dit punt ter discussie te staan, als de Groene Hartvariant zo hard wordt verdedigd.

Voorzitter! Als het gaat om de inpassing van een aantal andere problemen, zal ik straks van harte een amendement steunen dat mevrouw Versnel indient over verbeteringen in het Develgebied. Het kabinet heeft als argument ingebracht dat er te grote technische problemen zijn, en dat het te duur en te ingrijpend is. Ik vind dit niet overtuigend. Het alternatief dat door de heer Bos is voorgesteld, is zeker de moeite waard om te onderzoeken.

Het kabinet heeft de aanpassingen in Brabant ook naar de prullenbak verwezen met de opmerking dat deze investeringen niet de moeite van de kwaliteitsverbetering waard zijn. Ik denk dat dit wel degelijk het geval is. Ook hier gaat het om een investering in een heel lange toekomst en in leefbaarheid. Ik wil de moties die zijn ingediend door de heer Leers, en die wellicht nog van de zijde van de coalitie worden ingediend, van harte steunen.

Dan heb ik nog een aantal vragen over het flankerend beleid. Het kabinet is in ieder geval duidelijk over de inzet om zich bij het Europees voorzitterschap hard te maken voor zowel BTW-verhogingen als accijns op kerosine. Dat lijkt mij een heel goede zaak. Mijn vraag was of wij niet ook in nationaal verband dingen kunnen doen. Wij zien

immers de gigantische groei van Schiphol tegen wat het kabinet wil in. Is het mogelijk om start- en landingsgelden te differentiëren naar vluchten over korte, middellange en lange afstanden? Door deze verhoging kun je ze uit de lucht halen en naar de HSL brengen. Een andere mogelijkheid is wellicht een luchthavenbelasting voor dit type afstanden. Is de minister bereid om daarover afspraken te maken?

Een andere vraag betreft de financiering die de minister voor ogen heeft. Zij heeft gezegd dat alle meerkosten ten koste zullen gaan van het railprogramma. Het lijkt mij dat wij deze weg absoluut niet moeten gaan. Voor binnenlandse reizigers is het cruciaal dat het railprogramma wordt uitgevoerd zoals de bedoeling was. Dat geldt ook voor terugdringing van het autogebruik en de aan- en afvoer van en naar de hogesnelheidslijn, die de minister ook tot een groot succes wil maken. Je moet toch juist zorgen dat de binnenlandse railstructuur op peil blijft en versneld wordt verbeterd? Wij vinden dat niet acceptabel.

Waarom wordt er niet eens gekeken naar alle wegaanpassingen die zijn afgesproken voor de PKB Schiphol, waarbij het gaat om ongeveer 3 mld.? Stel die aanpassingen eens uit, maar laat het niet ten koste gaan van het railprogramma.

Ik heb de regering gevraagd om apart aandacht te besteden aan het voor- en natransport, ook in het kader van optimale inpassing in het nationale vervoerssysteem.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat flankerend beleid van essentieel belang is voor het bereiken van substitutie van auto en vliegtuig naar de hogesnelheidslijn;

overwegende, dat naast maatregelen in internationaal verband ook alle nationale mogelijkheden om overstap van vliegtuig naar trein te bevorderen benut dienen te worden;

verzoekt de regering te onderzoeken in hoeverre differentiatie van start- en landingsgelden dan wel het instellen van een luchthavenbelasting mogelijkheden biedt om

vliegen op korte en middellange afstand te ontmoedigen en de Kamer hiertoe voorstellen te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 33 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet voornemens is de meerkosten voor de HSL-Zuid deels uit het Infrastructuurfonds te financieren en dat dit ten koste zal gaan van de reeds opgenomen investeringen binnen het railprogramma van het Meerjarenprogramma infrastructuur;

van oordeel, dat dit gezien de dringend noodzakelijke verbeteringen in het openbaar vervoer die ook het kabinet wil realiseren, niet aanvaardbaar is;

verzoekt de regering de meerkosten van de HSL-Zuid uit andere bronnen dan het Infrastructuurfonds te financieren dan wel deze ten laste te brengen van het wegendeel van dit fonds,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 34 (22026).

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Het mag duidelijk zijn dat mijn fractie in ieder geval de motie over het Bostracé, ingediend door de heer Van Heemst, zal ondersteunen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik dank de regering voor het uitvoerige antwoord. In mijn eerste termijn ben ik begonnen met te memoreren wat er allemaal aan het onderhavige kabinetsbesluit is voorafgegaan: bijna twintig jaar discussie over nut en noodzaak en een jarenlang onderzoek naar alle mogelijke inpassingsvarianten. Er is een uitvoerige inspraakronde

geweest die aanleiding heeft gegeven tot weer aanvullende studies naar de mogelijkheden van bestaand spoor en de Bosvariant die bundelt met de snelwegen A4 en A13.

Voor de fractie van de VVD is uit al dat materiaal maar één conclusie te trekken: de variant van het kabinet door en onder het Groene Hart kent van alle in beschouwing genomen opties de laagste aanlegkosten, geeft de hoogste vervoersvolumes en daarmee de beste exploitatie-resultaten. Deze variant biedt ook de beste kansen om mensen uit het vliegtuig of de auto te halen en biedt goede uitgangspunten om nieuwe impulsen te geven aan het openbaar vervoer in de Randstad. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft dat in haar antwoord ook nog eens toegelicht.

Wat wij ook belangrijk vinden, is dat dit tracé kan rekenen op bestuurlijk draagvlak. De provinciale besturen van Noord- en Zuid-Holland hebben hun voorkeur voor dit tracé uitgesproken. Ook de betrokken gemeenten hebben geen bestuurlijke blokkades opgeworpen. Mede hierdoor is dit tracé het snelst te realiseren waardoor ook aan de periode van onzekerheid voor burgers en bedrijven een einde kan komen.

Een snelle realisering komt ook tegemoet aan het vorig jaar genomen besluit over Schiphol. Dit besluit heeft grenzen gesteld aan de groei van Schiphol, grenzen die een spoedige aanleg van de hogesnelheidslijnen tot uitgangspunt maakten. Ik heb in mijn eerste termijn uitvoerig uiteengezet waarom de VVD-fractie het kabinet steunt bij het te kiezen tracé tussen Rotterdam en Schiphol. De VVD-fractie is van mening dat de keuze voor een tracé tussen Schiphol en Rotterdam, gebundeld met de A4 en A13, onvermijdelijk zal leiden tot weer aanvullend onderzoek en nieuwe procedures. Wij vrezen ook dat hernieuwd bestuurlijk overleg met gemeenten langs het Bostracé opnieuw jaren in beslag zal nemen, niet in de laatste plaats vanwege de nadelige ruimtelijke consequenties voor de Vinex-locaties. De minister van VROM heeft hierover vanochtend uitvoerig gesproken. Wij moeten niet vergeten dat daarin de woningbouwtaakstelling voor de Randstad voor een belangrijk gedeelte is vastgelegd.

De antwoorden van het kabinet alsook de vele reacties en brieven die ik het afgelopen weekend nog heb mogen ontvangen, nemen deze vrees niet weg. Integendeel, die vrees wordt alleen maar groter. Wij zien ook geen oplossing voor het probleem Leiderdorp. Ik heb die oplossing ook niet gehoord van de voorstanders van het Bostracé. Dat wordt nog puzzelen. Wat er ook uitkomt, aan een fatsoenlijke oplossing zal een heel hoog prijskaartje hangen.

Heeft het kabinet er vertrouwen in dat de provinciale besturen van Noord- en Zuid-Holland hun besluit weer zullen terugdraaien ten gunste van de Bosvariant? Wij plaatsen daar grote vraagtekens bij. Wij vrezen ook dat naarmate het bestuurlijk overleg over de Bosvariant voortdurend, de kosten van dat tracé flink op zullen lopen, gelet op de inpassingsmaatregelen die ook die gemeenten zullen eisen. Dan is ons één ding duidelijk: deze operatie zal flink meer tijd en flink meer geld kosten. Het HSL-dossier zal onvermijdelijk worden doorgeschoven naar een volgend kabinet.

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Verbugt vreest dat het oplossen van het probleem bij Leiderdorp met de Bosvariant veel gaat kosten. Wat zal volgens haar de A1-variant kosten?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Wij hebben daarover keurige berekeningen van de minister gekregen. Die kwamen uit op 7,53 mld. plus het nog te betalen bedrag aan België. Dat is een mooi omkaderd bedrag. Het staat in ieder geval nu al vast dat het bedrag voor de Bosvariant hoger zal zijn, maar ik ben bang dat wij dat niet meer in de hand houden en dat wij uiteindelijk uitkomen bij iets waarvoor ik op dit moment geen overtuigend positief advies kan geven aan mijn fractie.

De heer **Poppe** (SP): Waarom is de VVD, die toch zo zakelijk is en zo bedrijfsmatig wil werken, tevreden met het antwoord van de minister als het gaat om het geld? Wij moeten immers niet vergeten dat er ook nog een bouwrente bij komt van minstens drie jaar. Dat is 1632 mln. Als er een bovenleiding van 25 kilovolt komt, dan moet er een heleboel bestaand materiaal van de spoorwegen aangepast worden. Dat

kost zeker ook 500 mln. Ik kom dan aan 10,4 mld. voor deze investering. Dat lijkt mij toch een veel redelijker bedrag dan de cijfers van de minister. Dan zitten dus wij wel veel hoger.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik weet niet wat u allemaal bij elkaar optelt.

De heer **Poppe** (SP): Dat leg ik net uit.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb vertrouwen in het bedrag, zoals dat is uitgerekend door de minister en overtuigend is gepresenteerd door het kabinet, met alle ins en outs. De heer Poppe komt uit op een bedrag van 10,4 mld. Dat wordt misschien uiteindelijk de kostenvariant als wij zullen kiezen voor een Bostracé, waarvan wij nu nog niet kunnen zeggen op welk bedrag wij uiteindelijk uitkomen.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb uitgerekend dat de A1-variant van het kabinet neerkomt op 10,4 mld., omdat je niet alleen die 823 mln. voor België moet optellen bij de 7,5 mld. die gevoteerd is, maar omdat je ook de bouwrente van 6% over zes jaar en de aanpassingen op het bestaand spoor niet moet vergeten. Het kabinet zet u dus, wat de financiën betreft, nogal op het verkeerde been.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Er hoeft helemaal geen materiaal vervroegd afgeschreven te worden, want de gewone intercity's gaan over de oude lijn en de nieuwe hogesnelheidstrein gaat straks over de nieuwe lijn. In dat verband zie ik uw probleem niet.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u heeft dit thema nu al ettelijke malen aan de orde gesteld. Wilt u nu afsluitend uw vraag stellen? Dat is dan uw laatste interruptie wat dit onderwerp betreft.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb inderdaad meermalen 10,4 mld. genoemd en dat is nooit weersproken. Daarom vind ik het merkwaardig dat het nu wel weersproken wordt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik durf hier bijna te zeggen dat ik het zo kan weerspreken, maar ik stel voor om het antwoord van het kabinet af te

wachten. De ministers kunnen dat veel beter uiteenzetten dan ik.

De heer **Poppe** (SP): Maar u staat hier op dit moment te spreken, en niet de minister. Ik vraag het aan u. Als het inderdaad 10,4 mld. is, als die bedragen die ik er in redelijkheid aan toevoeg juist zijn, dan is 10,4 mld. voor u te veel. Immers, u heeft zelfs niet meer geld over voor aanpassingen bij Leiderdorp.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Elk jaar vertraging kost 300 mln. Dat is ook een van de redenen waarom wij willen kiezen voor een variant die wij op korte termijn kunnen aanleggen.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik wil u verzoeken om dit punt nu af te ronden. U kunt nu nog een korte vraag stellen.

De heer **Poppe** (SP): Ik stel de volgende vraag aan de VVD. Als het 10,4 mld. gaat kosten, en het zal naar mijn mening meer zijn, gaat de VVD dan akkoord met de A1-variant?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De A1-variant kost minder en is van alle varianten de goedkoopste. Dat is ook een van de overwegingen op grond waarvan mijn fractie zegt dat wij daar heel serieus naar moeten kijken.

De heer **Poppe** (SP): Het kabinet heeft het over 9,2 mld. en het is dus meer. Dat is weer veel meer dan u eerder heeft gezegd.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Mevrouw Verbugt weet exact dat de WB-variant duurder is. Hoe weet zij dat als zij de sommetjes van mijnheer Poppe niet kan narekenen en niet onder de zoden kan leggen? Hoe komt zij erbij dat zij dat zo precies weet? De kamer van koophandel heeft een model dat exact binnen deze variant past en 328 mln. goedkoper is, maar dan zegt mevrouw Verbugt: dat geloof ik niet van de kamer van koophandel. Er wordt ook een station aangeboden door ontwikkelaars, maar ook dat gelooft zij niet, terwijl zij wel zichzelf gelooft, hoewel zij die cijfers niet op een rij kan krijgen. Daar kan ik niet bij. Kan mevrouw Verbugt dat verduidelijken?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb de cijfers op een rij. Ook u hebt die cijfers op een rij gekregen, al is het

maar doordat wij het bureau Moret Ernst & Young hebben gevraagd om alle varianten nog eens voor ons door te rekenen. De conclusie van dat onderzoek is dat WB3 zonder station – let wel: zonder station – qua kosten ongeveer in de richting komt, maar daarbij is niet uitgerekend wat het extra kost als het kabinet de Vinex-contracten moet openbreken. Dat kon Moret natuurlijk niet in kaart brengen, want een onderzoeksbureau kun je geen onderhandelingen laten voeren over door het Rijk opgebroken contracten. Dat moeten wij erbij optellen en wij hebben dus ook extra proceduretijd nodig. Ook u hebt de som gezien dat ieder jaar 300 mln. extra betekent. Voor mij is dat overtuigend genoeg om aan te nemen dat die variant duurder zal worden. Een WB-variant met station is, zelfs in de meest voordelige calculatie, dus minstens 300 mln. duurder, exclusief het verhaal over de Vinex-locaties. Hoe ik ook reken en schuif, ik kom eigenlijk alleen maar tot de reeds genoemde conclusie, namelijk dat de variant van het kabinet het goedkoopst is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het kabinet zegt zelf dat een station 200 mln. kost. Dat scheelt alweer 100 mln. Bovendien komt de kamer van koophandel 328 mln. goedkoper uit en wordt er een station aangeboden. Zo interessant vinden projectontwikkelaars het om daar een station te hebben. Dat zou u als VVD'ster in hoge mate moeten aanspreken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ja, maar dan wil ik natuurlijk wel een tracéuitwerking van die variant zien, maar die heb ik nog niet gezien. Er zijn dus heel veel aannames, maar die zijn nog niet echt goed doorgecalculeerd en er heeft nog geen bestuurlijk overleg over plaatsgevonden. Ik heb ook nog niet gezien hoe het probleem bij Leiderdorp dan moet worden opgelost en hoe de inpassing bij Rotterdam moet plaatsvinden. Dat zijn heel wezenlijke vraagstukken, maar ik heb daar geen antwoord op. Ik weet maar één ding, namelijk dat het geld kost.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): U hebt de brief van Den Haag gelezen over de bereidheid tot medewerking aan een fatsoenlijke inpassing. U hebt ook gelezen dat de ontwikkelingsmaatschappij die Ypenburg zal

gaan exploiteren, zelf de opdracht aan Priemus heeft gegeven om te bekijken of het allemaal mogelijk was. De uitkomst was: ja, het was mogelijk. U moet niet net doen alsof dat allemaal niets is.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb ook een brief van Den Haag gehad waarin een voorkeur voor de BBLN-variant werd uitgesproken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is iets anders.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat is dus geen voorkeur voor de Bosvariant. Als ik die afweging moet maken, zit ik er toch een beetje mee als dit niet eens de eerste keus van Den Haag of Haaglanden is.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Als er een meerderheid voor is, vindt Den Haag dat nu een zeer zinnige optie. Dat heeft men gezegd en dat zou u zich kunnen aantrekken.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Bij dezen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Hebt u bijvoorbeeld eens naar de WB4-variant van Bos gekeken? Ik zeg niet dat het allemaal tot in alle puntjes klopt, maar ik vind het interessant dat in zijn visie een betere inpassing heel veel geld kan schelen, omdat je allerlei ellende die je nu bij de Vinex-locaties hebt, kunt omzeilen. Hebt u daar, in al uw rekenarij, naar gekeken? Hoe kunt u nu zo stellig beweren dat het altijd duurder zal zijn?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik heb gekeken naar WB4, WB5 en de WB6. Ik heb zoveel Bosvarianten op mijn bureau gehad dat ik door de bomen het bos niet meer zie. Het enige wat ik dan kan doen, is een beetje leunen op de vergelijkingsresultaten van Moret. Wij hebben de opdracht voor dat onderzoek gegeven en daarin staat het heel helder. Ik kan er niets anders van maken: datgene wat het kabinet heeft uitgewerkt, is het goedkoopst. Er zijn allerlei mooie aannames en bespiegelingen, maar ik zie dat niet zo. Ik zie alleen risico's en het oplossen van risico's kost altijd centen.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Moet ook mevrouw Verbugt niet toegeven dat juist deze variant niet optimaal is uitgewerkt, dat het nog stukken beter

kan en dat het ook wel eens een hele hoop geld zou kunnen schelen? Kortom, waarom is zij zo stellig bij haar bewering dat het zoveel geld kost? Het kan toch net zo goed de andere kant uit gaan?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mijn ervaring in dit vak is dat als er nog bestuurlijk overleg gevoerd moet worden met alle gemeenten langs de lijn over inpassing en er ook al heel boze brieven van gemeenten op mijn bureau belanden met allerlei wensen, daarmee dan geen geld bespaard wordt. Ik zie alleen nog meer redenen om aan te nemen dat het nog duurder gaat worden.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Als wij naar de cijfers kijken die ook het kabinet nog eens naar aanleiding van ons externe onderzoek heeft aangeleverd, zijn er in het beeld op investeringen, exploitatie en reizigersaantallen wat verschillen. Die zijn echter niet substantieel. Dat is punt een. Laten wij dat voor ogen houden.

Punt twee is het punt van de meerkosten bij inpassing in Vinex-locaties. Wij zijn daar natuurlijk alle twee onzeker over wat dit kan betekenen. Het hangt volgens mij ook in hoge mate af van hoe de strakke bundeling uitgevoerd wordt.

Punt drie heb ik al eerder aangegeven. Ik wil daar toch ook de reactie van mevrouw Verbugt op hebben. Het is een moeizaam punt dat op het moment waarop wij al zover zijn met de A1 qua detaillering en bestuurlijk overleg met gemeenten, dit de A1-variant een beslissende voorsprong geeft op andere alternatieven. Alleen al om die reden zouden de andere mogelijkheden afvallen. Ik erken dat er een bestuurlijk ingezette voorkeur uitgewerkt zal moeten worden. Dan kan echter niet aan het einde van de rit gezegd worden dat de alternatieven pech hebben gehad. Die hebben nu eenmaal niet die voorsprong. Het kenmerk van een alternatief is nu juist dat het er altijd achteraan komt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Je kunt altijd blijven onderzoeken. Dat de A1-variant van het kabinet verder is uitgewerkt en uitgediept en qua kosten nauwkeuriger is ingekaderd, mijnheer Van Heemst, dat is geen toevaligheid. Dat is het gevolg van een politieke keuze, waarvoor ook de heer Van Heemst verantwoordelijk-

heid draagt. Ik vind dat hij dat ook in het debat mee mag nemen. Hij mag daar niet zomaar aan voorbijgaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik ben daar ook niet aan voorbijgegaan. Ik heb daar vanochtend wat over gezegd. Ik heb het kabinet geprezen dat het een aantal varianten qua onderzoek en verkenning een royale kans heeft gegeven. Ik heb erbij gezegd dat als wij dat met z'n allen doen, onder de vlag van het kabinet, dit geen schijnbeweging is omdat wij eigenlijk al wisten dat het de A1 zou moeten worden. Wij hebben dat gedaan om ook de afweging te maken of er een bruikbare variant tussen zit. Dit alles is een complexe afweging, waarin de dingen niet zwart-wit liggen. Mijn vraag aan mevrouw Verbugt blijft of zij niet bezig is om een redenering op te bouwen waarbij men altijd uit moet komen op de variant A1, omdat A1 nu eenmaal de genoemde voor-sprong heeft.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Nee, als uit de diverse vergelijkende studies zou blijken dat er een variant te bedenken en uit te werken is die aantoonbaar tot betere resultaten komt dan de variant die het kabinet ons voorstelt, zullen wij absoluut bereid zijn om daar verder op door te gaan. Als ik alles afweeg, moet ik echter zeggen er niet van overtuigd te zijn dat er een variant te vinden is die op de door mij juistst genoemde wezenlijke punten tot aantoonbaar betere resultaten komt. Op een gegeven moment moet vastgesteld worden dat wij van een aantal varianten nog niet alles weten. Er moet ook een politieke afweging gemaakt worden. Ik weet een aantal dingen. Bij een Bosvariant is men altijd duurder uit dan bij de variant van het kabinet. Ook is een aantal kostenfactoren nog niet helder in beeld, maar zij zijn er wel. Voor mij is het dan een politieke keuze hoe zwaar ik die extra kosten weeg en of ik het er voor over heb om te komen tot een andere variant, wetende dat ik er niet van overtuigd ben dat ik dan inhoudelijk tot betere resultaten kom.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb nog een korte reactie. Elke beoordeling is uiteindelijk een politieke afweging van wat het zwaarst gewogen wordt, zeker als er bij elk tracé plussen en minnen te zien zijn.

Ik krijg daarnaast het bruine vermoeden dat een alternatief bij dit soort grote projecten gewoon nooit een kans krijgt. Alternatieven hebben immers altijd een achterstand. Bij de keuze voor een alternatief loopt men dus altijd tegen een aantal risico's aan bij de verdere detaillering en het verdere overleg. Daar moet dan een mouw aan gepast worden. Dit alles is toch een vrij fundamenteel punt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): In mijn ogen zijn alle alternatieven diepgaand bestudeerd. Ook wij hebben alle alternatieven uitvoerig gewikt en gewogen. Er zijn externe onderzoeksbureaus en externe audits geweest, en in niet één vergelijkende studie wordt overtuigend de slotsom getrokken dat het kabinet zijn huiswerk slecht zou hebben gemaakt en dat andere varianten aantoonbaar beter zouden zijn. Als ze er zijn willen wij er graag naar kijken, maar ondanks al het zoeken hebben wij ze niet gevonden.

Voorzitter! Wij zijn er ook bang voor dat door alle risico's en uitlooppunten het besluit over de HSL steeds meer vaste grond onder de voeten zal verliezen. Wat is dan het gevolg? Wij hebben het besluit over de HSL duidelijk gelieerd aan dat over Schiphol, en Schiphol barst uit zijn voegen. Moeten de Belgen ook nog slapend rijk worden, omdat Nederland zich niet aan de internationale afspraken kan houden en omdat het Nederlandse parlement zich buigt over weer een nieuwe studie naar weer een nieuwe Bosvariant? De fase van onderzoek hebben wij achter de rug en mijn fractie wil nu een besluit nemen, en wel een besluit met toekomstwaarde, dat de burgers verlost van al jaren tergende onzekerheid. Dat besluit moet ook verzekerd zijn van de medewerking van alle betrokken provincie- en gemeentebesturen, zodat het kan worden uitgevoerd binnen het vooraf gesteld financiële kader. Een tracé dat met snelwegen is gebundeld, geeft ons voor het deel boven Rotterdam te weinig zekerheden en te veel risico's.

Voorzitter! Levert de Bosvariant nu zoveel voordelen voor Den Haag op? Is Den Haag bij de PvdA en D66 zoveel beter af dan bij de VVD? Ik denk van niet, voorzitter! Mij is uit het debat niet gebleken dat de fracties van de PvdA en D66 zullen kiezen voor een hogesnelheidsstation bij Haaglanden, waar de hoge-

snelheidstrein ook met een hoge frequentie zal stoppen. Nee, zij kiezen voor een perifeer station voor binnenlands gebruik. Ik kan niet inzien hoe Den Haag hiermee in de hogesnelheidsroes kan komen. Wij maken ons er zorgen over dat een dergelijk station juist de geplande stations in de nieuwe Vinex-wijken onderuithaalt, en dat zou zelfs nadelig kunnen zijn voor Haaglanden. Mevrouw De Boer sprak van het ontbreken van bestuurlijk draagvlak en noemde een station Haaglanden zelfs een sprong in het duister. Die sprong wil mijn fractie niet maken. Mijn fractie ziet meer voordelen in een hogesnelheidstrein die vanaf Rotterdam via bestaand spoor rechtstreeks naar het centrum van Den Haag gaat. Dat heeft voordelen voor de stad en voor de reiziger. De VVD-fractie stelt in ieder geval als eis dat er een hogesnelheidstrein in Den Haag moet komen en er ook moet stoppen. Wij vinden de toezeggingen hieromtrent, die de minister van Verkeer en Waterstaat vanochtend uiteen heeft gezet, wel interessant en perspectiefrijk maar nog onvoldoende hard en daarom leggen wij de volgende uitspraak aan de Kamer voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening, dat voor de stad Den Haag een zo optimaal mogelijke aansluiting op de hogesnelheidstrein verkregen dient te worden;

voorts van mening, dat de aanwezigheid van een internationaal HST-station daarbij als voorwaarde geldt;

verzoekt de regering:

a. te bevorderen dat voor Den Haag een hoogwaardig bedieningsmodel voor de hogesnelheidstrein wordt uitgewerkt;

b. in samenspraak met gemeente, provincie en kamer van koophandel een onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om vanuit de ruimtelijke structuur de kansen voor een hogesnelheidstrein en een HST-station maximaal te benutten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 35 (22026).

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Stel dat de motie wordt aangenomen en dat de regering bereid is haar uit te voeren? Wat zou in dat geval het effect daarvan kunnen zijn? De regering bepaalt immers helemaal niet of er in Den Haag wordt gestopt en of daar een HST-station komt; dat doen de NS zelf, als ze daar zin in hebben. Het bevindt zich dus ook buiten de zeggenschap van deze Kamer. Het is een kwestie van de markt en van de mogelijkheden die de NS zien. Hoe denkt mevrouw Verbugt dus de motie tot iets zinnigs te breien?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Ik constateer twee dingen. Het gaat hierbij om de inzet van het kabinet voor Den Haag. Welke status wil het geven aan het station? Hoe gaat het de onderhandelingen in met de NS? Er staat een aantal bewoordingen voor het te kiezen model in de PKB. Op zichzelf is dat nog niet echt hard. Ik ben het in zoverre eens met mevrouw Versnel, dat een deel van de beslisbevoegdheid bij de NS ligt. Als het kabinet wordt gesteund door een uitspraak van de Kamer, wordt het wat sterker en wordt meer perspectief geboden voor Den Haag. Terzake van het onderzoek naar de potenties van Den Haag kan het kabinet het initiatief nemen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Is dat niet in de eerste plaats een zaak van Den Haag zelf?

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Ik meen, dat het in samenspraak met de regering die de verantwoordelijkheid draagt voor de PKB HSL en Den Haag kan. Ik ben het met de minister eens, dat er wel degelijk kansen voor Den Haag zijn. Het bedieningsmodel, waarbij Den Haag wordt aangesloten op een hogesnelheidstrein via bestaand spoor wordt misschien nog onvoldoende onderkend. Ik heb vertrouwen in die perspectieven. Daarom heb ik ook vertrouwen in dat onderzoek. De partijen moet samen aan dit project trekken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Als er voldoende basis is voor dat

trekken. Maar die basis is zo dun, dat het vrijwel geen effect heeft.

De heer **Leers** (CDA): Ik denk dat mevrouw Versnel hier een punt heeft. De NS bepalen bij welke stations wordt gestopt. Ze zal dat alleen doen als het wat oplevert. Is mevrouw Verbugt bereid ook financiële middelen ter beschikking te stellen? De NS zullen vragen wie het tekort betaalt vanwege dat stoppen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dat moet in de overwegingen worden betrokken. Ik wil een vraag aan de heer Leers stellen. Diezelfde NS zullen ook moeten beslissen over de vraag of op het station Haaglanden zal worden gestopt. Ik ben daar nog niet van overtuigd. Ik denk, dat de NS meer perspectief zien in een stop bij Den Haag-CS dan bij het perifere station Haaglanden, waar geen hogesnelheidstrein stopt of af en toe een. Ik meen dat dit voor Den Haag een veel dunner model is.

Voorzitter! In eerste termijn heb ik al aangegeven dat de VVD-fractie het probleem van de spoorinpassing bij Delft in principe los wil zien van het vraagstuk hoe de HSL ten noorden van Rotterdam moet worden doorgetrokken. Bij een keuze voor het tracé door het Groene Hart willen wij het probleem Delft niet van tafel vegen. De motie die mevrouw Versnel dadelijk zal indienen, is door de VVD medeondertekend.

De minister-president bestempelde het voorliggende kabinetsbesluit als paars op z'n best. Het kabinet heeft een behoorlijke inspanning geleverd om het tracé op een aanvaardbare manier in te passen. Lastige en weerbarstige problemen zijn opgelost. Het is voor ons nog maar de vraag, of dat ten aanzien van de Bosvariant uiteindelijk zal lukken. Ik geef deze zorgen graag door aan mijn collega's van de fracties van de PvdA en D66.

Het kan natuurlijk altijd beter. De VVD-fractie zal ook niet ophouden met het zoeken naar betere mogelijkheden. Wij vinden, dat het voorstel van het kabinet verbeterd moet worden op het punt van de inpassing in Brabant. Ik dien de volgende amenderende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het belang van een verantwoorde inpassing van de HSL-Zuid in de provincie Noord-Brabant;

constaterende, dat de regering in de PKB 3 een hoog gelegen kruising van de HSL-Zuid met de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal voorstelt;

van mening, dat de voorgestelde inpassing uit een oogpunt van het woon- en leefmilieu ter plaatse niet bijdraagt aan een duurzame oplossing;

verzoekt de regering:

- bij Zevenbergschen Hoek uit te gaan van een verdiepte kruising onder de spoorlijn Lage Zwaluwe-Roosendaal, waardoor de visuele hinder ter hoogte van de Hoofdstraat wordt verminderd en middels herinrichting bij te dragen aan een duurzaam woon- en leefmilieu;
- daartoe in de PKB 3 het daarvoor benodigde extra bedrag op te nemen;
- de daartoe benodigde wijzigingen te verwerken in de PKB-kaart en de daarbij behorende bandbreedte;
- en daarmee rekening te houden bij het opstellen van het ontwerp-tracébesluit,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 36 (22026).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dan wil ik nog een motie indienen met betrekking tot Brabantse knelpunten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het belang van een verantwoorde inpassing van de HSL-Zuid in de provincie Noord-Brabant;

constaterende, dat voor het behoud van het woon- en leefmilieu en de ontwikkelingskansen van het stedelijk gebied Breda-Prinsenbeek de

oost-westrelatie tussen Breda en Prinsenbeek een essentiële functie vervult;

voorts constaterende, dat voor de ruimtelijk-economische ontwikkelingskansen van het stedelijk gebied van Breda ter hoogte van Prinsenbeek en de Haagse Beemden het station Breda-Prinsenbeek een belangrijke spilfunctie vervult;

verzoekt de regering:

- in samenspraak met de gemeente de in de PKB 3 voorziene verbeterde bereikbaarheid van het station Breda-Prinsenbeek verder uit te werken en de HSL en de A16, gegeven de geohydrologische situatie en de technische eisen, zo laag mogelijk aan te leggen in de aanloop naar de verdiepte ligging van de Valdijk;
- ter hoogte van de Valdijk en de Mr. Bierensweg te Prinsenbeek over te gaan tot de aanleg van een verdiepte ligging van de HSL en de A16 door middel van een ten minste 500 meter afgedekte tunnelbak;
- daartoe in de PKB 3 het daarvoor benodigde extra bedrag op te nemen;
- de daartoe benodigde wijzigingen te verwerken in de PKB-kaart en de daarbij horende bandbreedte;
- en daarmee bij het opstellen van het ontwerptractébesluit rekening te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Versnel-Schmitz en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (22026).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Dan ligt er nog een probleem, voor de oplossing waarvan ik ook een voorstel wil doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het belang van een verantwoorde inpassing van het tracé van de HSL-Zuid in de provincie Noord-Brabant;

constaterende, dat voor de

ontwikkelingskansen van het stedelijk gebied van Breda een efficiënte benutting van de schaarse ruimte geboden is en dat het ontstaan van restgebieden onwenselijk is;

van mening, dat de situering van de infrabundel zodanig gekozen dient te worden dat aantrekkelijke uitvalroutes naar het buitengebied mogelijk worden gemaakt;

voorts van mening, dat nadelige gevolgen voor het landschappelijk en ecologisch waardevolle gebied van de Aa of Weerijns en voor het woon- en leefklimaat in het dorp Effen tot en minimum dienen te worden beperkt;

verzoekt de regering:

- uit te gaan van een – binnen het budget – strakke bundeling van hogesnelheidslijn en A16 door het verleggen van de A16, zoals beschreven in de aanvullende MER A16;
- de wijze van aansluiting van Breda en de veiling en het IABC op het hoofdwegennet in nader overleg voorafgaande aan het ontwerptractébesluit nader te bezien en daarbij in ieder geval de variant met een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A16 en een halve aansluiting op de A58 richting Etten-Leur en de variant met een volledige aansluiting van de Liesboslaan op de A58 richting Etten-Leur en Rotterdam in combinatie met de verlengde westtangent naar de aansluiting zuidelijke rondweg te betrekken;
- de A16 en de HSL ter hoogte van Effen, gegeven de geohydrologische situatie en de technische eisen, zo laag mogelijk aan te leggen en middels geluidwerende maatregelen en herinrichting van het gebied tussen Effen en de A16 en het dal van de Aa of Weerijns te komen tot een duurzame oplossing met behoud van de ecologische structuur;
- de daartoe benodigde wijzigingen te verwerken in de PKB-kaart en de daarbij behorende bandbreedte;
- en daarmee bij het opstellen van het ontwerptractébesluit rekening te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Verbugt, Van Heemst en Versnel-Schmitz.

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (22026).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Het gaat ons erom dat de oplossingen voor Brabant tot goede resultaten leiden. Wat de financiering betreft, blijft mijn fractie op het standpunt staan dat het geraamde bedrag voor de tunnel onder het Groene Hart wel zeer ruim bemeten is. Wij handhaven onze mening dat een neerwaartse bijstelling met 200 mln. ook een verantwoorde inpassing in of onder het Groene Hart mogelijk maakt. Als er dan nog enkele miljoenen bij moeten, denk ik dat die op een bedrag van 8,5 mld. nog wel te vinden zijn. Daarmee moeten de Brabantse knelpunten op een aanvaardbare manier op te lossen zijn en opgelost worden.

Wat de voorgestelde inpassing betreft in het Develgebied en de Hoekse Waard is mijn fractie er nog niet helemaal uit. Wij zijn nog steeds zoekende naar een optimale inpassing, maar wij zijn er nog niet geheel van overtuigd, dat de Drechtstedenvariant een haalbaar alternatief is. Het antwoord van de minister heeft ons vertrouwen hierin niet versterkt. Mijn fractie staat sympathiek tegenover de motie die mevrouw Versnel nog gaat indienen, maar technische problemen en zeer aanzienlijke meerkosten mogen daarbij niet over het hoofd worden gezien. Wij zijn dus benieuwd naar de reactie van de minister, maar wij willen niet zoals de fractie van de PvdA een jaar op de resultaten van onderzoek wachten. Wij willen voor de plenaire afronding van het debat van de minister een brief ontvangen. Kan het kabinet dat toezeggen?

Voorzitter! Op al mijn spreekbeurten is mij te verstaan gegeven, dat er veel onzekerheid is ten aanzien van de financiële afwikkeling van grondaankopen, bedrijfsaankopen en bedrijfsverplaatsingen die samenhangen met de inpassing van de HSL. Vooral met betrekking tot het tijdstip van toekenning van schadeloosstellingen doet zich dit probleem voor en omdat ik uit de antwoorden afleid, dat het kabinet op dit punt nog studeert, wil ik de Kamer de volgende uitspraak voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat bij het project Betuweroute een specifieke nadeelcompensatie zal worden gehanteerd;

van mening, dat ook ingeval van de inpassing van de HSL-Zuid schadeloosstellingsregelingen nader zullen moeten worden uitgewerkt, waarbij de problematiek van het glastuinbouwgebied bijzondere aandacht vraagt;

voorts van mening, dat lange periodes van onzekerheid moeten worden voorkomen, vooral met het oog op de rechten van de burgers en de continuïteit van ondernemingen;

verzoekt de regering voor het HSL-project te voorzien in een eigen nadeelcompensatieregeling, met een nadere uitwerking voor het tijdstip waarop in voorkomende gevallen tot toekenning van een eventuele schadevergoeding kan worden besloten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 39 (22026).

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! Verder speelt bij de aanleg van een tunnel onder het Groene Hart het vraagstuk van de verticale reikwijdte van het eigendomsrecht. Ik begrijp uit het antwoord van het kabinet, dat een studie naar alle hiermee samenhangende aspecten binnenkort zal zijn afgerond. We hebben toch nog een vraag. Wordt bij deze studie betrokken de vraag in hoeverre de regelgeving op dit punt adequaat en voldoende is toegerust? Is het kabinet bereid om indien nodig stappen te zetten om eventuele leemtes aan te vullen?

Voorzitter! Tot slot: de VVD-fractie doet een beroep op het kabinet om vast te houden aan een tracé waarvan we de risico's en de kosten kunnen overzien. Mijn fractie voelt er weinig voor, zich te begeven in een avontuur waarvan we de afloop niet kennen. Ik kan de CDA-fractie alleen maar aanmoedigen om nog eens bij zichzelf te raden te gaan en zich af te vragen waarom de Bosvariant geen alternatief is. Ik weet dat ik de heer

Leers niet meer kan overtuigen, maar misschien kan hij zichzelf overtuigen door nog eens heel goed naar zijn eigen woorden te luisteren en in aanmerking te nemen hoe hij een paar weken geleden nog over de Bosvariant dacht. Ik kan hem daarbij helpen. Als hij naar zijn eigen woorden zal luisteren, klinken die misschien overtuigender dan de mijne. Daarom wil ik hem wel een cassette-recorder leveren.

De **voorzitter**: Alvorens het woord te geven aan mevrouw Versnel wijs ik erop, dat ik voor de dinerpauze de tweede termijn van de kant van de Kamer tot een afronding wil brengen. Als dat namelijk niet lukt, kunnen wij vanavond het debat niet afmaken. In de dinerpauze zou het kabinet het antwoord kunnen voorbereiden.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Voor de fractie van D66 blijft vooropstaan, dat dit debat ertoe moet leiden dat de aansluiting van de hogesnelheidslijn op het Europese hogesnelheidsnet via een nieuwe lijn zal moeten geschieden. Dat is en blijft het allerbelangrijkste punt. Juist op grond van milieu-overwegingen is dit noodzakelijk. De nieuwe lijn is ook belangrijk voor de verplaatsingen over middellange afstand: uit het vliegtuig en uit de auto en in een comfortabele en aantrekkelijke trein van grote vaart.

In eerste termijn heb ik gezegd, dat wij een aantal toetsingspunten hadden. Die waren: twee mainports, verstedelijking, versterking van de zuidvleugel van de Randstad, het open houden van het Groene Hart, het tegengaan van versnippering, het bevorderen van bundeling en de toekomstwaarde van de spooruitbreiding. Eigenlijk betreffen die punten iets wat we in de ruimtelijke ordening normaal als toetssteen gebruiken: de gebruikswaarde, de belevingswaarde en de toekomstwaarde. De toekomstwaarde is niet het meest geringe van dit rijtje. Laat ik dat vooropstellen.

Voorzitter! Dan is er voor een HSL überhaupt een aantal kwalitatieve kenmerken. Zij zijn: snelheid, capaciteit en betrouwbaarheid. Dit zijn relevante zaken. Met name de capaciteit is een wezenlijk punt. Wij willen namelijk vast kunnen stellen, dat er sprake is van betrouwbaarheid voor de passagier. Voldoende frequentie is buitengewoon

aangenaam. Het flankerend beleid, zoals dat in de PKB beschreven is, is hoe dan ook een essentieel punt. Wat ons betreft, mag het deel van de auto nog worden bijgevoegd.

Voorzitter! Ik wil beginnen met de moties die al op tafel liggen en die ik mede heb ondertekend. Daarna kom ik met mijn eigen moties. Vervolgens zal ik een aantal resterende punten aanduiden. Wat de situatie in het Brabantse betreft, heb ik in eerste termijn namens de fractie van D66 aangegeven dat de stedenbouwkundige verbinding tussen Breda en Prinsenbeek juist vanwege de samenvoeging van die twee gemeenten een goede en logische moest zijn. Ik heb ook aangegeven dat daartoe een verdiepte aanleg van de A16 en de HSL ter hoogte van de Valdijk over een afstand van ten minste 500 meter noodzakelijk was en dat er ter hoogte van het station Prinsenbeek een betere oplossing moest komen om de bereikbaarheid daarvan voor alle vormen van verkeer en vervoer te vergroten. Daartoe zijn verstandige oplossingen bedacht door Breda. Een verlaging van de A16 en de HSL als een soort start naar die verdiepte aanleg bij de Valdijk is een zinvolle oplossing. Dit staat allemaal in de motie terzake van mevrouw Verbugt, die ik mede heb ondertekend. Ik zeg hier nadrukkelijk bij dat daar meer geld voor nodig is dan er tot dusverre lag. Dat geld hebben wij niet in de rest van het project kunnen vinden. Mijn fractie heeft dat althans niet kunnen vinden, zonder dat er elders onaanvaardbare situaties uit zouden voortvloeien. Dat geld zal er dus bovenop moeten komen. Ik kom hier later nog op terug.

Minister Jorritsma heeft in haar eerste termijn gezegd dat zij de prijs voor dit geheel te hoog vindt. Als je het nu echter niet doet, gebeurt het nooit. Dan blijft er een fysieke belemmering tussen die twee aanstaande stadsdelen. En die prijs vinden wij te hoog. Ik ben eigenlijk een beetje verbaasd dat minister De Boer hier in haar antwoord niets over meedeelde, want het is een tamelijk ruimtelijk probleem. Ik kan mij evenwel voorstellen dat een reactie hierop zat in het stukje dat zij heeft overgeslagen.

Minister **De Boer**: Het kabinet spreekt met één mond. Datgene wat mevrouw Jorritsma naar voren heeft

gebracht, is ook mijn mening. Ik behoef dat dus niet te herhalen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat is duidelijk. Voor het stuk ten noorden van Rotterdam hebt u echter wel een aantal aanscherpingen genoemd en verklaringen gegeven over de ruimtelijke inrichting. Ik had mij kunnen voorstellen dat u dit voor het stuk in Brabant ook zou doen. Dat is niet gebeurd en daar ben ik een beetje verbaasd over. Ik vind het namelijk een typisch ruimtelijkeordeningsprobleem.

Minister **De Boer**: Als u dat wilt, dan zal ik daar in tweede instantie op ingaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Voor het tracé ten zuidwesten van Breda heeft mevrouw Verbugt een uitvoerige motie voorgelezen. Ik heb deze medeondertekend. Het lijkt mij dat dat op zichzelf voldoende is.

Haar motie inzake Zevenbergschen Hoek heb ik niet medeondertekend. Ik aarzel er namelijk zeer over of de oplossing die mevrouw Verbugt aanbiedt, de beste of meest juiste is. Ik vraag mij af of je, als je toch aan verdiepingen werkt, niet moet streven naar een verdieping van de lijn tussen Lage Zwaluwe en Roosendaal. Daar gaan in de toekomst namelijk die goedertreinen overheen. Ik wil hier graag een scherpe reactie van de minister op horen. Ik heb van iemand gehoord dat dit twee keer zo duur zou zijn. Misschien is dat wel waar, maar dan hoor ik dat graag van de minister. Ik wil graag weten hoe zij hiertegen aankijkt waar het dat lawaai betreft.

Ik kom bijna boven de grote rivieren. Ik begin met de motie die de heer Van Heemst mede namens mij heeft ingediend. Het gaat erom dat het principe van bundeling van infrastructuur een belangrijk uitgangspunt is van het kabinet. Het kabinet past dat terecht vrij consequent toe ten zuiden van de grote rivieren. Op de plaatsen waar dat volgens het kabinetsvoorstel niet gebeurt, hebben wij een probleem. Wij hebben daar een voorkeur voor een gebundeld alternatief. Dat is het geval ten zuiden van Rotterdam in het Develgebied. Ik kom daar straks nog over te spreken. Dat is ook het geval ten noorden van Rotterdam. Een strakke bundeling met de A4 en

de A13 houdt de voorkeur van D66. De reden hiervoor is niet alleen gelegen in het feit dat er sprake is van bundeling en van bepaalde uitgangspunten. Voor de Haagse regio met haar grote werkloosheid en een stokkende economische ontwikkeling zal een station aan deze lijn een goede spin-off hebben en een push betekenen voor ruimtelijke en economische ontwikkelingen. Daarom moet er volgens ons een station komen ter plaatse van het Prins Clausplein-Ypenburg als een belangrijke impuls. Dat station zie ik vooral als zinvol voor het binnenlands vervoer. Het internationale vervoer zal er een aantal malen per dag stoppen, conform ook het aantal stops op Den Haag-CS dat door het kabinet en mevrouw Verbugt wordt voorgesteld. Dit betekent dat door de bank genomen de meeste internationale treinen er alleen maar drie minuten langer over doen. De minister heeft in dit verband gewezen op de exploitatiemaatschappij HST-VEM. Ik heb juist meerdere malen vernomen, weliswaar niet op schrift, dat men met drie minuten langer internationaal wel kon leven. Wanneer er op Den Haag-CS gestopt zal worden in het kader van het "vorkje", zal dat wat betreft de exploitatie ook wel degelijk het een en ander uitmaken, waarover ik overigens nog nooit een berekening heb mogen zien.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik verzoek mevrouw Versnel de eerste termijn van de minister na te kijken. Ik heb het gevoel dat elke keer onze antwoorden consequent vergeten worden en dat alle geruchten die u van anderen hoort, meegenomen worden als een serieuze optie. Ik begin daar zo langzamerhand wat ongemakkelijke gevoelens over te krijgen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dat was niet mijn bedoeling, voorzitter. Ik heb een aantal dingen opgeschreven die u gezegd heeft. U heeft gezegd bezwaar te hebben tegen een station zoals ons voor ogen staat, aangezien dat een langere reistijd zou inhouden.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar het ging over de voordelen voor Den Haag van de internationale treinen en de hogesnelheidstreinen. Ik kan ook in uw variant voor Den Haag geen enkel voordeel bedenken voor

de passagier die vanuit Den Haag internationaal moet reizen, ook niet met inachtneming van de opmerkingen die u zo-even maakte.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Oh, zeker wel. Uitgaande van de vier stops bij hantering van het "vorkje", zal hetzelfde gelden voor het station bij het Prins Clausplein-Ypenburg. Je kunt binnen zeven minuten van Den Haag-CS naar dat station reizen. Je moet dan dus een keer overstappen, dat is waar.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat is dus slechter dan in de variant die het kabinet voorstelt voor het internationale verkeer.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja, voor die vier keer per dag is dat inderdaad wat minder, maar voor het overige heeft Den Haag een gigantisch voordeel voor de hogesnelheidslijn binnenslands. U gaat hogesnelheidstreinen toch ook binnenslands opzetten? U laat er toch geen "hondenkopje" rijden?

Minister **Jorritsma-Lebbink**: De hogesnelheidslijn is bedoeld voor hogesnelheidstreinen en rechtstreekse shuttles Amsterdam-Rotterdam, want wij hebben immers al een bestaand tracé waarop de niet-rechtstreekse treinen Amsterdam-Rotterdam kunnen rijden, namelijk de treinen die in Den Haag moeten stoppen.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja, dat duurt wel erg lang. Ik weet niet of u er wel eens gebruik van maakt, ik wel.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Maar daarom juist. Dus de enige reden waarom wij voor de rechtstreekse verbinding zijn, is dat er behoefte is aan een rechtstreekse verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam die er niet is maar die er in uw variant ook niet komt, aangezien dan nog elke shuttle een stop zal maken in Den Haag, zoals ik uit uw verhaal begrijp. Wat is dan de toegevoegde waarde van uw voorstel voor Den Haag ten opzichte van de bestaande situatie?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): De toegevoegde waarde is toch volstrekt duidelijk. Vanuit Den Haag ben je in veertien minuten op Schiphol, terwijl je er nu eindoels

lang over doet. Het is echt waar, ik maak hartstikke vaak gebruik van die lijn. En om dan nog maar niet te spreken over Schiphol-Amsterdam CS, dat blijft slecht.

Voorzitter! Het grootste probleem met betrekking tot WB3 is Leiderdorp. Ik heb zo-even uit de losse pols een vorig modelletje genoemd. Eenzelfde probleem houd je bij de A4-passage in het kabinetvoorstel. Het is een volstrekt onlogische passage, waarbij er eerst onder het Groene Hart wordt doorgegaan, vervolgens na Den Does bovengronds wordt gegaan en daarna het tracé boven de rijksweg is voorzien. Ik snap niet goed – misschien kunt u het mij uitleggen – hoe u tot dergelijke systemen komt.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik meende toch dat wij verleden week al een discussie waren aangevangen over het kabinetbesluit. Als u dat niet snapt, zou deze vraag toch in de eerste termijn op zijn plaats zijn geweest? Ik vind het heel raar dat u daar nu als conclusie aan het eind van het debat, in uw tweede termijn, nog een vraag over heeft. Ik wil die graag beantwoorden, maar ik snap niet waarom u die vraag nu gebruikt als medemotivering om een andere keuze te maken.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Het is niet een medemotivering, het is gewoon een punt dat er al langer ligt en dat ik verleden week niet heb opgenomen in mijn tekst. Het overkomt iedereen wel eens dat hij iets laat liggen. Dan kan toch? Dat is toch geen schande?

Voorzitter! Hoe dan ook zal er voor de situatie bij Leiderdorp een gezamenlijke oplossing moeten komen voor de HSL en de A4. Dat is een belangrijk punt.

Er is ook nog de kwestie van de Vinex bij de WB-variant. Daar is in feite nog niet gebouwd. Er liggen wel plannen, maar die zijn aanpasbaar. Daar zijn rapporten over van Priemus, in opdracht van de ontwikkelingsmaatschappij van Ypenburg. Dat zijn toch dingen die te maken hebben met de vraag in hoeverre je het nog tijdig kunt aanpassen en wel zodanig dat ook zo'n station een optimale werking heeft wat betreft de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke positie van Den Haag. De motie op dit punt heb ik medeondertekend. Verleden week heb ik daar al zo uitvoerig over

gesproken, dat ik dat nu niet weer hoef te doen.

Ik was het overigens erg eens met de minister toen zij sprak over de oude lijn en de kannibalisatie die voorzien werd door de heer Leers. De minister hield een zeer helder verhaal, waar ik het erg mee eens was. Wij zullen al die sporen en alles wat er ligt de komende tijd heel hard nodig hebben om de bereikbaarheid van de stedelijke gebieden goed te kunnen houden.

De rijksbufferzone IJsselmonde-Oost wordt door de HSL doorsneden. Het is echter de bedoeling dat rijksbufferzones een aaneengesloten groen gebied blijven tussen stedelijke agglomeraties. Bovendien is het een waardevol gebied qua natuur en landschap en ligt er een rijkdom aan archeologische bodemschatten, die maar het beste in situ kunnen blijven, zoals het Verdrag van Malta aangeeft. Er ligt een alternatief, FWB2, dat nog verder moet worden uitgewerkt. In eerste termijn heb ik de minister voorgehouden dat 3 km tunnel in dit FWB2-alternatief van 3 km tunnel niet duurder kan zijn dan 2,7 km tunnel, twee tunnels, en de onderdoorgang bij Mookhoek van 800 meter. Daarbij had ik nog geen rekening gehouden met het feit dat er in het kabinetvoorstel twee keer afgedaald en omhooggekomen moet worden en in de FWB2 maar één keer. Daarom wil ik de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de HSL in de plannen van het kabinet de waardevolle bufferzone IJsselmonde-Oost ter plaatse van het Develgebied doorsnijdt;
- tevens een rijke aanwezigheid van archeologische bodemschatten in het Develgebied verwacht mag worden;
- er een alternatief voorhanden is, waarbij de HSL – vanuit het zuiden komend – na hoge passage van het Hollandsch Diep, direct bundelt met de Dordtse Kil langs de Zeedijk, vervolgens in een boortunnel onder de Oude Maas en Zwijndrecht doorgezet en boven komt nabij Kijfhoek aan de oostzijde, FWB2 genaamd;

- dit alternatief FWB2 qua kosten niet duurder kan zijn dan de dienovereenkomstige passage met kunstwerken in FN van het kabinetvoorstel;

- dit alternatief niet alleen een oplossing vormt voor het Develgebied, maar ook voor Heerjansdam, Zwijndrecht en 's-Gravendeel de overlast aanzienlijk wordt beperkt;
- en dat dit alternatief de Hoekse Waard mijdt waardoor de herinrichting en ruilverkaveling aldaar ongemoeid blijven;

verzoekt de regering het alternatief FWB2 nader in studie te nemen en na behandeling van het resultaat daarvan in de Kamer, dit alternatief hetzij als partiële wijziging van de PKB, hetzij in de vast te stellen PKB op te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door de leden Versnel-Schmitz en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (22026).

De heer Van den Berg (SGP): Op zich ben ik het wel eens met de inhoud van de motie en ik ben blij dat die er ligt, maar ik heb een procedurele vraag. Mevrouw Versnel heeft het als ik het goed heb begrepen niet verpakt in de vorm van een amenderende motie. Dat zou ook moeilijk zijn, want dat zou nog uitgewerkt moeten worden. Zij vraagt eigenlijk om een nieuwe PKB. Dat betekent dat zij ermee akkoord gaat dat de voorliggende PKB nu wordt vastgesteld. Zitten daar niet bepaalde complicaties in? Ik denk bijvoorbeeld aan de ruilverkaveling in dat gebied. Het wringt procedureel een beetje. Kunt u dat nog nader toelichten?

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Ik heb daarom in de laatste zin voor een "hetzij, hetzij"-oplossing gekozen. Ik heb daar namelijk ook over nagedacht. Als de PKB nu wordt vastgesteld, dan zou dit later moeten worden ingebracht als een herziening van de PKB. U heeft daar gelijk in. Als de PKB nu nog niet wordt vastgesteld, omdat de WB3-motie van Van Heemst en mij het zal halen, zal er pas volgend jaar een PKB liggen. In die periode zou de

herziening meegenomen kunnen worden. Vandaar mijn "hetzij, hetzij".

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat begrijp ik. Je zou je echter ook nog kunnen voorstellen dat bij aanname van de WB3-motie gekozen wordt voor een gesplitste besluitvorming in die zin dat het tracé ten zuiden van Rotterdam reeds volgens de PKB zal worden vastgesteld en dat ten noorden van Rotterdam later. Dat overweegt u dus kennelijk niet?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee, het lijkt mij buitengewoon onverstandig om de PKB te splitsen. Ik zou dat niet willen bevorderen.

Voorzitter! Ik heb van de minister schriftelijk een aardig antwoord gekregen op vraag 20, namelijk dat aanpassing van de PKB niet nodig is voor toepassing van een soort "op-palenconstructie" of zoals het officieel kennelijk heet "een diep gefundeerde plaatconstructie". Daarvoor hartelijk dank, minister. Het kabinet past deze constructie op meerdere punten toe, bij Devel en in Bleiswijk. De fractie van D66 zou de toepassing van deze constructie nog meer willen bevorderen. Het resultaat is namelijk snellere bouw omdat de grond niet hoeft in te klinken, lagere grondkosten zeker als er scherper gebundeld kan worden, minder verstoring van de ondergrond en de waterhuishouding. En wat misschien in de afweging nog het allerbelangrijkste is: in slappe bodem – waar we het hier vaak over hebben – dreigt bij de toepassing van een dijklichaam altijd het gevaar van latere verzakkingen. Dat moet je bij de zeer grote vaart van de flitstrein echt zien te voorkomen. Reparaties en onderhoud zullen bij grondzetting erg duur zijn. Ik vraag terzijde nog even aandacht voor het bij dat soort constructies vaker gebruiken van glide-overmethodes, want daarbij ligt in feite de bouwplaats niet opzij van het aan te leggen tracé, maar vindt alle af- en aanvoer plaats op dat gedeelte van het tracé dat al klaar is. Het is een soort rupsmethode waarbij er tijdens de bouw zomin mogelijk verstoring van de omgeving plaatsvindt.

Voorzitter! Het schijnt gek te zijn als je aandacht voor constructies hebt. Ik vind dit echter buitengewoon interessant, want het maakt buitengewoon veel verschil.

Ik wil daartoe een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat een diep-gefundeerde "plaatconstructie" vele voordelen biedt, zoals:

- minder waterhuishoudkundige effecten;
- minder zettingen en dus minder onderhoud;
- betere instandhoudingsmogelijkheden van de wegen- en vaarwegenstructuur;
- geen inklinkingstijd en dus snellere bouw;
- en de mogelijkheid biedt, in voorkomende gevallen de grond onder de "plaatconstructie" nuttig te gebruiken;

verzoekt de regering dit type constructie ruimer toe te passen dan tot op heden is gebeurd in de PKB 3,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Versnel-Schmitz, Van Heemst en Verbugt. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (22026).

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik krijg er langzamerhand zin in om mevrouw Versnel te benoemen in het projectbureau. Zij is blijkaar met de techniek nog beter op de hoogte dan onze eigen technici. Denkt mevrouw Versnel echter niet dat wij, als wij in de aanbestedingsfase zijn na het tracébesluit, juist zullen proberen uit te lokken bij aannemers om zo goed mogelijke varianten en technische innovatieve methodes mee te nemen? Het zou wel eens heel goed zo kunnen zijn dat je hier in een concurrentieslag betere resultaten mee verkrijgt dan wanneer je bij voorbaat al precies vastlegt wat je wilt. Ik heb altijd het gevoel dat je beter kunt proberen innovatie uit te lokken bij concurrentie dan dat je innovatie probeert voor te schrijven.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik heb daarom ook gezegd dat de minister op een aantal punten deze methode zelf toepast, bijvoorbeeld bij Bleiswijk-hoog en het Develgebied-laag. Ik heb dat in

eerste termijn aangegeven. Ik juich dat buitengewoon toe. Niettemin zet de minister bijvoorbeeld bij Zoetermeer-Oost dichte dijklichamen neer. Ik heb begrepen dat dat net zo goed open palen kunnen zijn. Die dichte dijklichamen worden nogal verdedigd. Ik denk dan: waarom doet ze dat nu? Ik begrijp dat niet. Je moet voor die dichte dijklichamen ontzettend veel wegen gaan verleggen, als je de beschrijving in de PKB 3 leest. Dat is niet praktisch. Het verzoek is eigenlijk om wat vaker te kijken naar deze nuttige oplossing dan tot dusver werd gedaan. Soms is het dicht gekleurd en soms open. Ik vind de motivering daarvoor niet altijd even helder.

Reeds vele malen is een noodfonds te berde gebracht. Ik weet niet of het kabinet echt begrijpt waar het mij precies om gaat. Daarom zal ik het proberen uit te spellen. Het gaat om ten minste twee verschillende situaties. In het ene geval is er sprake van bijvoorbeeld een PKB 1. Stel dat een tracé daarin vlak langs je huis gaat. Vanaf dat moment is je huis onverkoopbaar. Als je desondanks moet of wilt verhuizen in de periode vanaf de PKB 1, dan lukt het niet om de woning reëel kwijt te raken. Het gaat dan om een noodfonds voor verhuizenden, dat mijns inziens via de investeringsplanning en de kapitaaldienst van gemeenten of provincies ingericht zou kunnen worden, met een rijksgarantie op basis van normale taxatie en niet op basis van de Ontheingingswet, want er is per definitie sprake van vrijwillige aankoop en verkoop. Dat is goedkoper dan onvrijwillige verkoop op ontheingingsbasis.

Een vergelijkbare situatie kan zich voordoen, als binnen een PKB-gebied een bedrijf tijdens de procedure investeringen zou willen doen. Het zou dan vroegtijdig kunnen verkassen. Uiteindelijk zou het ook voor het Rijk minder duur uitkomen, omdat vrijwillige verkoop nu eenmaal goedkoper is dan ontheinging, en zeker een ontheinging met recente investeringen die nog niet zijn afgeschreven.

De tweede situatie kan zich voordoen in een gebied als Bleiswijk. Als daar bij een PKB 1 een tracé is getekend, maar een ander in PKB 3, zijn er desondanks tuinders die ter plekke grond aankopen en met investeren beginnen, in de verwachting dat men toch wel weer

gecompenseerd zal worden op grond van de Ontheffingswet. Ik vind dat geldverspilling. Het is volgens mij beter om dit soort veel duurdere situaties te voorkomen. Daarvoor is niet echt een instrument voorhanden, of er zou bij het uitbrengen van de PKB 1 meteen een soort meerjarig voorbereidingsbesluit van rijkswege genomen moeten worden, zodat een constructie ontstaat waardoor rond de bandbreedtes van het tracé de bestaande bestemming niet gerealiseerd kan worden.

Hierover dien ik de volgende motie in, een pendant van de motie van mevrouw Verbugt over de andere kant van dit verhaal.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat huiseigenaren, wonend in een gebied waarvoor een procedure voor een planologische kernbeslissing is gestart, onevenredige problemen ondervinden ten aanzien van de verkoopbaarheid van hun eigendom op de vrije markt;

voorts overwegende, dat bedrijven in een soortgelijke situatie aarzelen om tot investeringen over te gaan;

ten slotte overwegende, dat vestiging van nieuwe bedrijven binnen een dergelijk gebied, gezien het vigerend bestemmingsplan, niet uitgesloten is, terwijl door vestiging de verwerving van rijkswege van de betreffende grond alleen maar duurder wordt;

verzoekt de regering het mogelijk te maken dat gemeenten of provincies, na onafhankelijke taxatie, onder rijksgarantie aangeboden vastgoed aankopen in dit gebied;

verzoekt de regering voorts het mogelijk te maken dat ter voorkoming van onnodige kosten een voorbereidingsbesluit van rijkswege genomen kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Versnel-Schmitz. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 42 (22026).

Minister Jorritsma-Lebbink:

Bedoelt mevrouw Versnel dat wij in de toekomst voor alle beslissingen rond tracés en infrastructuur op het moment dat nagedacht wordt over het eerste tracé, voor welk besluit dan ook, al over moeten gaan tot aankoop met rijksgarantie van gronden en bedrijven die mogelijkerwijs in de eindkeuze van een tracé vallen? Als je dat zegt, doe je het niet alleen voor deze PKB, maar voor alles. Ik vrees dan wel dat wij helemaal niets meer kunnen doen.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66):

Deze burgers worden ermee geconfronteerd dat er een plan is getekend en als zodanig in de openbaarheid is gebracht door de minister, waarvoor ik PKB 1 als metafoor heb gebruikt. Wat moeten die mensen dan doen als zij hun huis niet meer verkocht krijgen? Hebt u een betere oplossing?

Minister Jorritsma-Lebbink: Deze situatie bestaat al jaren. Het is wel erg kort door de bocht om te proberen om bij één besluit rond een planologische kernbeslissing over een hogesnelheidslijn even de hele Wet ruimtelijke ordening om zeep te helpen. Wij hebben tot nu toe een formulering over planschade opgenomen in de Wet ruimtelijke ordening. Als u dat wilt veranderen, omdat u vindt dat het op een eerder tijdstip moet, dan vind ik dat u dat niet bij één planologische kernbeslissing kunt doen, maar dat u dat in bredere zin bij de Wet ruimtelijke ordening aan de orde zou moeten stellen.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66):

Het is logisch dat als je een motie indient die geen amenderende motie is bij een planologische kernbeslissing dit typisch een randmotie is. De motie heeft betrekking op hetgeen je tegenkomt in die PKB. Wij zijn ook bepaalde zaken tegengekomen bij de Betuwelijn. Het is een wens van de Kamer. Wij vragen de minister om eens met een reactie te komen die diepte heeft. Natuurlijk betekent dit een wijziging van de Wet op de ruimtelijke ordening! Anders hoefde ik dat niet te zeggen. Ik wil een scherpere reactie dan wij tot dusverre gekregen hebben. Wij hebben al vaker over dat noodfonds gezeurd. Wij kregen dan te horen dat dit niet kan. Ik denk dan: een motie wil nog wel eens helpen! Vandaar.

In 1993 en 1995 zijn er moties aangenomen over het spoorwegviaduct in Delft. In 1993 heeft de huidige minister van Verkeer en Waterstaat als Kamerlid deze motie medeondertekend. Voor velen is de situatie in Delft een belangrijke reden geweest om tegelijkertijd met de aanleg van de HSL dit probleem op te lossen. Voor sommigen leidt dit mede tot een voorkeur voor het HSL-tracé. Voor D66 is dat niet het geval. Wel willen wij dat er op afzienbare termijn een oplossing wordt gevonden. Dat is mede een aangelegenheid van provincie en van de stad. Om die reden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de huidige situatie met het spoorwegviaduct in Delft een onaanvaardbaar stedelijk klimaat oplevert;

verzoekt de regering te overleggen met de gemeente Delft en de provincie Zuid-Holland om tot een gezamenlijke aanpak te komen, inclusief een kostenverdeling, opdat in 1997 duidelijkheid kan worden geboden over de termijn waarop het viaduct door een tunnel wordt vervangen, en over de financiële bijdrage die het Rijk daaraan levert;

verzoekt de regering tevens de Kamer daarover te berichten en de nodige maatregelen te treffen, deze ondertunneling op te nemen in de verkenningstabel van het Meerjarenprogramma infrastructuur transport, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Versnel-Schmitz, Verbugt en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (22026).

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Omdat ik nog maar vier minuten spreektijd heb, zal ik een aantal punten laten liggen. De minister heeft duidelijk gezegd dat de kosten van het huidige kabinetsvoorstel hoger zijn dan de oorspronkelijk geplande kosten. Dit zal ten

detrimente gaan van een aantal railprojecten. Vastgesteld moet nog worden welke projecten dit betreft. Ik vind dat een moeilijk punt. Wij leggen ongedekte cheques neer. Als de minister dat zou zeggen, had zij daarin gelijk. Het lijkt mij goed, ons te realiseren dat er in de toekomst meer en meer geïnvesteerd zal worden in het openbaar vervoer. In deze kabinetsperiode zijn daarvoor beperkte, doch aanzienlijke bedragen neergelegd. Misschien moet ik het anders zeggen. Er zijn aanzienlijke bedragen daarvoor neergelegd die tevens toch weer beperkt waren. Ik denk dat het goed is, nu al voor te bereiden dat in de volgende kabinetsformatie middelen voorhanden zijn voor een verruiming van de investering in grote infrastructuure projecten. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de kosten van de aanleg van de hogesnelheidslijn-Zuid ook al in het kabinetsvoorstel hoger zijn dan aanvankelijk gepland;

overwegende, dat het uit milieu- en ruimtelijke overwegingen ongewenst is deze meerkosten in mindering te brengen op voor het overige openbaar vervoer beschikbaar gestelde gelden;

verzoekt de regering zodanige voorbereidingen te treffen dat bij de totstandkoming van het volgend kabinet extra middelen voor de aanleg van geplande infrastructuur voor het openbaar vervoer kunnen worden gereserveerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Versnel-Schmitz en Van Heemst. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (22026).

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik wil nog even een ding rechtzetten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter! Mag ik even een vraag

stellen? Met deze motie zegt mevrouw Versnel het onacceptabel te vinden dat de aanleg van de HSL ten koste gaat van andere railinfrastructuur.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee, nee, nee! Ho, ho, ho! Dat zijn snelle conclusies van mevrouw Vos. Zo zit het niet. De minister zal zeker voor de huidige situatie een dekking moeten vinden in het korten op die infrastructuur. Dat kan niet anders, want zij heeft geen zakken met geld staan. Al die projecten worden niet allemaal aangelegd en uitgevoerd voor 1998. Dat geeft ons enig respijt in de tijd. Daarom zeg ik dat wij ervoor moeten zorgen dat er voor de volgende kabinetsperiode zodanige voorbereidingen getroffen moeten worden dat wij tegen die tijd voldoende kunnen reserveren voor het terugdraaien van hetgeen wij nu heendraaien. Snapt u wat ik bedoel?

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik snap wat u bedoelt. U vindt dat het in de toekomst eventueel moet worden teruggedraaid. Zou u het niet wenselijk vinden om in ieder geval vast te leggen dat het niet ten koste van rail mag gaan en dat de weg de eerst aangewezen is als het om bezuinigingen gaat?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ik heb daar in eerste termijn een aantal dingen over gezegd. Waarom zou er alleen maar op rail bezuinigd moeten worden? Ik heb daar overigens geen antwoord op gekregen. U begon toen zelf over de wegen bij Schiphol. Dat kan natuurlijk niet, want dat hebben wij al afgesproken. Je moet dus ontzettend uitkijken met wat je wel en niet afgesproken hebt. Als je nog geen afspraken over iets hebt gemaakt, dan kun je er nog iets mee. Maar als er wel afspraken zijn gemaakt, dan kun je die niet zomaar even terugdraaien. Dat vind ik dus niet zo'n goed voorstel van uw kant. Als de minister zegt dat zij de doortrekking van de A15 heeft afgeblazen...

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Daar was nog geen geld voor op de plank.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Wat jammer nu! Dat is een duidelijke opmerking van de minister.

Voorzitter! Ik wil nog iets opmerken over de besluitvorming over de grote projecten. Het was niet

zozeer dat ik er niet van uit zou gaan dat die niet iedere keer netjes zouden worden geëvalueerd, want natuurlijk wordt dat gedaan. Dat wordt keurig gedaan. Het gaat echter om het volgende. Als wij met de nieuwe wetgeving inzake de grote projecten komen, dan moet die worden ingepast in de Wet ruimtelijke ordening. Inpassing in de WRO vind ik essentieel, want als dat los van elkaar blijft staan, dan krijg je grote gaten. Bij de wijziging van die wet is het ontzettend belangrijk om gericht op het onderdeel van de inspraak te bekijken welke essentiële punten wij kunnen halen uit de projecten die wij tot dusverre hebben gedaan. Dat zijn onder andere inspraak en de manier waarop daarmee omgegaan wordt. Er zit een stijgende lijn in, maar je kunt toch kijken hoe dat nog beter ingericht zou kunnen worden, zodat het helderder wordt.

Voorzitter! Ik wil ten slotte nog even terugkomen op de WB3-variant. Ik ben ervan overtuigd dat wanneer die motie van de heer Van Heemst en mij wordt aangenomen, het echt mogelijk moet zijn om het binnen een jaar met de gemeenten eens te worden over de feitelijke inpassing. Vanuit Den Haag hebben wij daar alvast een goede voorzet voor gehad.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Voorzitter! Ik wil nog even terugkomen op de vraag van de heer Van den Berg. Mevrouw Versnel zei: laten wij nu niet beginnen aan het opsplitsen van het tracé, want dan krijgen wij allerlei oncontroleerbare dingen. Toch denk ik dat die vraag heel relevant is. In het contract met België staat namelijk: voor iedere dag dat een van beide landen later gereed is met de realisatie van de HSL tussen Antwerpen en Rotterdam dan 1 juni 2005, zal het land dat te laat gereed is, het andere land een vast bedrag betalen per dag dat het te laat wordt opgeleverd. Mij dunk dat wanneer er overeenstemming zou zijn om tot Rotterdam te gaan, er toch weinig tegen is om te zeggen dat de PKB tot die plaats geldig is. Blijkbaar is in het contract ook al rekening gehouden met die mogelijkheid. Dan kan dat andere gedeelte binnen dat jaar, waar mevrouw Versnel zojuist nog even voor pleitte, nader uitgewerkt worden.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66):

De heer Stellingwerf heeft daar op zichzelf een heel goed punt te pakken. Ik heb daar op dat moment niet aan gedacht, want het is een kwestie van de internationale overeenkomst die er ligt. Je schiet alleen ten aanzien van het Develgebied niet echt op als dat soort voorstellen van onze kant worden gevolgd. Maar ik geef toe dat het op zichzelf misschien buitengewoon slim kan zijn om dat wel te doen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Misschien kunnen wij daar nader op terugkomen. Ik zal een motie indienen waarin wel rekening wordt gehouden met een splitsing.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik heb de heer Van Heemst een vraag gesteld en wil die ook aan mevrouw Versnel stellen. Ondanks zeer forse oppositie van het kabinet tegen de Bosvariant, heeft zij nu de motie voorgelegd. Ik vind dat prima. Kan zij zich indenken dat er nog argumenten vanuit het kabinet komen, op grond waarvan zij zegt: wij gaan toch maar weer richting het kabinet?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Wij hebben dat natuurlijk niet zomaar even gedaan. Ook in eerste termijn heb ik gezegd dat wij die voorkeur niet zomaar hebben neergelegd. Juist omdat wij afweken van de kabinetsvoorkeur, hebben wij daar stevig over nagedacht en heb ik in eerste termijn de argumenten uitvoerig gegeven. Het zouden dus geheel andere en geheel nieuwe argumenten moeten zijn.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Maar kunt u zich een argument voorstellen waarmee het kabinet...

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dan had ik dat wel bedacht. Als ik mij dat zou kunnen voorstellen, had ik dat natuurlijk ingewoven in mijn tekst. Dat is duidelijk.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Kortom: u kunt zich dat gewoon niet voorstellen en "Bos" is gewoon een harde voorkeur van de fractie van D66.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Het is de voorkeur van de fractie van D66. Anders dienen wij dat soort moties toch niet in. Kom nou!

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Mevrouw

Versnel heeft mij in mijn inbreng horen zeggen dat, als wij nog even zo doorgaan, de Belgen slapend rijk worden, gelet op de overeenkomst die met België gesloten is. Ook de heer Stellingwerf heeft zojuist al gezegd dat er, als wij te laat zijn, per dag een boete aan België moet worden betaald. U doet nu voorstellen voor studies ten noorden van Rotterdam, maar ook voor studies ten zuiden van Rotterdam. Als nu, zoals de heer Stellingwerf heeft gedaan, een opsplitsing wordt voorgesteld, bent u nog steeds niet uit de problemen. Hoe kijkt u daartegen aan?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Laat ik daar eens soepel en snel tegen aankijken. Ik heb al gezegd dat de kwestie in het Develgebied, de Dordtse Kilvariant, wat mij betreft nog moet worden uitgezocht. Dat zou dus voor enige vertraging kunnen zorgen, hoewel ik mij helemaal niet kan voorstellen dat dat niet binnen een bepaalde periode kan gebeuren. Het zal echter zeker enige vertraging met zich kunnen brengen. Je zou het kunnen splitsen, omdat de verplichting slechts tot Rotterdam geldt.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Dan komen wij toch een beetje in de knoop met vorig jaar door ons genomen besluiten over Schiphol. Daarbij was ook de fractie van D66 van mening dat de lijn naar Schiphol moest worden doorgetrokken.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Denkt u daar nu ineens, tijdens dit debat, anders over?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Nee, hoor. Daar denk ik helemaal niet anders over. Ik vind het ontzettend belangrijk dat er een goede aansluiting op Schiphol komt. Dat heb ik in mijn bijdrage aan dit debat ook telkens gezegd. Het is een wezenlijk punt voor de onderbouwing van het hebben van een HSL in het algemeen. Dat is één. Ten tweede denk ik dat het bestuurlijk overleg binnen een jaar geregeld kan zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat het meer dan een jaar moet duren. Ten derde zijn er snellere bouwmethodes, waardoor je niet hoeft in te klinken. Als je niet hoeft in te

klinken, scheelt dat een hoop tijd, zeker op die sopgrond. Kortom: wat je eventueel in de procedure verliest, kun je in de bouwtijd winnen.

De heer **Poppe** (SP): Het verzet van de regering tegen de WB3-variant was redelijk meedogenloos. U zegt dat de regering met andere argumenten moet komen. Eén van de argumenten die nu nog kan volgen, zou het uitspreken van het "onaanvaardbaar" kunnen zijn. Hoe dapper blijft u daar dan staan?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Dan blijf ik gewoon net zo hard staan.

De heer **Poppe** (SP): Met of zonder die motie?

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Net zoals bewindslieden soms dingen mee terugnemen naar het kabinet, zou ik dat mee terugnemen naar mijn fractie.

De heer **Poppe** (SP): Als de regering "onaanvaardbaar" zegt, gaat u dus gewoon rustig naar uw fractie terug.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Natuurlijk ga ik daarmee naar mijn fractie. Dat zijn dingen waarover je moet overleggen.

De heer **Poppe** (SP): De fractie van D66 is nog niet zover dat zij nu al weet dat zij kan zeggen: wij staan daarvoor en nergens anders voor.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Hoor eens even: je gaat vanwege een spoorlijn niet bij voorbaat zeggen: kabinet, ga heen. Dat is niet iets wat bij ons normaal op het bord ligt. Echt niet.

De heer **Poppe** (SP): Het gaat om 10,4 mld.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Ja, maar u weet zelf wanneer een kabinet heen gaat, overigens meestal over trivialeitaten, namelijk wanneer de boel verziekt is. Dat is absoluut niet het geval.

De heer **Poppe** (SP): Soms ligt het zelfs al aan een nachtvlucht meer of minder. Zo gek zou het dus niet zijn voor 10,4 mld. en zo'n ravage.

Mevrouw **Aiking-van Wageningen** (groep-Nijpels): Mijnheer de

voorzitter! Uit onze bijdrage heeft men kunnen concluderen dat de voorkeur van onze fractie uitgaat naar de RPF-variant voor het tracé ten noorden van Rotterdam. Deze RPF-variant vormt een creatieve oplossing en heeft naar de mening van onze fractie ook aanzienlijke voordelen ten opzichte van de reeds uitvoerig bestudeerde en besproken varianten zoals de Bosvariant en de bundelingsvariant. Het is juist de creativiteit die boeit en die dan ook gunstig afsteekt bij het starre en fantasieloze voorstel van het kabinet. Dat is een ontwerp dat is vastgenageld aan 300 km/uur, rechttoe rechtaan, en aan een krampachtig bewaakt budget. Het is een voorbeeld van een mijns inziens technocratische opstelling die haaks staat op de fraaie voornemens van dit kabinet over zorgvuldigheid en die haaks staat op een pleidooi voor het samengaan van economie en ecologie, waarvoor vindingsrijkheid en creativiteit nodig is.

In verband met de weinige tijd die mij gegund is, vraag ik juist met het oog op die creativiteit en vindingsrijkheid nog eens uitdrukkelijk de aandacht voor het HSL-tracé ten zuiden van Rotterdam door het Develgebied en de Hoekse Waard. Daar ligt ons eerste bezwaar. Om te redden wat er nog te redden valt, werd door diverse instanties gepleit voor een tunnel door het Develgebied. Tot mijn verbazing werd de tunnel afgewezen op grond van het feit dat daardoor het archeologisch bodemarchief zou worden aangetast. Zie onder andere de antwoorden op de vragen 348 en 349.

Voorzitter! Dit argument zou steekhoudend zijn geweest als hier een tunnel zou worden aangelegd volgens de klassieke methode, namelijk graven van bovenaf. Uitgaande van de mogelijke toepassing van de boortunnelmethodiek kan dit argument dus als niet terzake terzijde worden geschoven. De Stichting oudheidkundig bodemonderzoek Hoekse Waard heeft mij bevestigd dat zij deze verbazing deelt en wijst er ten overvloede op dat de schade aan de archeologische waarde in dit gebied bij een eveneens ingrijpende aanleg bovengronds ook aanzienlijk zal zijn. De stichting heeft haar standpunt over een en ander reeds eerder in brieven kenbaar gemaakt aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM. Op grond van deze

gegevens moet dus geconcludeerd worden dat ook de beantwoording van de vragen over dit punt onvolledig en achterhaald is.

Het tweede bezwaar van onze fractie betreft de doorsnijding van de Hoekse Waard. Ook hier is de beantwoording van onder andere vraag 269 onvolledig. Hier is niet voldoende melding gemaakt van het feit dat op grond van de voorlopige toedeling van de grond in het kader van de ruilverkaveling reeds bedragen aan subsidies door de overheid zijn geïnvesteerd naast de eigen bijdrage van de betrokken agrariërs. Deze subsidies moeten dus voor een aanzienlijk deel als kapitaalvernietiging worden beschouwd. Bovendien is het de vraag of niet op grond van het voorgenomen tracé een geheel nieuw plan van toedeling zal moeten worden opgesteld.

Al dit soort problemen doet vrezen dat de plannen van het HSL-tracé door het Develgebied en de Hoekse Waard grotere financiële gevolgen zullen hebben dan nu wordt ingeschat. Onze fractie pleit daarom voor de zogenaamde Dordtse Kilvariant, die vandaag al meer is besproken. Naar onze mening moet het roer om nu het nog kan. In de beantwoording van vragen over deze mogelijkheid wordt toegegeven dat de consequenties van deze variant, ik citeer: "niet diepgaand zijn bestudeerd". Naar de mening van mijn fractie doet het afwijzen van deze optie op overwegingen die uitsluitend gebaseerd zijn op technische en financiële argumenten geen recht aan de grote voordelen voor milieu, landschap en landbouw, die deze variant met zich brengt.

De door de minister gesignaleerde financiële bezwaren lijken geen steek te kunnen houden, gezien het feit dat de in deze variant geplande tunnel onder Zwijndrecht en de Oude Maas ter lengte van slechts 3 km een vervanging betekent van de in het kabinetsvoorstel geplande twee tunnels onder de Oude Maas bij Puttershoek en onder de Dordtse Kil. Daar komt nog bij dat de kruising met de geplande tunnel voor de Betuwelijn ter hoogte van Kijfhoek geen steek houdt, omdat bij de Willemstunnel ook een tweetal tunnels onder elkaar gerealiseerd bleken te kunnen worden.

Voorzitter! Vele malen in het verleden is gebleken dat onze bouwers en technici worden

geprikkelde tot creatieve vondsten, als een ingewikkeld probleem moest worden opgelost. Ik geef toe dat de Dordtse Kilvariant enige inzet en creativiteit vereist. De realisering vereist meer dan de lijn lompweg neerleggen door open en groene regio's van Devel en Hoekse Waard; dat is waar. Hiermee ben ik terug bij mijn eerste uitlatingen. Waar is de in het regeerakkoord beleden vindingsrijkheid en creativiteit gebleven? Waar is het nagestreefde evenwicht tussen economie en ecologie gebleven?

Voorzitter! Laat ik vooropstellen dat ik onder de indruk ben van de wijze waarop beide ministers hun voorkeurstracé vanmorgen hebben verdedigd. Desondanks blijft voor mij de afwijzing van dit kabinetsstandpunt overeind om reeds uiteengezette argumenten. Dit tracé had ook 30 jaar geleden vastgesteld kunnen worden en het zou waarschijnlijk zonder noemenswaardige tegenstand geaccepteerd zijn. Sedertdien heeft toch een omslag in het denken plaatsgevonden op grond van het besef dat natuur- en milieuvriendelijk denken meer vereist dan een tunneltje hier en daar en een rijtje beplanting elders. Milieubeleid is uitgaan van de groei van de beperkingen en op een fundamenteel andere wijze prioriteiten stellen. Het vereist, kortom, een vergaande mentaliteitswijziging en dat is nu juist wat ik mis. Ik wil besluiten met de aloude zegswijze: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

In het kader van mijn pleidooi om het Develgebied en de Hoekse Waard te ontzien, heb ik een motie opgesteld, waarvan ik begrepen heb dat ze vrijwel identiek is aan die van mevrouw Versnel. Ik wil de motie toch voorlezen en daarna vergelijken met die van mevrouw Versnel om te bezien of ik haar aanhoud of intrek.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de regering voornemens is een geheel nieuwe hogesnelheidslijn aan te leggen door het groene gebied ten zuiden van Rotterdam, bestaande uit het Develgebied en de Hoekse Waard;

van mening, dat de aanleg door deze gebieden grote schade toebrengt aan natuur en landschap en de laatste restanten van rust en recreatiemogelijkheden voor de omringende bevolking op onaantoonbare wijze aantast;

verzoekt de regering de Dordtse Kilvariant opnieuw en nu diepgaand op toepasbaarheid te onderzoeken vanuit de wil om meer evenwicht te brengen tussen economie en financiële belangen enerzijds en behoud van natuur- en landschapswaarden anderzijds,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Aiking-van Wageningen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (22026).

De heer Stellingwerf (RPF): Voorzitter! Mevrouw Versnel heeft zo-even gezegd dat het kabinet niet zou heengaan vanwege een spoorlijn en dat het een triviale zaak zou zijn. Ik schrok daar een beetje van. Ik hoop dat zij daarmee niet een oordeel over haar eigen stellingname geeft maar dat zij haar ongelofte uit over een mogelijke reactie vanuit het kabinet, namelijk om met de portefeuille te rammelen.

Mevrouw Versnel-Schmitz (D66): Mijnheer Stellingwerf! Ofwel ik heb mij niet goed uitgedrukt ofwel u heeft niet goed begrepen wat ik zei. Ik zei niet dat deze spoorlijn een triviale zaak is maar dat kabinetten meestal vallen over triviale zaken, als de verhoudingen ziek zijn. Ik vind de verhoudingen in dit geval absoluut niet ziek, integendeel, die zijn goed. Het is niet reëel om in die situatie te veronderstellen dat het kabinet naar huis wordt gestuurd of uit eigen beweging naar huis gaat. Overigens ga ik ervan uit dat de regering de wens van de meerderheid van de Kamer zal accepteren.

De heer Stellingwerf (RPF): Dan heb ik het toch goed begrepen. Mevrouw Versnel gaat ervan uit dat het kabinet de zaak in die zin niet op de spits zal drijven.

Voorzitter! Minister Jorritsma is vanochtend begonnen een aantal punten van overeenstemming op te sommen, en daar kan niemand tegen zijn. Zij heeft zelfs duidelijk gemaakt

dat zij initiatieven om in Brabant verbeteringen aan te brengen niet bij voorbaat met een onaantoonbaar zal afdoen; tenminste, zo heb ik haar reactie geïnterpreteerd. Nu is dat ook moeilijk en onverstandig op punten, waar de gehele Kamer een ander oordeel is toegedaan dan de regering. Anders wordt het voor het tracédeel vanaf de Hoekse Waard naar Rotterdam en het tracédeel ten noorden van Rotterdam. Hier meent het kabinet dat het schijnbaar onverzoonlijke verzoend is, dat het het beste wilde en dat geen beter evenwicht gekozen kan worden tussen kosten en baten, mede bezien in het licht van andere investeringen in de infrastructuur. Alle andere varianten zijn gewogen en te licht bevonden. Impliciet heeft het kabinet daarmee een hard oordeel gegeven over de opvatting van vrijwel de gehele Kamer. Alleen de fractie van de VVD acht de A1-oplossing in wezen de beste oplossing. De fractie van de RPF is het in ieder geval niet eens met die benadering. Het is wrang dat de volksvertegenwoordiging op zo'n moment moet constateren dat een dergelijke grote voorkeur voor een alternatief gewoon geblokkeerd zou kunnen worden door interne politieke verhoudingen. Ik ben overigens blij dat het tot op heden niet zo gelopen is en dat er zelfs een aantal moties liggen die voor een groot deel in onze richting komen.

Mijnheer de voorzitter! Hoe je het ook noemt, het gedrag, dat minister Jorritsma een aantal grote maatschappelijke organisaties verwijt, lijkt in ieder geval ingegeven door de houding van het kabinet. Ik vond de kritiek niet gepast. De argumenten van de minister hebben mij ook niet overtuigd. Het hangt er in dergelijke gevallen vooral van af aan welke prognoses je waarde hecht.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb de indruk gekregen dat de plotselinge verandering van de maatschappelijke organisaties niets te maken had met het standpunt van het kabinet, maar met het standpunt van de Kamer. Of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer Stellingwerf (RPF): Dat zullen de maatschappelijke organisaties zelf wel uitleggen. Ook maatschappelijke organisaties staan in het maatschappelijke leven.

Minister Jorritsma-Lebbink: Hoe kunt u dan zoveel kritiek op mij hebben? Het ging niet om datgene wat ik vorige week heb gezegd, maar wat de Kamer heeft gezegd. Ik heb vandaag gezegd, dat mij dat wat heeft verbaasd.

De heer Stellingwerf (RPF): Het ging met name ook om de toon waarop dat gebeurde. Overigens verwijs ik naar het langdurige proces dat op dit punt ook al gaande is. Reeds een halfjaar geleden is een dergelijk samenwerkingsverband naar de Kamer en naar ik aanneem ook naar de regering gekomen om aan te geven op welke manier het tegen de plannen van het kabinet aankijkt. De minister zal dat hebben ervaren als: zij zijn overall tegen. Men heeft op twee punten aangegeven ergens voor te zijn: bundeling en strikte handhaving van een consequent ruimtelijk rijksbeleid.

Voorzitter! Ik ben ervan overtuigd, dat ook de bundelingsvariant, zoals bepleit door Bos en door middel van de RPF-voorstellen – deels aangepast – evenveel toekomstwaarde en vervoerswaarde heeft als de A1-variant. Minister Jorritsma heeft die RPF-variant in vier woorden afgedaan met verwijzing naar het rapport van het projectbureau. Mijn fractie heeft die bezwaren weerlegd. Wij hebben moeten constateren, dat de beoordeling van de RPF-variant te zeer gebeurd is door een gekleurde bril. Dat kun je een projectbureau ook niet kwalijk nemen. Het heeft immers de A1-variant te verdedigen. Ik noem in het kort de punten waar het projectbureau de RPF-variant beter laat scoren dan de A1-variant: toekomstwaarde, gebruikswaarde, belevingswaarde op het punt van stedenbouw, geluid en trilling en sociale aspecten terzake van het woon- en leefklimaat. Op het punt van natuur en milieu en ruimtelijke ordening wordt aangegeven, dat de RPF-variant negatief scoort. Ik denk dat het op het punt van landschap, ecologie en bodem en water hoogst onwaarschijnlijk is, dat dit het geval is. Ik denk dat er sprake is van of verkeerde criteria of dat in de beoordeling toch een aantal zaken niet goed voor het voetlicht is gekomen. Hetzelfde geldt voor de ruimtelijke ordening. Op een groot aantal punten – wonen, werken, recreatie en landbouw – scoort de RPF-variant negatiever dan de A1-variant. Ik denk dat het omge-

keerde het geval is. Je hoeft alleen maar terzake van de landbouw te denken aan de 3B-hoek waar de RPF-variant juist het landbouwgebied ontziet. De A1-variant doorkruist het gehele gebied op vrij grove wijze, zij het dat er wel sprake is van verbetering ten opzichte van eerdere plannen. In ieder geval klopt de conclusie van de minister, dat de RPF-variant een aantal voordelen aan elkaar koppelt maar dat er nog meer nadelen aan elkaar worden verbonden van geen kant. Als je dat vindt, wil je de positieve kanten van een dergelijke koppelingsvariant niet zien. In ieder geval worden in die optie de Vinex-locaties ten noorden van Delft en Rotterdam niet doorsneden. Tegelijkertijd wordt in de RPF-variant het knelpunt Delft opgelost. In de optie van de RPF-fractie is de tunnel in Delft onlosmakelijk verbonden met de HSL, uiteraard gezien vanuit onze variant. Het nu melden dat wij over Delft spreken bij de behandeling van het MIT en de begroting komt op mij over als een verschuiven van problemen. Met zes sporen tussen Rotterdam en Delft en een viersporige tunnel in Delft om met de geboorde tunnel aan te sluiten op het Bostracé langs de A4 is er, denk ik, sprake van veel toekomstwaarde en veel vervoerswaarde. Overigens laat de tekst van de motie-Van Heemst open dat op dit onderdeel de RPF-variant mede wordt onderzocht in het jaar dat blijkbaar nodig om de Bosvariant nader uit te zoeken. Ik ben benieuwd of daarvoor de mogelijkheid wordt gecreëerd.

Ten aanzien van het Groene Hart en het kleine Groene Hart, namelijk het Develgebied, moet mij van het hart dat de benadering van de minister van VROM mij niet heeft aangesproken. Ik waardeer haar oorspronkelijke poging om te komen tot bundeling, maar haar stapsgewijze redenering om te komen tot afwijzing van de Bosvariant is bij mij niet overgekomen. Een optimale en volwaardige HSL hoeft niet noodzakelijkerwijs tot een rechtstreekse verbinding tussen Rotterdam en Amsterdam te leiden.

De keuze inzake het Bentwoud achten wij een slechte. De consequenties voor het kassengebied zijn, zoals ik al zei, naar ons gevoel onderbelicht gebleven. Zeker, de regiomix is wellicht de minst slechte oplossing in de optie van het kabinet, maar is ook niet meer dan

dat. Het blijft een heel slechte oplossing voor het kassengebied nabij Bleiswijk.

Dan kom ik tot de snelheid. De PKB-tekst spreekt van nieuwe spoorlijnen die geschikt zijn voor het rijden met een snelheid van 300 km/uur. Gezien mijn opvatting dat je zou moeten kiezen voor een bundelingsvariant is het op deze manier vastleggen van één ontwerp-snelheid niet terecht en ook overigens niet wenselijk. Ik stel dan ook voor, op dat punt de woorden "in principe" aan de PKB-tekst toe te voegen. Dit zijn woorden die de minister vanmorgen ook heeft gebezigd.

Voorzitter! Ten slotte wil ik drie moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat in de PKB-tekst wordt uitgegaan van een ontwerp-snelheid van 300 km/uur op nieuwe spoorlijnen;

constaterende, dat hiermee wat betreft het tracé ten noorden van Rotterdam een keuze voor andere voorgestelde varianten dan de A1-variant de facto wordt uitgesloten;

overwegende, dat het wenselijk is dat de Bos- en de RPF-variant even gedetailleerd en grondig worden uitgewerkt als de A1-variant met als doel vervolgens zo spoedig mogelijk een onderbouwde keuze te maken voor het tracé ten noorden van Rotterdam;

verzoekt de regering aan de PKB-tekst op pagina 14, eerste alinea voor de woorden "een snelheid van 300 km/uur" toe te voegen de woorden "in principe",

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 46 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- over het tracé van de HSL-Zuid tussen Amsterdam-Schiphol en Rotterdam principiële verschillen bestaan;
- de Bos- en de RPF-variant niet even gedetailleerd en grondig zijn uitgewerkt als de A1-variant;
- met een dergelijke uitwerking circa één jaar is gemoeid;

spreekt uit dat de HSL-Zuid ten zuiden van Rotterdam gerealiseerd kan worden;

verzoekt de regering met spoed de hierboven genoemde varianten mede met het oog op het te voeren bestuurlijk overleg op een aan de A1-variant gelijkwaardig uitwerkingsniveau te brengen om op basis daarvan tot definitieve besluitvorming over te gaan ten aanzien van het tracé ten noorden van Rotterdam en de PKB-tekst dienovereenkomstig aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 47 (22026).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de geluidsbelasting langs het spoorviaduct in Delft waarden bereikt van 82 dB(A) en dat derhalve sprake is van een onaanvaardbare situatie;
- de Kamer zich al diverse keren expliciet heeft uitgesproken voor een duurzame oplossing door middel van een tunnel bij het knelpunt Delft;

spreekt uit dat het knelpunt Delft, ongeacht de keuze inzake de HSL, op de kortst mogelijke termijn dient te worden opgelost door het aanleggen van een tunnel;

spreekt uit dat daarbij de realisering

van een viersporige tunnel niet wordt uitgesloten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (22026).

De heer **Stellingwerf** (RPF): Tot slot, voorzitter, merk ik op dat ik niet alle moties zal behandelen die zijn ingediend. Duidelijk zal zijn dat wij een aantal moties zullen steunen die door andere fracties zijn voorgesteld.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik dank beide ministers voor hun mondelinge en schriftelijke beantwoording. Op dit moment kan ik een gevoel van teleurstelling niet onderdrukken. Het niveau van het debat was niet op alle punten overeenkomstig het belang van de beslissing, maar hierbij moet de Kamer meer zichzelf aanspreken dan de ministers. Gelet op de kloof tussen burger en bestuur, moeten wij erop letten dat de Kamer geloofwaardig overkomt en dat zij zorgt voor een goed niveau bij dit soort uiterst belangrijke en ingrijpende beslissingen.

Ik kan ook een gevoel van teleurstelling niet onderdrukken als het gaat om de openheid van de discussies over alle mogelijke varianten. Hiermee houdt het feit verband, dat van de aanvang af niet alle varianten gelijkwaardig in de beschouwingen zijn betrokken en zij daarom hier nu niet op een gelijkwaardig niveau aan de orde kunnen zijn. Dat is toch duidelijk een handicap bij dit debat.

Voorzitter! Ik heb de indruk dat vanaf de aanvang van deze discussie, dus de laatste tien jaar, de besprekingen sterk gefocust waren op de noodzaak van de aanleg van een lijn. Ik heb echter al eerder betoogd, dat het in principe gaat om de vraag of ons net aangesloten moet zijn op het net van hogesnelheidstreinen. Voor die aansluiting kan een nieuwe lijn nodig zijn, maar dat hoeft niet. Minister Jorritsma hoorde ik voortdurend zeggen: er moet een nieuwe lijn worden aangelegd. Dat is echter niet de eerste vraag. De eerste vraag is: kunnen wij adequaat de hogesnelheidstrein op ons net krijgen? Als aangetoond is dat dat echt niet

kan, moet je overwegen een nieuwe lijn aan te leggen. Dat is de goede volgorde van de discussie. Een nieuwe lijn kan, maar zij hoeft dus niet per definitie nodig te zijn.

Voorzitter! Hiermee kom ik onherroepelijk te spreken over het stuk boven Rotterdam. Als ik hoor dat er een snelheidseis van 300 km/uur is, vraag ik mij af: waar zijn wij mee bezig? Het is eerder gezegd en ik heb dat in het verleden ook vaker betoogd: die snelheid kan boven Rotterdam amper gehaald worden. Moeten wij dan toch in met name het Groene Hart tegen hoge kosten een grote ingreep plegen?

Ik denk ik dit verband ook aan wat er in België en Frankrijk gebeurt. Dat moet ons toch ook wat te zeggen hebben. Daar is bezinning gaande en is de vraag aan de orde: is wel overal die absolute snelheidseis nodig? Met name als wij het noordelijk deel van de Randstad als één agglomeratie zien – internationaal moet je het zeker als één deel beschouwen – is het toch illusoir om te veronderstellen dat je daar snelheden van 300 km/uur kunt halen.

Ik wijs er overigens op dat men met de HSL-Oost uitgaat van 200 km/uur. Hierover heb ik de minister een vraag gesteld, maar ik meen dat die niet beantwoord is. De minister zal toch niet willen zeggen, dat de HSL-Oost onvoldoende toekomstwaarde heeft. Dat stelt ze wel voor de lijn boven Rotterdam als daarop slechts 200 km/uur mogelijk is. Daar wringt dus iets. Ik hoop dat de minister op dit punt meer duidelijkheid wil bieden.

Voorzitter! Voordat ik mijn visie op de tracékeuzen geef, wil ik nog een enkele algemene opmerking maken. Ik heb nogmaals aandacht gevraagd voor de samenhang van het totale hogesnelheidslijnnennet in Europa, ook vanuit Nederland. Ik heb daarop geen reactie gehoord. Ik denk bij dat hogesnelheidslijnnennet niet alleen aan het zuiden – daarop hebben wij ons in de discussies altijd heel sterk gefocust – maar ook aan oost en noordoost. Met name denk ik aan de richting Berlijn. Worden daartoe ook voorbereidingen getroffen, zodat Nederland daar met een vertakking kan aansluiten?

Mijn tweede opmerking betreft het kostenplaatje en met name datgene wat de minister noemt: herprioritering. Ik wil wel weten ten koste waarvan die herprioritering gaat. Ik

herinner mij de discussie over de aanleg van de Betuwelijn en de uitbreiding van Schiphol. Bij de discussie over Schiphol heb ik zelfs een motie ingediend. Ik heb toen gezegd, dat de kosten niet ten laste van de binnenvaart mogen komen. Die sector heeft in de afgelopen jaren al veel bezuinigingen moeten ondergaan. Straks zullen toch niet opnieuw de beheerders van de kanalen en de mensen van de binnenvaart de dupe worden van de meerkosten voor de aanleg van de hogesnelheidslijn? Dat zal toch niet acceptabel zijn voor de minister?

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Voorzitter! Ik meen aangegeven te hebben bij welke posten herprioritering gezocht moet worden. Die hebben niets met kanalen of de binnenvaart te maken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Maar u hebt niet uitgesloten dat andere zaken aan de orde kunnen komen. Bovendien kan de aanleg duurder worden. Denkt u eens aan de wensen van de coalitie.

Minister **Jorritsma-Lebbink**:

Daarover komen we nog te spreken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Precies, maar daarbij zie ik juist risico's. Wij hebben eerder gezien hoe zoiets gaat.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: U kunt wel risico's zien, maar u kunt toch niet veronderstellen dat ik al aanpassingen bedenk voor moties waarover nog niet eens een discussie is geweest en die in elk geval nog niet zijn aangenomen. Ik heb aangegeven waar naar onze mening de herprioritering gezocht moet worden.

De heer **Van den Berg** (SGP): Prima, maar dit was ook een signaal aan mijn collega's.

Voorzitter! Ik kom op de discussie over de 25 kilovolt. Ik begrijp wel wat de minister daarover heeft gezegd, maar ik ben van mening dat de besluitvorming niet in de goede volgorde plaatsvindt. Wij zouden eerst zo'n belangrijke beslissing ten aanzien van ons totale net moeten nemen en ons daarop moeten instellen. Daarna zouden wij de consequenties voor de capaciteit enzovoort moeten bekijken. Wij zijn

nu in feite omgekeerd bezig. Ik vind dat een slechte zaak.

Over de tracés kan ik kort zijn. Voor het tracé bezuiden Rotterdam ligt er een aantal moties, met name voor het stuk in Noord-Brabant. Ik denk dat wij moeten streven naar duurzame oplossingen. Daarom sta ik ook sympathiek tegenover die moties. Wat de Hoekse Waard en het Develgebied betreft, ben ik blij dat er een duidelijke uitspraak ligt van twee van de coalitiepartners. Ik sta zeer positief tegenover die Drechtsteden-variant. Benoorden Rotterdam is er het probleem Delft. Op dat punt zijn inmiddels al drie moties ingediend. Deze overlappen elkaar; daar zal dus nader over gepraat moeten worden. Duidelijk is in ieder geval dat het probleem moet worden opgelost.

Voorzitter! Ik kom op de keuze van onze fractie. Ik heb onze keuze al duidelijk uitgesproken. Ik zal die nu niet opnieuw onderbouwen, want dat kost te veel tijd. Er is glashelder onderstreept, ook vanuit Den Haag, wat de voordelen van de BLN-plus-variant zijn. Ik vind – ik zeg dat tegen de heer Leers – dat in deze fase van het debat, de tweede termijn, ook op dat punt een uitspraak moet voorliggen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het wenselijk is de hogesnelheidsspoorverbinding tussen Rotterdam en Amsterdam zoveel mogelijk te bundelen met de bestaande spoorweginfrastructuur;

verzoekt de regering nadere voorstellen te doen op basis van de zogenaamde BLN-plus-variant en de planologische kernbeslissing dienovereenkomstig aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 49 (22026).

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik maak tot slot nog twee korte opmerkingen. Als zou worden besloten om de A1-variant aan te

leggen – dat is niet de voorkeur van mijn fractie – dan wil ik nogmaals pleiten voor een nauwkeurig onderzoek van de waterhuishoudkundige gevolgen daarvan. Ik heb hier al vragen over gesteld en heb daar ook antwoorden op gekregen. Ik heb nu echter in de schriftelijke beantwoording gelezen dat nog nader geotechnologisch en geohydrologisch onderzoek nodig is. Dat betekent dat nog lang niet alles duidelijk is. Laten wij dus goed weten wat wij doen. Misschien dat hetgeen mevrouw Versnel heeft gevraagd in haar motie over de plaatconstructies, ook in dat kader bekeken kan worden.

Wat is nu de consequentie van de voorgestelde moties? Het zijn in het algemeen geen amenderende moties. Wat betekent dit voor de besluitvorming? Als ik een aantal moties goed lees, zal de PKB-tekst op dit moment niet goedgekeurd kunnen worden door de Kamer. Betekent dit vertraging in de besluitvorming? Zo ja, geldt dat dan zowel voor het noordelijke deel als voor het zuidelijke deel? Ik denk hierbij aan datgene waar ik bij interruptie met mevrouw Versnel over gesproken heb. Kortom, ik denk dat het van groot belang is dat er van de zijde van de regering helderheid wordt verschaft. Hoe je er ook tegen aankijkt, het gaat om een ordelijke en duidelijke besluitvorming. Daar moeten wij niet de mist mee ingaan.

Mevrouw **Versnel-Schmitz** (D66): Voorzitter! Ik wil even een misverstand wegnemen. Ook bij een A1-variant zou ik nooit een plaatconstructie willen voorstellen voor dat deel dat nu ondertunneld wordt. Je gaat daar dwars door een stiltegebied heen. En dan is een plaatconstructie dus echt niet de bedoeling, want je komt daarmee ten minste op maaiveldniveau.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat heb ik ook niet bedoeld. U snijdt met uw motie in feite hetzelfde probleem aan. Wij weten allemaal hoe gevoelig de problematiek van onze waterhuishouding ligt. Ik noem verzilting en grondwaterstromen. Daar komen dan de trillingen van de HSL bij. Dat is een nieuw probleem voor ons op onze zachte bodem. Ik denk dus dat wij daar heel goed naar moeten kijken.

De heer **Schutte** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank beide bewindslieden voor hun reactie op de bijdragen van de kant van de Kamer. De emotionele en niet altijd even zakelijke wijze waarop de discussie tot nu toe af en toe gevoerd werd, zou de indruk kunnen wekken dat er sprake is van fundamentele tegenstellingen tussen regering en Kamer en tussen de verschillende fracties onderling. Dat is de werkelijkheid niet en het is goed dat de minister van Verkeer en Waterstaat begonnen is met daaraan te herinneren. Vrijwel eenieder is ervan overtuigd dat Nederland op het hogesnelheidsnet moet worden aangesloten. De kritiek spitst zich toe op twee vragen. Welk tracé kiezen wij ten noorden van Rotterdam? Wat hebben wij over voor de opheffing van knelpunten? In mijn tweede termijn spits ik mijn betoog hierop toe.

De bewindslieden hebben hun antwoord opgebouwd langs dezelfde lijn welke ik in mijn eerste termijn volgde. Ik heb toen benadrukt dat gebruikmaking van bestaande infrastructuur een duidelijker voorkeur heeft boven aanleg van nieuwe. Daarom moesten de alternatieven serieus genomen worden onder een randvoorwaarde: een optimaal concurrerende situatie voor langere tijd. Juist vanwege die randvoorwaarde kwam ik tot de voorlopige conclusie dat zowel het BBLN-tracé als een Bosvariant op grote bezwaren stuitte. Ik meen dat de bewindslieden in hun antwoord dat nog eens duidelijk hebben onderstreept. Daarbij is nog het minst belangrijk dat varianten extra tijd kosten. Essentieel is naar mijn mening dat ze te weinig garanties bieden dat het gaat om oplossingen met toekomstwaarde. Welk tracé wij ook kiezen, altijd zal het gaan om een zeer grote investering met forse consequenties voor mens en natuur. Een ingreep van die orde is dan alleen verantwoord als menselijkerwijs gesproken mag worden aangenomen dat daardoor wordt geïnvesteerd in de toekomst. Een toekomst welke zonder zo'n ingreep gekenmerkt zal worden door schade aan natuur en leefmilieu als gevolg van een te ongeremde en ongepaste groei van milieuonvriendelijke vormen van mobiliteit. Ik geloof dat beide ministers er in geslaagd zijn duidelijk te maken dat het voorgestelde A1-tracé het best

scoreert in de combinatie van toekomstwaarde voor vervoer en milieu. Op onderdelen kunnen andere varianten wellicht beter scoren, maar naar mijn overtuiging in totaliteit niet. En dan moeten wij ook niet kiezen voor zo'n variant waarbij wij het risico lopen dat bij nadere uitwerking zal blijken dat de problemen groter zijn dan nu is te voorzien. De fracties van de PvdA en D66 proberen de koers toch te verleggen naar een Bosvariant, maar het was direct al opvallend dat ze die voorkeur pas uitspraken nadat ze uitvoerig de kwaliteiten van het A1-tracé hadden geprezen. De eventuele meerwaarde van een Bosvariant is dus ook in hun ogen een betrekkelijke. Als dat zo is, moet je wel heel zeker van je zaak zijn om de regering te vragen de PKB voor een belangrijk deel te herschrijven met alle gevolgen van dien. Ik kan mij niet voorstellen dat deze bewindslieden, die politiek zoveel energie hebben gestoken in deze zaak, die gevolgen willen aanvaarden op de smalle basis van het verschil tussen best en opperbest.

Na het antwoord van de regering moeten wij ons afvragen of in dit soort zaken opperbest wel bestaat. Elke keuze heeft, zeker op korte termijn, forse bezwaren. Dat moeten wij ook maar niet verdoezelen. Juist daarom is het ook zo belangrijk dat wij niet gemakkelijk bezwaren relativeren met te verwijzen naar de hoge kosten van verbeteringen. Een HSL is een investering in de toekomst, maar de inpassing van het tracé moet dat ook zijn. Ik begrijp wel dat de bewindslieden graag de knip op de portemonnee houden, maar ik ben er niet van overtuigd dat het uiteindelijke door de regering voorgestelde budget ook einde discussie moet betekenen. Ik denk met name aan de al veel genoemde knelpunten Develgebied, Zevenbergschen Hoek en Breda-Prinsenbeek. Wat mij betreft moeten deze in goed overleg met de gemeenten worden weggenomen. Wat Zevenbergschen Hoek betreft merk ik op, dat op deze plaats het moment is bereikt dat de situatie in haar geheel moet worden beoordeeld; de HSL voegt hier een probleem toe aan een situatie die eigenlijk al nauwelijks acceptabel is.

De hoofdreden waarom ik in eerste termijn nog reserves had tegenover het A1-tracé was de vrees voor ongewenste ruimtelijke ontwikkelingen rond Zoetermeer-

Oost. Het antwoord van de regering heeft die vrees niet geheel kunnen wegnemen. Zelfs een dubbel slot kan immers onder maatschappelijke en politieke druk weer geopend worden, maar ik erken wel dat regering en Kamer nu redelijkerwijs niet meer kunnen doen dan dit slot zo stevig mogelijk aan te brengen.

Een tweede pijnpunt betrof de aansluiting van Den Haag. Daarbij stond voor mij een station Ypenburg niet ter discussie. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft terecht gesteld dat het gaat om Den Haag-CS en om geen ander station. Het uitbuiten van de potenties rond Den Haag-CS is verre te verkiezen boven het experimenteren met een derde hoofdstation, waarvan de ruimtelijke gevolgen nog overdacht moeten worden.

Ik ben het ook eens met de stelling dat het erop aan komt dat Den Haag en Haaglanden de mogelijkheden van een rechtstreekse verbinding met hogesnelheidstreinen moeten benutten. Dan moet die rechtstreekse verbinding er natuurlijk ook wel komen en dan moet de PKB-tekst niet spreken over de mogelijkheid van rechtstreekse verbindingen, maar tot zulke verbindingen nopen. Dat wil ik vastleggen in de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de positie van Den Haag in de PKB zo duidelijk mogelijk moet worden verankerd;
- dit door de facultatieve redactie op bladzijde 14 onvoldoende gebeurt;

verzoekt de regering in de PKB op bladzijde 14 de alinea beginnend met "Hierdoor kunnen rechtstreekse verbindingen..." in die zin te veranderen dat het woord "kunnen" tweemaal wordt veranderd in "zullen",

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 50 (22026).

De heer **Poppe** (SP): Mijnheer de voorzitter! Ik heb van mijn politieke vereniging de dankbare taak gekregen om zowel de Kamer als het kabinet ervan te overtuigen dat dit debat over een verkeerd spoor gaat. Het is wel duur, maar niet veel sneller. Ik heb die dankbare taak op mij genomen, omdat ik weet dat zelfs bierkaaien kapot te krijgen zijn.

Het SP-standpunt is vanaf het begin klip en klaar geweest. Dat komt, omdat dit standpunt vanaf het eerste moment bepaald is door de vraag wat de gewone reiziger eraan heeft. Wat is de meest rendabele investering voor een moderne hogesnelheidstrein in Nederland? Het debat van vandaag heeft echter een hoog subjectief gehalte. Een hogesnelheidslijn zou noodzakelijk zijn om modern te kunnen voldoen aan de eisen van de volgende eeuw. Wat is modern en wat zijn de eisen van de volgende eeuw? Mogelijk wordt de eis van de volgende eeuw wel dat wij de snelheid van het vervoer beter moeten afwegen tegen maatschappelijke uitgaven en aantasting van onze leefomgeving. Misschien zou dus eigenlijk de huidige milieuminister daar zo over moeten denken. Wij zitten namelijk niet meer met een land zonder infrastructuur, zoals onder koning Willem I, toen er nog veel aangelegd moest worden. Wij hebben veel infrastructuur en dat hoopt op.

Laten wij daarom het moderne van een hogesnelheidslijn bezien. In het jaar 2000 kan de hogesnelheidstrein over bestaand verbeterd spoor van Amsterdam naar Parijs rijden in drie uur en drie kwartier. Dat is een verkorting van de reistijd ten opzichte van de oude dienstregeling van 37,5%. Over de hogesnelheidslijn van het kabinet wordt de reistijd straks drie uur en vijf minuten. Maar voor die laatste 10% tijdswinst moet de maatschappij minstens 10,4 mld. ophoesten. De regering rekent met 9,2 mld. – dat staat in het antwoord op vraag 146 – maar gaat daarbij niet uit van de BTW, de bouw-renteverliezen en aanpassing van het materieel van 25 kilovolt. Dat is dus f 100.000 per strekkende meter voor 10% extra tijdswinst, f 600 per inwoner van Nederland, van baby tot bejaarde, en grote schade aan het milieu en het landschap. Tel uit je winst, hoe modern! De minister heeft in de schriftelijke beantwoording van vragen aangegeven dat wat haar betreft, zelfs een aantal projecten uit

Rail 21 op de bestaande lijn tussen Schiphol en Lage Zwaluwe geschrapt kunnen worden, als haar speeltje maar doorgaat. Dat stond in het antwoord op vraag 102. Dat toont nog eens aan dat als die verbeteringen op RailNed 21 wel doorgaan, er ook voldoende capaciteit is voor de hogesnelheidslijn om daarop te rijden.

De kosten per extra reizigerskilometer op basis van Rail 21 bedroegen *f* 1,60 en de kosten per extra reizigerskilometer voor de HSL bedragen *f* 26,75. Er is dus sprake van pure kapitaalvernietiging, ten koste van het openbaar vervoer. Daarom wil ik nog enkele kanttekeningen maken bij de WB3-variant, die nu zo de wind in de zeilen heeft. Deze variant is ontstaan vanuit een grote zorg over de aantasting van het Groene Hart door de rechttoe-rechtaanvariant van het kabinet. Dat is wel een pluspunt, maar voor het overige lijkt deze variant wat betreft effect en kosten sterk op de variant van het kabinet. Ze kost net zoveel, ik vrees zelfs dat ze meer kost en ook hier zal de winst ten koste gaan van aanpak van Rail 21-knelpunten. Ze zal ook leiden tot kannibalisatie van de bestaande lijn. Hij loopt niet door het hart van de steden waar de reizigers moeten zijn, maar langs de autoweg. De extra overstap voor Den Haag is niet alleen een groot nadeel voor de bezoekers van Den Haag, maar voor alle reizigers op de intercitylijn Den Haag-Utrecht. Zij krijgen een extra stop voor hun kiezen. Ik ben het wat dat betreft bij uitzondering met de minister van Verkeer en Waterstaat eens. De lijn is ook minder flexibel in het gebruik dan alle sporen naast elkaar. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om van spoor te wisselen bij onderhoud, rijdend passeren etc. De conclusie is dat het wel een sympathieke maar geen goede variant is.

Voorzitter! Ik kom tot mijn eindconclusie. Een groot deel van de bevolking zal zelden of nooit gebruikmaken van de hogesnelheidslijn, maar er wel de rekening voor betalen. Ik zei het al: *f* 600 per Nederlander. De HSL zal vooral tot extra vervoersgroei leiden en niet tot substitutie, omdat we tegelijk ook alle autowegen vergroten, Schiphol uitbreiden en als het aan de collega's ligt, zelfs een tweede luchthaven bijbouwen. Met het geld dat dit kabinet wil besteden aan de hogesnelheidslijn of een andere

variant, kan een vijftien maal hoger maatschappelijk rendement behaald worden door het te besteden aan een versnelde uitvoering van Rail 21 of het terugdraaien van de bezuinigingen op de exploitatiesubsidie en andere verbeteringen waar andere reizigers van profiteren, zoals een verbeterde tractie, energievoorziening etc.

Mijnheer de voorzitter! Van mij mogen de draaikonten nog één keer met hun kont draaien, als zij daarmee voorkomen dat de flitstrein op verkeerd spoor terechtkomt. Ik ben niet zo tegen draaikonten, zeker niet op de dansvloer!

Voorzitter! Dan pas zal de massa reizigers niet in de kou blijven staan. Wij zijn dus voor een moderne hogesnelheidsstrein op een gemoderiseerd, adequaat, bestaand, verbeterd spoor.

Ik wil daarom een licht amenderende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- de hogesnelheidsstrein tussen Amsterdam en Parijs bij medegebruik van de bestaande lijn in het jaar 2000 een reistijd van circa drie uur en 45 minuten heeft;
- een nieuwe hogesnelheidslijn een verdere verlaging van de reistijd mogelijk maakt tot drie uur en vijf minuten, tegen zeer hoge investeringen en met ernstige gevolgen voor milieu en leefbaarheid;
- de voor de aanleg van de HSL bestemde fondsen met een veel hoger maatschappelijk rendement kunnen worden ingezet voor verbetering van de bestaande railinfrastructuur;

verzoekt het kabinet de middelen die gereserveerd zijn voor de realisatie van de A1/FN-FZ-tracé in te zetten voor een versnelde uitvoering van Rail 21 en daarmee tevens de capaciteit te creëren voor het medegebruik van de bestaande spoorlijn Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal door de hogesnelheidslijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze licht amende-

rende motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (22026).

Wij zijn hiermee gekomen aan het eind van de tweede termijn van de kant van de Kamer. Ik heb begrepen dat er van de zijde van het kabinet nog een opmerking zal worden gemaakt, alvorens wij schorsen voor de dinerpauze.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik zou u graag, mede namens mevrouw De Boer willen verzoeken, het debat te schorsen. De nu ingediende moties brengen zowel procedureel als financieel grote consequenties met zich mee. Wij achten het daarom niet verantwoord om zonder overleg in het kabinet in tweede termijn daarop een antwoord te geven. Als ik kijk naar wat er voorligt, dan gaat het zowel benoorden als bezuiden Rotterdam om aanzienlijk grotere financiële middelen. Bovendien leidt vooral de Drechtstedenvariant, waar nog onderzoek naar moet worden gedaan maar ook de situatie rond de stations in een WB-variant waar ook de nodige onderzoeken nog voor nodig zijn, tot een grote vertraging. Bestuurlijk overleg valt wellicht nog binnen een jaar te doen, maar de financiële consequenties daarvan zijn ook niet te overzien. Dat betekent dat wij voor een goede inhoudelijke kabinetsreactie echt nader overleg nodig hebben. Ik wijs dan ook nog even op de mogelijke consequenties die dit zal hebben voor eventuele heronderhandelingen met België.

Ik zou u daarom, voorzitter, willen vragen om het debat te schorsen en op een nader te bepalen tijdstip, in elk geval niet vandaag, voort te zetten.

De **voorzitter**: Wij nemen daar kennis van. Hier zullen ongetwijfeld een aantal opmerkingen over zijn.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Met alle respect, ik vind dit een hoogst ongebruikelijke gang van zaken. Hiermee eindigt het debat plotseling. Alles valt stil. De minister die normaal haar mondje goed weet te roeren en zelfs zit te sissen als ik mijn verhaal sta te vertellen, weet ons nu niet meer te vertellen hoe het kabinet tegen de situatie aankijkt, zoals die hier vanmiddag besproken is. Ik dacht toch dat wij hier een heel

helder debat hadden gevoerd, met heldere standpunten. Dan lijkt het mij ook logisch dat u hier tegen de Kamer zegt hoe u staat tegenover de zaak die nu voorligt.

Minister Jorritsma-Lebbink: U hebt geen fractieoverleg gehad, nadat de regering had geantwoord. Ik had liever gehad dat u dat wel had gehad. Nadat ik heb gehoord waar de Kamer nu mee komt, ga ik niet in tweede termijn antwoorden, zonder dat ik in het kabinet overleg heb gepleegd, ook over de inhoud van mijn reactie op de nu voorliggende amenderende moties.

De heer Leers (CDA): Ik begrijp dat er behoefte is aan torentjesoverleg, met misschien nog wat mensen erbij. Wanneer spreken wij hier dan wel over? Ik wil dit debat toch wel graag afronden. Dit kan niet op de lange baan geschoven worden. Ik wil er helderheid over krijgen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik weet niet hoeveel tijd ik daarvoor nodig heb. Ik moet gewoon kabinetsoverleg hebben. Ik zal dat doen op de kortst mogelijke termijn, maar ik kan niet garanderen dat het morgen al kan.

De heer Van Heemst (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Het lijkt mij voor de hand te liggen om een dergelijk verzoek van de minister te steunen. Als van de zijde van deze twee bewindslieden wordt gezegd dat zij nader beraad in eigen kring willen, dan moeten wij dat doen. Dan moeten wij even over de insinuaties van de heer Leers heen stappen. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt dat zij er graag in het kabinet een rondje over wil praten om de tweede termijn met de Kamer goed te kunnen voeren. Dat lijkt mij een heel redelijk verzoek. Daar moeten wij gevolg aan geven.

De heer Schutte (GPV): Voorzitter! Het verzoek van de minister verwondert mij niets. Het zou mij eerder verwonderd hebben, als zij anders gereageerd had, want dan zou het erop lijken dat er buiten deze Kamer al allerlei afspraken gemaakt zouden zijn. De regering moet alle ruimte hebben, maar ik vind wel dat de Kamer het volgende mag vragen. Na de eerstvolgende kabinetsvergadering, dus uiterlijk aanstaande vrijdag, zouden wij of een inhoudelijke reactie moeten krijgen of er zou

gemotiveerd aangegeven moeten worden waarom de regering niet inhoudelijk reageert en hoe zij wel wil handelen.

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat lijkt mij een buitengewoon redelijke vraag.

Mevrouw Vos (GroenLinks): Ik begrijp dat de ministers terug moeten naar het kabinet, maar ik ben toch ook wat verbaasd over de reactie. Ik zou het heel goed vinden, als er een eerste reactie zou komen op datgene wat is voorgelegd door de Kamer. Wat is uw eerste intentie om te gaan doen met de reacties op de Bosvariant? Er ligt een hele reeks moties waar u wel op zou kunnen reageren zonder nader kabinetsberaad.

Minister Jorritsma-Lebbink: Voorzitter! Ik heb in eerste instantie een zeer inhoudelijke reactie gegeven op alle door de Kamer gedane voorstellen. Die hoef ik niet in tweede termijn te herhalen, want dan moet ik ook kwalificeren hoe ik tegen de moties aankijk. Dat kan ik niet zonder dat ik daarover nader kabinetsberaad heb gepleegd. Het gaat mij ook te ver om over de ene motie wel iets te zeggen en over de andere niet, omdat uiteindelijk alles met alles te maken heeft. Uiteindelijk gaat het er natuurlijk toch om hoe je tegen het totaal van het tracé aankijkt. Dan heeft noord met zuid te maken, en dan heeft de besluitvorming over noord met de besluitvorming over zuid te maken. Het kan niet anders dan dat wij het totaal dan nog eens een keer goed bekeken hebben, ook waarover wij kunnen zeggen dat het ons interessant lijkt of minder interessant. Ik kan nu over één motie een reactie geven, namelijk over het woordje "zullen" van de heer Schutte.

De heer Poppe (SP): Ik begrijp wel dat de bewindsvrouwen in wat problemen zitten, maar moet ik hieruit begrijpen dat de sterke zekerheid van de kabinetsvariant nu toch een beetje aan het wankelen is?

Minister Jorritsma-Lebbink: Nee, in het geheel niet.

De heer Poppe (SP): Dan kunt u al die onwelgevallige moties gewoon afraden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik heb gezegd dat ik eerst kabinetsberaad nodig heb om een definitief oordeel over de moties te kunnen geven. Dan gaat het er niet om of ik het er wel of niet mee eens ben. Ik heb in eerste termijn aangegeven hoe ik er tegenover sta. Wij praten nu wel over een andere situatie, want er liggen de nodige financiële wensen op tafel, zo heb ik begrepen uit de inhoud van de moties.

De heer Poppe (SP): Dat er een andere situatie is, is mij duidelijk, maar de bewindslieden waren zeer zelfverzekerd over hun kabinetsstandpunt. Dat kunnen zij toch nog steeds verdedigen?

Minister Jorritsma-Lebbink: Dat staat nog steeds recht overeind.

De heer Poppe (SP): Dus u kunt die moties gewoon ontraden.

Minister Jorritsma-Lebbink: En misschien nog wel meer, dat gaan wij nu net in het kabinet bespreken.

De heer Poppe (SP): U moet het kabinet vragen of u ze mag ontraden.

Minister Jorritsma-Lebbink: Het plegen altijd kabinetsbeslissingen te zijn hoe wij omgaan met de moties.

De heer Stellingwerf (RPF): Ik heb wel begrip voor het verzoek van beide bewindslieden. Ik denk dat men daarmee recht wil doen aan de inbreng van de Kamer. Men ziet blijkbaar serieuze problemen. Mij dunkt dat daar begrip voor op te brengen moet zijn.

Minister Jorritsma-Lebbink: Ik ben blij dat u constateert dat er inderdaad serieuze problemen zijn, die wij serieus moeten bekijken.

De voorzitter: Ik stel voor, het verzoek van de zijde van het kabinet te honoreren en het debat op een nader bepaald tijdstip voort te zetten.

Sluiting 20.24 uur.