

Voorzitter: Tjeenk Willink

Tegenwoordig zijn 64 leden, te weten:

Baarda, Van den Berg, De Boer, Bolding, Boorsma, Van Boven, Braks, Van den Broek-Laman Trip, Coene-mans, Van Dijk, Ermen, Fleers, Van Gennip, Van Gijzen, Ginjaar, Glasz, Van Graafeiland, Heijmans, Heijne Makkreel, Hilarides, Hoefnagels, Holdijk, Huberts-Fokkelman, Jaarsma-Buijserd, Kassies, Korthals Altes, Van Kuilenburg-Lodder, Kuiper, Van Leeuwen, Van Leeuwen-Schut, Luimstra-Albeda, Luteijn, Mastik-Sonneveldt, Van der Meer, Van der Meulen, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Van Muijen, Pit, Pitstra, Postma, Pröpper, Redemeijer, Rongen, Schinck, Schuurman, Soetenhorst-de Savornin Lohman, Spier, Staal, Steenkamp, Talsma, Tiesinga-Autsema, Tjeenk Willink, Tuinstra, Tummers, Van Veldhuizen, Veling, Vermaat, Vis, Vriskoop, Wagemakers, Van Wijngaarden, Van de Zandschulpe, K. Zijlstra en R. Zijlstra,

en de heren Van Thijn, minister van Binnenlandse Zaken, Alders, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Maij-Weggen, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer Kosto, staatssecretaris van Justitie.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede, dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Gelderblom-Lankhout, wegens verblijf buitenslands;

Stevens, Van Velzen en Schuyer, wegens bezigheden elders;

Baarveld-Schlaman, Grol-Overling en Eversdijk, wegens ziekte.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst, die in de zaal ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan, dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

(Deze lijst is, met de lijst van besluiten, opgenomen aan het eind van deze editie.)

Aan de orde is de behandeling van het wetsvoorstel:

- **Wijziging van de Wet toezicht kredietwezen 1992 en van de Wet toezicht verzekeringsbedrijf 1993 in verband met het versterken van het toezicht op kredietinstellingen en verzekeraars die deel uitmaken van een groep (23544).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de Planologische kernbeslissing Betuweroute (22589).**

De **voorzitter**: Er is eindverslag uitgebracht, zodat dit stuk nu in het openbaar behandeld kan worden.

Voordat ik de beraadslaging open, geef ik een indicatie van het

mogelijke verloop van deze dag. Mijn voorstel is om de eerste termijn van de zijde van de Kamer over de planologische kernbeslissing Betuweroute, die ruim drie uur in beslag neemt, voor de lunchpauze af te handelen. De lunchpauze zal dus om ongeveer kwart over een plaatsvinden. Na de lunchpauze, rond kwart over twee, behandelen wij de agendapunten die onder III en IV staan vermeld: de voorstellen tot grondwetswijziging en de regeling van de bevoegdheid van bepaalde rechtspersonen om ter bescherming van de belangen van andere personen een rechtsvordering in te stellen. Ik stel mij voor, die dan af te handelen. Voorts zou ik graag zien dat de beantwoording van de zijde van de regering over de PKB Betuweroute nog voor de dinerpauze plaatsvindt. Wij zouden dan dus een wat late dinerpauze hebben. Vervolgens vinden na de dinerpauze de re- en duplieken met betrekking tot de PKB Betuweroute plaats. Ik zie dat dit schema de warme instemming van de Kamer heeft.

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Staal** (D66): Mijnheer de voorzitter! Vorige week konden wij kennis nemen van een door de minister van Economische Zaken geïnitieerd debat over de manier waarop onze economie Nederland concurrerend kan maken en vooral ook houden. Dat was een mooie dag met veel zelfkritiek. Een paar weken verder terug debatteerden wij in dit huis over de legitimiteitscrisis in ons bestuurlijke stelsel. Laten wij er nu eens van uitgaan dat het daarbij primair ging om de burger over wie en voor wie geregeerd wordt. Het

derde punt van mijn inleiding is de vraag: wie durft er in dit land nog te ontkennen dat het moet gaan om de duurzaamheid van onze ontwikkeling?

Dat zijn de drie uitgangspunten voor D66 in dit debat. Wij moeten voorwaarts met onze economie, maar dan wel gelegitimeerd door de kiezer en in het belang van een duurzame ontwikkeling. Juist in die combinatie schuilt onze kritische houding tegenover deze planologische kernbeslissing. Dat is niet omdat er geen economisch belang zou zijn, maar omdat naar ons inzicht een voldoende maatschappelijk draagvlak ontbreekt.

Alvorens dat uit te werken, past het ons de ministers en de staven op de departementen een compliment te maken. Allereerst maken wij een compliment voor de organisatie van een rondtoer langs het beoogde tracé en de voorlichting daarover. Ook maken wij de ministers een compliment voor de uitvoerige beantwoording van de in de schriftelijke voorbereiding gestelde vragen. Die machine werkt ook, want daaraan heeft het bij het domein van Rijkswaterstaat nooit ontbroken.

Daarmee ben ik terug bij het debat, want daadkracht van ingenieurs levert niet altijd een mooie en vreedzame wereld op, ook niet als plannen voor infrastructuur worden onderbouwd met rapporten waar zo goed als alleen maar positieve veronderstellingen zegevierden.

Mijnheer de voorzitter! Terughoudendheid past de Eerste Kamer als het gaat om PKB's. Daarin schuilt een belangrijke reden voor het algemene karakter van de bijdrage van D66. De beschouwing mondt echter wel uit in grote twijfels, niet primair over de economische noodzaak van een Betuweroute, maar wel over de argumenten ervoor en vooral ook als gevolg van de bestuurlijke en maatschappelijke onrust die dit project nu al oplevert. Ik zal achtereenvolgens stilstaan bij die economische achtergronden, het milieu en tot slot bij de legitimiteit van dit voornemen.

Voor wat betreft de economische onderbouwing, valt het grote aantal aannames op. Natuurlijk, iedereen kan gelijk krijgen als men maar aanneemt en daar is hier in veel opzichten sprake van. Belangrijk is de beschouwing over het econo-

misch nut in het rapport van Knight Wendling. Dit rapport is kennelijk voor het draagvlak essentieel in termen van de gewenste marktpositie van het railvervoer. Marktonderzoek laat echter zien dat de markt – de afnemers dus – de prognoses als ambitieus ervaart en alleen realiseerbaar onder vele voorwaarden. Welke voorwaarden zijn dat onder meer? De tariefstelling en de kwaliteit moeten aantrekkelijker worden; de markt moet niet meer afwachtend zijn; de markt plaatst commerciële en organisatorische vraagtekens en het spoortarief moet worden verlaagd. Zo staan er meer mitsen, indienen en maren in.

Die situatie wordt onderschreven door de afname van het railvervoer: van 22 miljoen ton in 1980 naar 17 miljoen ton in 1993. De minister, daarnaar gevraagd, volstond met het antwoord dat alles beter wordt omdat NS Cargo heeft gekozen voor een groeiscenario. Simplistisch kan het niet. Die keuze is natuurlijk snel gemaakt, maar als het zó eenvoudig zou zijn, bestond het woord "recessie" niet. De minister zal toch met aannemelijker veronderstellingen moeten komen dan alleen maar te wijzen op de goede voornemens van NS Cargo, of wij moeten met z'n allen zeggen: laten wij er het beste van hopen.

Wij stellen dit niet om daarmee voorbij te gaan aan de mogelijkheden van railvervoer, zeker niet. Als wij dit echter willen, zullen wij er rekening mee moeten houden dat flankerend beleid nodig is om het ook zo te laten werken. Juist die slechte concurrentiepositie van het spoor die Knight Wendling haarfijn uiteenzet, zou wel eens kunnen betekenen dat het veel geld gaat kosten om het vervoer letterlijk op de rails te krijgen. Ja, wellicht zelfs door wettelijke belemmeringen voor het vervoer over de weg. Over dat aspect vernemen wij graag de visie van de minister.

Het gaat hierbij om een essentieel onderdeel van de veronderstellingen van de minister. Immers, hoe reëel is het dat de markt de ruimte creëert voor het railvervoer ten koste van de weg? Dat zelfde geldt voor het water; daar ligt een veel grotere capaciteit dan bij de andere modaliteiten, maar dan moeten wij het wel hebben over de kosten van overslag en van verder transport.

Op een van mijn vragen in het voorlopig verslag antwoordt de

minister dat nog het nodige moet worden gedaan om de potentie van de Betuwelijn waar te maken. Zij verwijst dan vooral naar de verzelfstandiging van de NS en vervolgt met te zeggen dat het voor een groot deel een verantwoordelijkheid van marktpartijen is om inhoud te geven aan zaken als kosten-effectiviteit, kostenbeheersing, kwaliteit en betrouwbaarheid. De vraag is echter of wij daar wagons mee gevuld krijgen en de rails anders bezet dan door demonstranten.

Ik geef een klein voorbeeld. Door inzet van langere treinen zou op het bestaande net al 24 miljoen ton meer te vervoeren zijn. En dat terwijl het vervoer over rail terugloopt. Wat betekent dat? Wij zijn er toch niet met te zeggen dat NS Cargo kiest voor een groeiscenario? Groeien kost sowieso geld en als een modaliteit te duur blijkt en toch gewenst, moet er dus geld bij, veel geld als wij niet uitkijken.

Bij de Betuwelijn gaat het om een uitbreiding van slechts 4% van het bestaande net. Wij zijn er dus niet met het aanleggen van deze lijn; het effectueren van het gebruik ervan is een veel moeilijker, wellicht ook kostbaarder probleem. Als het aan de markt ligt en als de NS verzelfstandigd moet worden, kunnen wij ook niet uitsluiten dat de markt echt haar werk doet, zoals bij Fokker. Ook ons nationale railvervoer kunnen wij kwijtraken na die verzelfstandiging. Ik wil niet pessimistisch zijn, maar als de NS de concurrentieslag op de markt moet aangaan, is er een gereede kans dat het lang duurt voordat de beoogde 95 miljoen ton op de rails staat. Met andere woorden, waar ligt de grens voor overheidsbemoeienis?

Met het oog hierop komt het ons irreeël voor om te spreken van "rendement". Ben je het geld bij het aanleggen van infrastructuur niet gewoon à fonds perdu kwijt? De redenering inzake het rendement bij de PKB komt bij ons onwettelijk over. Het is ook typisch des overheids om bij ongunstige cijfers maar een toevlucht te nemen tot een langere periode. Ja, als ik van 100 jaar uitga, kom ik ook wel uit op 100%.

In dit licht zien wij ook de private financiering. Ook hierbij vragen wij de regering naar het realiteitsgehalte. De minister heeft ons uitgelegd dat de buffer van 0,75 mld. voor het

eventueel niet doorgaan van de private financiering niet meer als zodanig in het geheel is opgenomen, maar deel uitmaakt van de PKB. Dat is wonderlijk, want de buffer was opgevoerd ten tijde van het tweede SVV, toen er nog geen duidelijkheid was over private financiering. En die duidelijkheid is er nu ook nog niet. Op de vraag naar de concrete verwachting hieromtrent reageert de minister door de procedure uit te leggen. Gelukkig heeft zij nogmaals toegezegd dat er geen spade in de grond zal gaan voordat er op dit punt zekerheid is. Daarmee is er echter nog steeds geen zekerheid over de private bijdrage. Maar de buffer is er niet meer, die was al nodig voordat hij voor het eigenlijke doel kon worden gebruikt. En in plaats van de buffer komt de mededeling van de minister dat het kabinet zijn beslissing opnieuw zal bezien. Maar hoe dan? Gaat de PKB eventueel niet door of komt de moeizaam bevochten milieubescherming op de tocht te staan? Wij zien de reactie van de ministers hierop met belangstelling tegemoet.

Ons inzicht is sterk verbeterd doordat de regering in de antwoorden op onze vragen is overgegaan tot het verstrekken van cijfers, uitgedrukt in tonnen per kilometer. Hiermee is het effect van de Betuwelijn op de totale goederenstroom gunstiger geworden dan het volume van 10% dat in andere staatjes voorkomt. Maar deze verduidelijking geeft ook aan dat het vervoer over water in verhouding tot de mogelijkheden te weinig toeneemt. Het gaat internationaal immers om dezelfde afstand. En als het waar is dat het naast de kosten van de aanleg van de Betuwelijn wellicht veel geld zal kosten om het railvervoer af te dwingen, is de vraag gerechtvaardigd of dat geld niet beter aan het vervoer over water besteed zou kunnen worden. Graag vernemen wij het standpunt van de regering op dit stuk. Daarbij ook graag antwoord op de vraag, hoe serieus zij daarbij innovaties als de "Riversnake" neemt.

Een volgend aspect, de aansluiting van de Betuwelijn op het achterland. Natuurlijk is het ons duidelijk dat de minister positief overleg met Duitsland heeft gevoerd, maar ook hierbij wemelt het van de veronderstellingen. Het zou het ver voeren om dit uit te spitten en dat is ook niet aan de Eerste Kamer, maar voor

een algemene toetsing is de situatie in Emmerich toch maatgevend. Er zijn bij het bestaande net in deze plaats 16 spoorwegovergangen. Hoe reëel is het dan als de minister zegt dat de problemen bij Emmerich de Betuwelijn niet in de weg staan? De minister erkent dat er grote ingrepen nodig zijn bij het vervangen van overwegen door ongelijkvloerse kruisingen, maar zij zegt dat dit niet nodig is zo lang de hoge-snelheidstrein niet harder rijdt dan 160 km per uur. Maar wij willen toch elke vier minuten een goederentrein? Daar is toch de noodzaak, ja zelfs het "rendement" op gebaseerd?

De gemeente Barendrecht is van veel belang, al was het maar omdat ze in Nederland ligt. Maar de treinproblemen in deze gemeente vallen in het niet bij die van Emmerich. Waaraan ontlenen de ministers dus hun welhaast letterlijk grenzeloze optimisme?

Bij de Betuwelijn hebben wij het over voorzieningen voor de volgende eeuw. Hoe richten wij Nederland in de 21ste eeuw in? Wat de fractie van D66 opvalt, is dat de discussie over infrastructuur zo gefragmenteerd gevoerd wordt. Natuurlijk, er zijn nota's zoals het SVV. Maar als het gaat om het afwegen, is er sprake van een salami-tactiek, terwijl een integrale benadering geboden is. Immers, alleen dan kun je prioriteiten stellen. Rail 21, hoge-snelheidslijn en Betuwelijn kun je dan tegen elkaar afwegen. Waarom bijvoorbeeld de reizigers tien minuten eerder in Parijs in plaats van een milieuprobleemloze passage van een goederentrein die elke vier minuten dwars door Nederland dendert? Wie legt het de bewoners in de 21ste eeuw uit? Hoe duurzaam zijn wij in de weer? De uitvindingen van de 19de eeuw passen wij toe in de 21ste eeuw, alsof er geen eeuw tussen gezeten heeft.

Het is jammer dat meer futuristische oplossingen die als innovatie goed zijn voor werkgelegenheid en geschikt voor export, kennelijk onvoldoende kans krijgen. En als dat niet tot de mogelijkheden behoort, waarom dan niet gekozen voor een nog hogere prioriteit van het milieu? Waarom geen probleemloze passage bij Tiel, Zevenaar, Giessen, en er maar eens een paar te noemen? Weegt de 5 mld. van nu niet op tegen de over honderd jaar gemeten schade na nu? Zou juist voor duurzame ontwikkeling geen

meevaller in de rijksbegroting bij uitstek gebruikt moeten worden? Maar dan moet je wel snel zijn, want tussen het opschrijven en uitspreken van deze tekst is de minister van Financiën alweer een paar miljard kwijt geraakt.

Wat het algemeen milieu-aspect betreft, komt de fractie van D66 nog eens terug op het traject Zevenaar-Duitse grens. De minister antwoordde strikt formeel dat de milieu-effectrapportage achterwege is gebleven, omdat dat formeel niet vereist zou zijn. Dat is toch tekenend voor de wijze waarop er kennelijk met milieubelangen wordt omgesprongen? Waarom niet in de lijn van het totale traject andersom geredeneerd? Als het gaat om milieu, handel je toch in het belang van dat doel en niet uit wettelijke verplichting? Wat is de reactie van de ministers hierop? Wij vernemen ook graag de reactie van de bewindslieden op de door de gemeente Zevenaar aangevoerde formele bezwaren, gebaseerd op de Wet milieubeheer, inzake de aanvullende MER-rapportage.

In de discussie over de Betuwelijn voert het "ja, mits" de boventoon. Dat geeft te denken. Met andere woorden: men wil wel, maar de vraag is of het ook anders zou kunnen. Dat is ook wat doorklinkt in het verzet van lagere overheden. Hier schuilt naar de opvatting van de D66-fractie een belangrijk onderdeel van dit plenaire debat.

De reactie van het Gebundeld bestuurlijk overleg ligt er niet om. Wij kunnen ons niet aan de indruk onttrekken dat dit alles van doen heeft met de wijze waarop is omgesprongen met vooroverleg en inspraak. Natuurlijk is aan alle inspraakvereisten voldaan. Ik wil zeggen: het moest er nog eens bij komen dat dit niet gebeurd was! Maar het gaat bij deze kritiek op de ministers niet om formaliteiten, doch om de vraag hoe overheden met elkaar omgaan. De provincies en de gemeenten zijn niet minder overheid dan het Rijk. En misschien vertegenwoordigen zij de burger nog het best.

Belangrijk element is de nog onduidelijke besluitvorming over de noordelijke aftakking. Het is toch geen wonder dat burgers en lagere overheden hiervoor op hun achterste benen gaan staan? Waarom is er niet gewerkt aan een maximaal draagvlak, onder andere door één

integrale besluitvorming? Waarom lijkt er geregeerd te worden om te winnen in plaats van voornemens aanvaard te krijgen? Over regeren hoorde ik laatst iemand iets behartigenswaardigs zeggen. Ik citeer: dat is dus ook al als je probeert besluiten voor elkaar te krijgen; of het nu in het kabinet is of je staat in de Kamer, het is reuze belangrijk om te werven naar meerderheden, overtuigende meerderheden en zo je samenleving stap voor stap, niet door radicale breuken, in de goede richting te krijgen; wat dat betreft, is werk aan de kwaliteit van de samenleving nooit klaar. Einde citaat.

Is dit een citaat van iemand die verlangend naar het kabinet kijkt? Nee hoor, ik zal helpen: het was de baas van het kabinet zelf. Ik heb hem maar niet gebeld om te vragen of de Betuwelijn die ene uitzondering is.

Ik ben aan het slot van onze bijdrage in eerste termijn, maar ik ben nog niet toe aan een eindoordeel. Dat bewaren wij nadrukkelijk voor de tweede termijn. Zoals ik aan het begin van mijn bijdrage reeds uiteenzette, past de Eerste Kamer in het geval van de PKB terughoudendheid. Vandaar het accent op een algemene benadering van de hoofdpunten, uitmondend in de vraag naar het draagvlak van het voorgenomen besluit. Wij zien dan ook met name graag dat de ministers daar veel aandacht aan schenken in hun antwoord.

Een besluit dat gebaseerd is op een veelheid van aannames en op het door elkaar gebruiken van scenario's en prognoses is per definitie wankel. Fasering lijkt dan ook een adequate benadering. Wij vragen de ministers aan te geven op welke wijze er nog gefaseerd kan worden om het bestuurlijke en maatschappelijke draagvlak te verbeteren en of zij bereid zijn om daartoe over te gaan.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter. Na een uitvoerige en inhoudelijke behandeling van de PKB-Betuwerroute door de Tweede Kamer is het dan nu de beurt aan de Eerste Kamer. Bij de behandeling van PKB's stellen wij ons in deze Kamer meestal terughoudend op, tenzij brede beleidslijnen voor de toekomst aan de orde zijn, zoals bij de Vierde nota ruimtelijke ordening extra. Wij

willen ook bepaald het debat in de Tweede Kamer niet overdoen.

Maar bij de Betuwerroute is meer aan de hand. Dat is wel gebleken uit de vele brieven, nota's en rapporten die ons in deze kamer bereikten, juist ook na de behandeling in de Tweede Kamer. Dat is ook gebleken en blijkt nog steeds uit de ongerustheid die er heerst in die landsdelen, waarin de Betuwerroute komt te liggen. Het is bovendien gebleken uit de vele vragen die door de fracties in de Eerste Kamer zijn gesteld. Namens de CDA-fractie zeg ik de regering dank voor de vlotte wijze van beantwoording van onze vragen bij de schriftelijke voorbereiding. Wij hadden daarover afspraken gemaakt en aan deze afspraken heeft de regering zich gehouden. Zeker wil ik ook mijn waardering uitspreken voor de inzet van de medewerkers van de ministers, met name de mensen van het projectbureau Betuwerroute. Er is vlot en hard gewerkt en daarvoor nogmaals onze waardering.

Voorzitter. Naar onze mening is positief op de vele vragen ingegaan. Het is al vele malen gezegd: Nederland geldt als het transport- en distributieland van Europa. Mede ten gevolge van de liberalisering van de Europese markten is er sprake van een verdere groei van de internationale goederenstromen. Voor het opvangen van die groei is een goede infrastructuur nodig, zowel voor vervoer over de weg als over water en spoor. Er is gelukkig een tendens waarneembaar in de richting van veel meer investeringen in goederenvervoer over water en per spoor, dit met name voor het langeafstandsvervoer. Aansluiting bij die ontwikkelingen is voor Nederland van groot belang. In het Nationaal milieubeleidsplan speelt de gewenste verschuiving van de vervoerswijze van de weg naar spoor en water op basis van milieu-overwegingen een belangrijke rol.

Reeds in het Tweede structuurschema verkeer en vervoer en in de Vierde nota ruimtelijke ordening extra heeft de regering de keuze vastgelegd voor een aparte goederenspoorverbinding van het Rotterdamse havengebied met het Europese achterland via Duitsland. Evenals de CDA-fractie in de Tweede kamer steunt de CDA-fractie in deze Kamer de keuze van de regering voor een aparte goederenspoorverbinding. Hier is sprake van een strategisch noodzakelijke keuze.

Wat het goederenvervoer per spoor betreft, heeft Nederland ten opzichte van de ons omringende landen een grote achterstand. In Duitsland wordt 50% van de goederenstroom per spoor vervoerd, in Frankrijk 40%, in België 30% en in Nederland slechts 5%.

De Betuwerroute moet dan ook worden ingekaderd in het geheel van het gewenste vervoersbeleid, dat wil zeggen:

- aansluiting op internationale vervoersassen;
- het scheppen van mogelijkheden voor een verschuiving van de modal split voor met name het internationale vervoer richting spoor en water vereist investeringen in die andere modaliteiten;
- de positie van de Rotterdamse haven als mainport is daarbij eveneens van groot belang.

Bij de verschillende vervoerswijzen moet ook rekening worden gehouden met de concurrentieverhoudingen. Terecht is in de Tweede Kamer steun verleend aan een motie van Groen Links, waardoor nu in PKB 3a is opgenomen, dat een zodanig flankerend beleid nodig is dat de concurrentiepositie van het spoor verbetert ten opzichte van het wegvervoer. Het prijsinstrument is daarbij van groot belang en dat sluit ook aan op het prijsbeleid in het NMP 2. De vraag is echter of een generiek prijsbeleid in de vorm van accijnsverhoging veel zoden aan de dijk zal zetten. Het meeste vrachtvervoer over de weg gaat over korte afstanden, waar milieuvriendelijker vervoerswijzen geen goed alternatief vormen, zo stelt de regering in het antwoord op één van de vragen. In het binnenlands vervoer heeft het wegvervoer al jaren een marktaandeel van 80%-90% voor vervoerd gewicht, het spoor van slechts 1,5%. Bij het internationale vervoer is het beeld anders: daar had het spoor in 1990 ten opzichte van de weg en het water een marktaandeel in tonnen gemeten van circa 5% (13 miljoen ton), wat in 2010 gestegen kan zijn tot 13% (52 miljoen ton). Die omslag, zo blijkt uit de rapportages, is niet bereikbaar zonder aparte oost-west-goederenspoorverbinding, omdat dan NS Cargo op de langere termijn niet in staat zal zijn een commercieel concurrerend vervoersproduct aan te bieden. De milieuwinst van de Betuwerroute kun je niet alleen betrekken op de lijn zelf, maar moet

in breder, internationaal verband worden geplaatst. Het versterken van de concurrentiepositie van het spoor vraagt vooral om maatregelen die het spoor zelf aantrekkelijker maken en of meer specifiek het internationale wegvervoer minder aantrekkelijk maken. Dat laatste kan met specifiek prijsbeleid, bijvoorbeeld door het Eurovignet alleen voor internationaal rijdende vrachtwagens te bestemmen en niet voor binnenlands vrachtvervoer, maar ook met andere maatregelen, zie de steeds strengere eisen van Oostenrijk en Zwitserland ten aanzien van het transitovervoer. Daarin passen ook de recente plannen van de Duitse deelstaat Saksen, om vrachtwagens vanaf Dresden verplicht per spoor naar de Poolse grens bij Lobositz te vervoeren. De vrije vervoerskeuze voor verladers komt steeds meer onder druk te staan. Voor verladers en voor de wegvervoersbranche is het de vraag of men roepend aan de kant moet blijven staan, of juist naar mogelijkheden moet zoeken om creatief op die ontwikkelingen in te spelen via gecombineerde vervoersoplossingen. Willen de ministers nog eens nader ingaan op de ontwikkelingen binnen de internationale vervoerswereld en op de consequenties die deze kunnen hebben voor Nederland als transport- en distributieland?

In antwoord op een van onze vragen stelt de regering dat de economische waarde tot uitdrukking is gebracht in de effecten die ontstaan als de Betuweroute niet wordt aangelegd. Dan becijfert Knight Wendling voor de periode 1992-2010, afhankelijk van het gehanteerde economische groei-scenario, een verlies aan toegevoegde economische waarde van 23 tot 33 mld. en een verlies aan extra werkgelegenheid van 29.000 tot 41.000 mensjaren als gevolg van het niet aanleggen van de Betuweroute. Het Centraal planbureau heeft de uitkomsten getoetst en heeft geconcludeerd, dat de investeringen in de Betuweroute ook bij een meer conservatieve inschatting van de door Knight Wendling gebruikte invoergegevens economisch noodzakelijk en verantwoord is. Naast het belangrijke vervoer via het water en het vervoer over de weg voor de kortere afstanden zijn dit belangwekkende cijfers. Wij willen dan ook instemmen met de conclusie dat er met de benutting van de

Betuwerlijn geld is te verdienen, vooral als het spoor zich concentreert op middellange en lange afstanden.

Op onze vraag wat de consequenties zijn als besluitvorming niet nu zou plaatsvinden, antwoordt de regering dat dit leidt tot grote maatschappelijke en economische schade en dat uitstel van de besluitvorming kan leiden tot het volledig wegvallen van het marktaandeel van het spoorvervoer. Na alles dat reeds in beleidsvoornemens is aangegeven over de noodzaak van de Betuweroute, dient nu meer zekerheid te worden geboden. Dat er echter nog wel een aantal onzekere factoren zijn, zal ik in het vervolg van mijn betoog aangeven.

De CDA-fractie heeft gaarne willen meewerken aan een spoedige besluitvorming in deze Kamer over de PKB. Met de regering zijn wij van mening dat op lokaal niveau uitstel van besluitvorming negatief kan doorwerken. Particulieren en bedrijven langs het tracé moeten zo snel mogelijk weten waar ze aan toe zijn. Dat geldt trouwens ook voor de overheden in de desbetreffende regio's. Er zal ook sprake moeten zijn van een bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak. Daarover ging onze eerste vraag, want dat houdt ons ook bezig, daar hebben wij zorgen over. Voor het bereiken van dat draagvlak zijn voorlichting en goed overleg nodig. Uit de vele brieven, telefoontjes en gevoerde gesprekken komt naar voren dat het overleg als eenzijdig en als een dictaat van rijksweg wordt ervaren. Er is met name kritiek op de houding van de Nederlandse Spoorwegen, die bepaalde zaken zouden willen doordrukken. Dat kan zo niet, voorzitter! Men moet naar elkaar willen luisteren en er dient vooral volledige opening van zaken te worden gegeven. Ik richt mij daarbij met name tot de minister van Verkeer en Waterstaat en doe een dringend beroep op haar, ervoor te zorgen dat voorlichting en overleg werkelijk goed en constructief zullen zijn. Alle gegevens dienen daarbij op tafel te komen en hoor en wederhoor moeten worden toegepast.

Voorzitter! Door de fracties van het CDA en de PvdA in de Tweede Kamer zijn via door die Kamer aanvaarde moties een aantal verbeteringsmaatregelen aangebracht. Deze maatregelen hebben vooral betrekking op een strengere

geluidsnorm langs het gehele tracé – ik zeg met nadruk langs het gehele tracé – op oplossingen voor de zwaarste knelpunten bij Barendrecht-Oost en Zevenaar, het eerder aanleggen van de zogenaamde kortsluitroute langs Rotterdam-Pendrecht, extra voorzieningen bij Gorinchem en Tiel, afdekking van de tunnelbak langs Hendrik-Ido-Ambacht en Papendrecht en een verdiepte ligging na de kruising met het Pannerdenskanaal door het natuurgebied van de Gelderse Poort. Dit pakket verbeteringsmaatregelen kost 750 mln. extra, bovenop de geplande investeringsom van 6,4 mld.

Circa 1/3 van de gehele investering zal straks specifiek gebaseerd zijn op milieu-overwegingen. Door de Tweede Kamer zijn belangrijke verbeteringen aangebracht. Ik heb daarbij met waardering kennis genomen van de inzet van mijn partijgenoot in de Tweede Kamer, de heer Leers. Nu bereiken mij echter berichten, voorzitter, dat bij bestuurders en ambtelijke overlegpartners in de regio de indruk is ontstaan, dat de door de Tweede Kamer aanvaarde moties niet geheel zouden worden uitgevoerd. Dit zou onder meer blijken uit het overleg over het ontwerp-tracébesluit. Bedoelde moties maken inmiddels deel uit van de tekst van de PKB. Er mag geen enkel misverstand over zijn dat zij ook daadwerkelijk zullen worden uitgevoerd. Ik verzoek de ministers, in deze Kamer duidelijk toe te zeggen dat de bedoelde moties zonder meer zullen worden uitgevoerd, zodat daarover geen enkel misverstand kan bestaan.

Voorzitter! Ook het Gebundeld bestuurlijk overleg Gelderland heeft van vele activiteiten en inzet doen blijken. Daarvoor past waardering. Van dit overleg mag echter ook worden verwacht dat het met realistische, technische, financieel en politiek haalbare voorstellen komt om zodoende ook een maatschappelijk draagvlak te creëren. Op verzoek van het Gebundeld bestuurlijk overleg Gelderland heeft prof. mr. N.S.J. Koeman een notitie uitgebracht. Daarin wordt gesteld dat de MER-procedure niet zou zijn gevolgd overeenkomstig de van toepassing zijnde wettelijke voorschriften. In een uitvoerig en duidelijk antwoord heeft de regering aangegeven dat de procedures wél overeenkomstig wet- en regelgeving zijn gevolgd. Intussen

heeft de heer Koeman per brief van 23 maart 1994 aan het Gebundeld bestuurlijk overleg Gelderland een reactie gegeven op de antwoorden van de regering. Deze reactie bereikte mij eind vorige week. Ik heb het projectbureau Betuweroute per fax verzocht hierop te reageren. Mij bleek opnieuw de snelheid van werken van dit bureau. Na enkele uren ontving ik vrijdag jongstleden per fax een reactie waarin werd aangegeven dat de procedures juist zijn gevolgd. Om duidelijkheid te verkrijgen en opdat dit ook wordt vastgelegd in de Handelingen, verzoek ik de ministers in te gaan op de laatste notitie van prof. Koeman.

Bij de schriftelijke voorbereiding heeft de fractie van het CDA aandacht besteed aan nog een milieuvriendelijke vervoerstak, namelijk de binnenvaart. In antwoord op onze vragen zegt de regering dat zowel op de nationale als op de internationale markt het vervoersvolume van de binnenvaart zal groeien. Voorts wordt gesteld, dat de commissie-Van Duursen aangeeft, dat verdere groei in dit segment mogelijk is als de kwaliteit van de dienstverlening wordt verhoogd. Er moeten nu concrete acties komen voor de binnenvaart, waarmee een lange periode van onderzoek kan worden afgesloten. Wil de minister van Verkeer en Waterstaat aangeven aan welke concrete acties voor de binnenvaart wordt gedacht en hoe de kwaliteit van de dienstverlening kan worden verhoogd?

Voorzitter! In antwoord op een aanvullende vraag van de fractie van D66, of het plan van architect Prins voor de zogenaamde Riversnake nog nieuw perspectief biedt voor het vervoer over water, zegt de regering dat is toegezegd dat het ontwerp onder de aandacht van prof. Wormmeester zal worden gebracht. Kunnen de ministers al wat meer zeggen over het Riversnake-idee van architect Prins? Zou hier misschien sprake kunnen zijn van een mogelijk alternatief voor de Betuweroute?

Zoals gesteld, hebben verscheidene besturen van gemeenten waardoor de Betuweroute komt te lopen zich met hun zorgen zowel schriftelijk als mondeling tot ons gewend. Het gemeentebestuur van Zevenaar vraagt aandacht voor het trajectdeel Zevenaar-Duitse grens, dat niet in de PKB/MER is betrokken. Ik kom daar straks nog op terug. Het gaat hier om de vraag of de

procedures wel juist zijn gevolgd. Op dezelfde vlotte manier heb ik de brief van het gemeentebestuur van Zevenaar om een reactie voorgelegd aan het projectbureau Betuweroute. Wat is de fax toch een prima uitvinding. De reactie van het projectbureau heb ik gelezen. Ik stel er prijs op dat de ministers in deze Kamer ingaan op de juridische bezwaren van het gemeentebestuur van Zevenaar.

Het gemeentebestuur van Echteld vraagt aandacht voor de twee kernen Ochten en Kesteren, waar de visuele hinder enorm zou zijn. Naar mijn mening zal hier in onderling overleg een oplossing moeten worden nagestreefd in het kader van de uitvoering van de motie op stuk nr. 58, het zogenaamde hoog/laagpakket. Eveneens geldt dit voor de kruising met de Zeiving in Leuven, de kruising met de Dalwegen in Dodewaard, de kruising met de Wageningestraat in Zetten en de ligging van de aansluitbogen van en naar 's-Hertogenbosch bij Geldermalen.

De gemeente Tiel maakt zich zorgen over de cumulatie van geluidshinder, namelijk vanwege rijksweg en spoor en is niet tevreden over het tot nu toe gevoerde overleg, dat als eenzijdig wordt ervaren. Het gemeentebestuur vreest dat niet voldoende uitvoering wordt gegeven aan de motie op stuk nr. 24 inzake een integrale aanpak van de geluidshinder in Gorinchem en Tiel. Van het gemeentebestuur van Gorinchem hebben wij soortgelijke klachten ontvangen. Ik wil er ook hier op aandringen dat in goed overleg met de gemeentebesturen van Tiel en Gorinchem uitvoering wordt gegeven aan de motie op stuk nr. 24. Ik vraag daarvoor een toezegging.

Het gemeentebestuur van Barendrecht ervaart het overleg met de NS als een tegenvaller en heeft zich daarom tot Rijkswaterstaat gewend. Rijkswaterstaat heeft verklaard dat alle sporen, zes in totaal, overeenkomstig gemaakte afspraken zullen worden overkapt. De sporen dienen beslist niet op te schuiven in de richting van de woonbebouwing. In recente stukken staat dat de overkapping bij Barendrecht een lengte krijgt van 1370 meter. Dat moet op een misverstand berusten. Overeenkomstig gemaakte afspraken moet de lengte van de overkapping 1500 meter bedragen. Ik vraag de minister

van Verkeer en Waterstaat om dat te bevestigen. Uit de Barendrechtse gemeenschap worden geluiden gehoord dat mensen uit de buurt van de Betuweroute de voorkeur geven aan sanering in plaats van gekunstelde oplossingen aan de woningen. De minister zou hier de toezegging kunnen doen, een ruimhartig beleid te voeren.

Het gemeentebestuur van Valburg vraagt behalve een oplossing van geluidsproblemen ook speciale aandacht voor de veiligheid en de risico's van het containeruitwisselpunt, het zogenaamde CUP. Uit de antwoorden op onze vragen inzake geluidshinder met betrekking tot de thans vastgestelde norm van 57 dB(A) blijkt nog eens dat het daadwerkelijke geluidsniveau 's avonds en 's nachts ruim onder de 57 dB(A) zal liggen in verband met de toegepaste straffactoren ingevolge de Wet geluidshinder. Voor de nachtperiode geldt een straffactor van 10 dB(A), een geluidsgrenswaarde in die periode dus van 47 dB(A). Naar mijn mening dient die waarde te worden gehanteerd bij de uit te voeren geluidsberekeningen. Ook in verband met de strengere norm dient het aantal ontheffingen voor individuele woningen zo beperkt mogelijk te worden gehouden. Het kan niet zo zijn dat de door de Tweede Kamer bij motie afgedwongen 57 dB(A)-norm vervolgens door ontheffingen wordt ontkracht. Dat is voor de CDA-fractie onaanvaardbaar. Belangrijk is ook dat eventuele vermindering van geluidspromotie als gevolg van successen in het bronbeleid nu geheel als winst kan worden ingeboekt ten opzichte van de norm van 57 dB(A). Willen de ministers overigens nog aangeven welke initiatieven in Europees verband zullen worden ontwikkeld om te komen tot aan rollend goederenmaterieel te stellen geluidseisen?

Inmiddels hebben wij kennis genomen van de brief van de ministers van 15 maart jongstleden, waarin wordt meegedeeld dat een procedure zal worden gestart om het vigerende Tweede structuurschema verkeer en vervoer, het SVV 2, partieel te herzien in verband met het in dit structuurschema indicatief opnemen van de spoorverbinding tussen de Betuweroute en de grensovergang bij Oldenzaal, de zogenaamde noordelijke aftakking. Uit de stukken is zonder meer

gebleken dat een noordelijke en een zuidelijke aftakking dringend gewenst zijn. Ook vanuit Duitsland wordt daarom verzocht om niet alle goederentreinen bij Emmerich te laten passeren. Wij dringen er bij de ministers met klem op aan, de voorbereidingen met spoed op te pakken, zodat zo kort mogelijk na openstelling van de Betuweroute in ieder geval de noordelijke aftakking in gebruik kan worden genomen. Wij hebben hiervoor ook tijdens de schriftelijke voorbereiding aandacht gevraagd. Om meerdere redenen, vooral vanuit milieu-overwegingen, is het beslist niet gewenst een toename van goederenvervoer via de huidige lijn Arnhem-Oldenzaal te doen plaatsvinden.

De Betuweroute sluit na Zevenaar aan op bestaand spoor naar Duitsland. Ten gevolge van de Betuweroute zal dit bestaande spoor een aanmerkelijke extra belasting krijgen. De strengere geluidseisen die voor de Betuweroute gelden, zullen ook van toepassing zijn op dit bestaande spoor. Tevens heeft de regering aangekondigd dat de nodige maatregelen zullen worden getroffen die samenhangen met het intensievere gebruik van de lijn. Waaruit zullen deze maatregelen bestaan? Hoe worden de bevolking en de bestuurders uit de omgeving hierbij betrokken?

Wat de aansluiting met Duitsland betreft kan het niet zo zijn dat in Nederland aanlegactiviteiten worden ontplooid, terwijl Duitsland bij nader inzien geen maatregelen neemt om een optimale verwerking van de binnenkomende goederentreinen op het Duitse spoorwegnet te garanderen. Hier dient de vinger aan de pols te worden gehouden. Uit recente brieven uit Duitsland, onder andere van de minister-president en de verkeersminister van Nordrhein-Westfalen en van de stad Emmerich, is gebleken dat er in Duitsland bepaald nog geen eenstemmigheid is over de verwerking van extra goederenvervoer per spoor vanuit Nederland. In antwoord op onze vragen verwijst de regering naar de ondertekening op 31 augustus 1992 van een zogenaamde "Vereenbarung", getekend door beide verkeersministers. Een regelmatige rapportage over de voortgang van de werkzaamheden aan Duitse en Nederlandse kant is zeer zeker gewenst. Hoe het ook zij, er dient in ieder geval zekerheid te zijn over de

aansluiting en verwerking op het Duitse spoorwegnet.

Ik kom op de financiering. De regering is duidelijk: er zal geen spa de grond in gaan, zolang de financiering nog niet rond is. Ook de beschikbaarheid van private financiering achten wij een harde voorwaarde voor uitvoering van het project. Wij hechten veel waarde aan de bereidheid van private financiers om mee te doen. Als twijfel bestaat aan de bedrijfseconomische exploitatiemogelijkheden van de Betuweroute, waardoor financiers hun geld niet in de aanleg willen steken, kunnen ook vraagtekens worden gezet bij de maatschappelijke wenselijkheid van deze spoorlijn. Als er niet voldoende over vervoerd kan worden, waarom zouden wij ons dan alle moeilijkheden rond de aanleg op de hals halen? De Betuweroute heeft weliswaar strategische waarde, maar de praktische waarde moet nog blijken. Het is uitdrukkelijk onze bedoeling, dat de private financiers zich ook via de infrastructuurexploitatiemaatschappij actief met de exploitatie gaan bemoeien om een succes van de lijn te maken. Dat vereist een andere houding dan banken en beleggers traditioneel gewend zijn te spelen.

Bij onvoldoende private financiering, dus te weinig belangstelling uit het particuliere bedrijfsleven, moet de regering naar onze mening de aanleg heroverwegen. De Betuweroute is middel en geen doel. Het gaat primair om een bedrijfseconomische activiteit. Overigens is het grootste deel van de financiering gewoon overheidsfinanciering à fonds perdu, zoals het hoort bij de aanleg van infrastructuur. Een belangrijke reden waarom private financiering bij de Betuweroute een succes kan zijn, is dat de belangen van financiers en overheid hier parallel lopen. Beide hebben belang bij zoveel mogelijk vervoer over de lijn.

Voorzitter! Ik rond af. Samenvattend heeft de CDA-fractie de volgende mening.

1. De gegeven antwoorden op de schriftelijke vragen, naast alles wat er al lag, bevestigen opnieuw het belang van aanleg van de Betuweroute.

2. Een sluitende financiering is een harde voorwaarde voor de aanleg. Er mag niet worden begonnen voordat de financiering rond is.

3. Overeenstemming met Duitsland is eveneens een harde voorwaarde.

4. Er mag geen gemarchandeerd plaatsvinden met de waarborgen die de Tweede Kamer, via moties van de CDA- en PvdA-fractie, heeft geëist op het punt van het geluid en soepel bestuurlijke overleg.

5. Sterk toenemend goederenvervoer op de bestaande lijn Arnhem-Oldenzaal moet als ongewenst worden beschouwd.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De grondgedachte van het onderwerp van vandaag is eigenlijk de positie van Rotterdam in de Nederlandse economie en in de wereld. Ik stel voorop dat ook mijn fractie ervan overtuigd is, dat wat met een mooi woord de mainport-functie van Rotterdam heet, met in zekere zin daarbij ook Amsterdam, van buitengewoon groot belang is en dat wij met het oog op de toekomst daarom al onze aandacht en eventueel ook heel veel geld zullen moeten geven.

Dat neemt niet weg dat mijn fractie toch zeer vele vraagpunten heeft, want dit grote uitgangspunt, dit grote doel en deze grote visie betekenen nog niet dat ieder plan en ieder bedrag daarmee automatisch moeten worden goedgekeurd. Ik begin dus aan de Rotterdamse kant – onze vragen hebben daar al op gewezen –: de berekening van de rendementen, de kosten en de opbrengsten. We hebben daarover heel veel gegevens gekregen in de vorm van kundige rapporten, met een verre toekomstblik. Knight Wendling praat over twintig jaar en ziet dan voordelen voor de nationale economie van bedragen in de orde van grootte van 23 tot 33 mld. Later worden ook belangrijk lagere bedragen genoemd, maar dat is toch niet de enige benadering voor het kostenvraagstuk. Wij hebben bij herhaling gevraagd om een paar opstellingen te mogen hebben van hoe het nu in de kostensfeer ligt, en helaas heeft de minister van Verkeer en Waterstaat gezegd: dat zijn bedrijfsgeheimen, die ik niet kan en mag weten, laat staan aan anderen vertellen. Ik dacht dat het allemaal niet zo ingewikkeld hoefde te zijn. In elk geval zal toch min of meer bekend zijn, wat op dit moment de tarieven van NS Cargo zijn om

containers, al dan niet per shuttle-trein, te vervoeren. Dan kan het wel zijn dat in het kader van grote klandizie en speciale afspraken nog iets aan die prijs te doen is, maar het zou toch naar mijn mening mogelijk geweest moeten zijn, standaardprijzen te noemen. Als de spoorwegen dan zelf zeggen dat bepaalde shuttleverbindingen onder bepaalde condities rendabel zijn, vind ik dat bij een besteding van 7 mld. aan rijksmiddelen toch best iets bekend zou mogen zijn over hoe dat berekend is.

Ik vraag hier niet op door, want daar zie ik toch niet veel uitkomen. Maar ik kan alleen maar tot de voorlopige conclusie komen dat de geruchten die ik in deze wereld hoor, te weten dat het vervoer van met name containers over de weg zo'n 30% goedkoper is dan via vergelijkbaar vervoer per spoor, juist zijn en dus een enorm groot verschil inhouden. Tot de ministers mij het tegendeel aantonen, ben ik zo vrij daarvan uit te gaan. Het zal met die kostprijsberekening niet zo eenvoudig zijn. We hebben begrepen – daar waren de ministers duidelijk over – dat die 7 mld., afgezien van het bedrag voor de private investering, à fonds perdu door het Rijk in de Betuwelijn wordt gestoken. Dat is in Europa niet altijd het geval. We hebben pas nog op de Belgische televisie kunnen zien dat de directeur van de Belgische spoorwegen zei: ik moet alles betalen benoorden Antwerpen, het is mij te duur. Ik meen te weten dat ook de Franse spoorwegen bij hun rentabiliteitsberekeningen, met name van hoge-snelheidslijnen, de complete geïnvesteerde kapitaalbedragen meeberekenen en dan praten over een soms zeer aanmerkelijk rendement van 11% op de lijn naar Lyon. Bij de ontworpen lijn naar Straatsburg komen ze naar voorlopige schatting slechts op 3%. Dan zeggen ze in Frankrijk al: daar moeten we nog eens over nadenken; voorlopig doen we het maar de helft van het traject. Kortom, het gebeurt niet altijd zo royaal als hier in Nederland staat te gebeuren.

Wij hebben de bewindslieden gevraagd hoe de kostprijs berekend zal worden. De bestaande lijn hoeft niet meegenomen te worden in de kostprijsberekening. Wij hebben gevraagd of eventuele tekorten in de aanloopperiode bijgepast zullen worden. Het klare antwoord van de

ministers was dat het niet de bedoeling is, ook niet tijdelijk. Vervolgens vroegen wij de bewindslieden hoe zij willen bereiken dat de uitbreiding van het goederenvervoer zoveel mogelijk ten laste zal komen van water en spoor – een doel waar mijn fractie het geheel mee eens is – en niet van de weg. De bewindslieden wilden ook op dit punt niet de eventuele tekorten bijpassen. Ook wilden zij geen belasting op het autoverkeer heffen. Ik wijs erop dat ik niet iets anders zou willen bepleiten; ik constateer alleen dat er geen stimulerende werking van uitgaat. Mocht het geheel 30% goedkoper uitvallen, dan weet iedereen wel dat dit ten gunste van het wegtransport zal komen.

Het kan anders. In Duitsland wordt een aparte belasting geheven op het autoverkeer. Daaruit worden de infrastructurele voorzieningen voor de spoorwegen bekostigd. Op de vraag of de bewindslieden geld wilden uittrekken voor de railtarieven was het antwoord ontkennend. De exploitatiemaatschappij, IEM, moet en zal haar best wel doen om een zo goed mogelijke opbrengst te verkrijgen. Dat verwacht ik ook, maar dat neemt niet weg dat als de regering niet eventuele verliezen bijpast en zij ontwikkelt geen flankerend beleid om het vervoer per spoor te stimuleren, het toch zeer wel mogelijk is dat de exploitatie van die Betuwemaatschappij niet rendabel is. Dan zal die de werkzaamheden stop moeten zetten. Als zij dat niet doet, zal zij namelijk failliet gaan. Misschien is dat niet goed voor te stellen als je er als regering al 1 of 1,5 mld. in gestoken hebt. Ik ben benieuwd naar de visie van de bewindslieden op dit punt.

In dit verband geef ik een voorbeeld. Vroeger was het havengebied van Londen troosteloos. Ik noem de slums en de havenbassins die bij hoog water vol liepen. Daar is nu een reusachtig project gebouwd, namelijk Canary Wharf. Een prachtig terrein met enorme kantoorgebouwen. Er rijdt een sneltram doorheen. Dat hele geval is in een tijd van optimisme gebouwd, met veel geld van particulieren, maar ook met veel overheidsinvesteringen. De zaak is vastgelopen. Sommige ondernemers zijn failliet gegaan. Dat immense investeringsbedrag van vele miljarden is gestoken in een complex dat er nu al een jaar of drie lang half

afgewerkt en half gebruikt bij ligt. Kortom, het is niet zo irrealistisch dat ik mij dit ook voor de Betuwelijn voorstel. Ik voorspel het niet. Ik vind alleen dat deze variant ook onder ogen moet worden gezien als het gaat om een investering van 7 mld. Ik heb de visie van de bewindslieden op dit punt nog steeds niet vernomen.

Verskillende sprekers hebben vragen gesteld over de financieringsplannen. Helemaal helder is het niet. Het is *blijkbaar ook nog een bedrijfsgeheim*. Ik ben zo vrij om de zaak met iets minder vertrouwen tegemoet te zien dan met name de minister van Verkeer en Waterstaat. Mijs inziens had het contract bij het indienen van deze plannen, althans in hoofdlijnen, ter tafel moeten liggen. Dan hadden wij concreet kunnen zien waar het om gaat. Op al deze vragen krijgt mijn fractie graag een duidelijk antwoord.

Voorzitter! Ik neem de vrijheid om enkele knelpunten in de voorzieningen met betrekking tot de Betuwelijn onder de loep te nemen. Er is gezegd dat de Eerste Kamer terughoudend moet zijn als het om PKB-beslissingen gaat. Daar ben ik het in zoverre mee eens, dat er in het algemeen zo weinig mogelijk van dergelijke beslissingen in de Eerste Kamer ter discussie moeten komen. Dat gebeurt trouwens meestal ook niet. Als het eenmaal wel gebeurt en het gaat om grote bedragen en om grote delen van ons land, hebben wij zeker de wettelijke bevoegdheid om op bijzonderheden in te gaan.

Ik begin met de oplossingen die bij Barendrecht zijn gevonden. Naar mijn mening is daar veel goeds bereikt. Op dit punt heb ik dezelfde vragen als de heer Baarda met betrekking tot de lengte van het traject. Er zal wel sprake van een vergissing zijn. Maar er is ook nu weer grote onrust ontstaan, hoewel er toch voor Barendrecht wel iets mogelijk is gebleken. De minister van Verkeer en Waterstaat zegt aanvaankelijk bij een bezoek aan Barendrecht met het gemeentebestuur erbij, dat Barendrecht zal worden doorsneden door zes sporen. Er staat nu in de krant – en dit schijnt uit een bepaalde officiële bron te komen – dat er negen sporen komen. Ik weet niet of dit te maken heeft met de eventuele nieuwe aftakking van de HSL, maar het is begrijpelijk dat de gemeente zich afvraagt wat zij aan de toezeggingen van de minister

heeft. Dit scheidt onrust en wantrouwen en dit heeft zich meer voorgedaan.

Ik noem vervolgens de belangrijke kwestie in de Betuwe van de kruising van het Amsterdam-Rijnkanaal, met name de positie van de grote en belangrijke stad Tiel, die ten westen van het kanaal zal komen te grenzen aan de nieuwe spoorlijn. Dit zal grote overlast voor de stad en de bevolking meebrengen.

Eén ding is mij niet duidelijk. Ik zou het op prijs stellen als de ministers hier iets over zouden kunnen zeggen. In de aanvankelijke plannen was er een tunnel voor de trein onder het kanaal door berekend op aanvankelijk – twee jaar geleden – 150 mln., later 180 mln. Nu komt er twee jaar later een nieuw plan, namelijk om het deel ten westen van de tunnel te verlengen, zodat dit ook bij Tiel nog ondergronds zal zijn. Het gaat om enkele kilometers. Dit kost dan niet meer 150 of 180 mln., maar plotseling 960 mln. Ik wil best aannemen dat dit serieus berekend is, maar het is bij dit soort reuzenbedragen af en toe goed om er met je nuchtere boerenverstand naar te kijken en niet alleen met je rekenmachine te werken. Hoe kan 180 mln. nu stijgen tot 960 mln.?

Ik noem verder het container-uitwisselingspunt Valburg. Hierover bestaat ook enige onduidelijkheid. Zoals ik in de beschrijvingen altijd heb gelezen, worden hier containers uitgewisseld. Dit zou van de weg naar het spoor en omgekeerd kunnen gebeuren. Hierbij was voorzien dat er rondom het containeruitwisselingspunt zekere activiteiten zouden ontstaan van allerlei bedrijven die hieraan zouden toeleveren of op een andere wijze diensten zouden verrichten. De geschatte werkgelegenheid was 6000 tot 8000 mensen. Dit was een waardevolle zaak, die in Gelderland erg goed lag.

Nu komen de nieuwste notities en nu lijkt er van een echt containers-uitwisselingspunt geen sprake meer te zijn. Het zou nu een rangeerterrein worden, waarbij stukken shuttle-treinen in tweeën of drieën worden geknipt, de een hierheen en de ander daarheen. Er is dan helemaal geen mogelijkheid meer voor die bedrijven. Er zou hooguit werkgelegenheid voor enige tientallen mensen overblijven. Ik zou hierover van de ministers graag duidelijkheid

hebben. Wat zijn de plannen op dit moment?

Mijnheer de voorzitter! Ik vraag voorts de aandacht voor het zogenaamde hoog/laag-pakket. Dit is in de Tweede Kamer uitvoerig aan de orde geweest op een wat onduidelijke manier. Het gaat erom dat bij een vijftal kruisingen de autoweg nu omhoog gaat over de lokale wegen heen en dat de spoorweg mee omhoog naast die bruggen is geprojecteerd. Omdat spoorwegen langere aanloophellingen hebben dan wegen en men in het algemeen het snelle verkeer liever op de grond houdt, ziet men veel liever dat dit zou worden omgedraaid. De autoweg gaat dan alsnog omlaag, de Betuwetrein komt ernaast en de lokale wegen gaan erover heen. Dit zou ongeveer 130 mln. kosten voor vijf belangrijke kruispunten. Dit is op zichzelf, voorzitter, een veel geringer bedrag. Ik vind dit verblijdend goedkoop, want kruispunten kosten al gauw enige tientallen miljoenen. Vijf stuks voor 130 mln. is toch een heel andere prijs dan een verlengde tunnel voor 960 mln.

De Tweede Kamer heeft de motie waarin dat bedrag was opgenomen, aangenomen. Toen bleek dat er daarvoor geen geld beschikbaar was, is de motie vervolgens toch aangenomen, maar zonder dat het bedrag daarin was opgenomen. Dat scheidt een buitengewoon onduidelijke situatie. Of het geld is er niet en dan gaat het gehele plan niet door of het geld wordt – daarvoor wordt gesproken – elders gezocht, en dan zal men nog wel zien. Ik stel het op prijs om op dit punt van de bewindslieden een duidelijk antwoord te vernemen op de vraag of het hoog/laag-pakket nog aan de orde is. Op de kosten kan het niet vastzitten. Het gaat om de duidelijke en vastgelegde wil daartoe.

In het algemeen worden er veel veronderstellingen gedaan, ook op technisch gebied. Ik heb al eerder gepleit – tot nog toe met weinig succes – voor praktijkproeven. Het moet mogelijk zijn om met enkele treinen, samengesteld zoals dat in de toekomst het geval zal zijn, over de verschillende trajecten te rijden, ook in de Betuwe, met verschillende snelheden. De werkelijke effecten moeten dan gemeten worden, niet alleen met metertjes, maar ook met het doodgewone menselijke oor. Het kan best zijn dat het dan meevalt. Dat is voor de bewindslieden dan

meegenomen. In de stukken is het ontwikkelen van nieuw rollend materieel genoemd, dus nieuwe vrachtspoorwagens die geluidsarm zijn en op hogere snelheid berekend. Laten wij ervoor zorgen dat op korte termijn een aantal van die al in ontwerp zijnde spoorwagens worden gebouwd en ook aan soortgelijke praktijkproeven worden onderworpen.

In Zevenaar is heel wat aan de gang. In de Tweede Kamer is door de VVD-fractie gepleit voor een ondergrondse kruising met het Pannerdens kanaal en dan ook ondergronds langs Zevenaar, gezien de grote overlast die daar anders ontstaat. De kosten zijn 1400 mln. Het gaat om een lange tunnel die met enkele kilometers wordt verlengd. Waardoor ontstaat er zo'n groot verschil in kosten?

In de laatste maanden is pas duidelijk naar voren gekomen – overigens stond het al in de stukken – dat de Betuweroute niet eindigt in Zevenaar of bij de Duitse grens. Er is sprake van een verlengstuk, waarover zelfs 40% van het totale vervoer zou gaan, over wat dan heel de noordelijke tak, voor een beperkt deel gericht op Friesland en Groningen en voor een groter deel gericht op de oostelijke grens, met name via Oldenzaal, voor allerlei bestemmingen in Duitsland en verder. Zevenaar is daar nauw bij betrokken. Het is buitengewoon te betreuren – ik begrijp dat meerdere fracties dat doen – dat men nog niet is begonnen met de uitwerking van die plannen. Ik weet dat dit niet in het eerste SVV was opgenomen. Dit kan toch alsnog in gang worden gezet? De regering heeft kennelijk naar aanleiding van onze vragen besloten – de brief daarover dateert van 15 maart jongstleden – om dit voorstel in versnelde procedure te nemen. Terecht, maar dit had al veel eerder moeten gebeuren.

Met name ten aanzien van Zevenaar is dat onbevredigend, omdat een oplossing in welke zin dan ook invloed heeft op deze plaats. Het zou voor die gehele streek verreweg het beste zijn om één totaalbesluit te nemen en om niet nu alleen besluitvorming te doen plaatsvinden over het gedeelte naar Duitsland richting Emmerik, en dan over een zekere tijd eenzelfde besluit te nemen over de andere aftakking die ook loopt via Zevenaar en omgeving.

Het is voor het noordoosten van ons land – men is er danig geschrokken – maar met name voor het betrokken deel van Gelderland en Overijssel van belang om te weten wat er gaat gebeuren. Ik begrijp dat men zelfs voordat de Betuwelijn klaar is, voorlopig het vervoer gaat afwikkelen over oude lijnen, dus dwars door Arnhem, Zutphen, Hengelo en langs, maar toch ook dicht bij Oldenzaal. Via een andere omleiding zou het vervoer zelfs dwars door Deventer en Almelo worden afgewikkeld. Men kan dat over bestaand spoor niet zonder meer tegenhouden. Dan moet er wel worden gewerkt met extra muurtjes, schuttingen, enzovoorts.

Het is echter hoog tijd dat deze dingen tegelijk aan de orde worden gesteld, al was het alleen al om de financiële kant. Ik begrijp dat de regering ook hier denkt aan een aparte verbinding. Dat zou inderdaad de oplossing moeten zijn. Die kost blijkbaar ten minste 5 mld. Wij hebben die vraag nog eens gesteld. Nadat de regering het antwoord daarop eerst niet opportuun vond, heeft zij zich gevoegd bij de schatting die een half jaar geleden in de Tweede Kamer is gedaan. Ik had gehoopt om een meer recent cijfer te kunnen krijgen, maar het is dus ten minste 5 mld. Dat betekent het volgende. Als wij vandaag beslissen, beslissen wij niet over 7 mld. maar over 12 mld. Het is immers ondenkbaar dat je de Betuwelijn accordeert en dat je het vervolg daarop alsnog afzegt.

Voorzitter! Ik ga nog even kort in op de verbindingen in Duitsland. Ook anderen hebben daarover gesproken. Ik sluit mij daarbij aan. In de reeds bekende brief van minister-president Rau van Nordrhein-Westfalen van 20 januari – de belangrijkste en grootste deelstaat van Duitsland – wordt gezegd: zo kan het niet, dat is met ons niet geaccordeerd. Daarnaast hebben wij kort geleden een brief gekregen van zijn collega voor stedelijke ontwikkeling en verkeer van Nordrhein-Westfalen. Daarin worden de grote bezwaren opgesomd die men in de verschillende aanliggende steden heeft.

De heer Baarda veronderstelde dat een stroom besprekingen tussen het ministerie in Den Haag, deze deelstaat en alle betrokken gemeenten plaatsvindt. Het zou mij niet verbazen als het aan Duitse kant een beetje stil ligt onder het motto:

zolang wij niets horen, hoeven wij gelukkig niets te doen. Aan Nederlandse kant hanteert men misschien het motto: laten wij nu nog maar niet te veel in die pap roeren, want dat wordt het misschien nog moeilijker. Ik zou in elk geval sterk willen aandringen op voortgang bij die onderhandelingen. Ik zou graag willen horen hoe het daarmee staat en wat er ongeveer wordt beoogd. Er zullen in Nordrhein-Westfalen waarschijnlijk ook planologische beslissingen moeten worden genomen. Is dat al aan de gang, is daar al een tijdschema voor? Kortom, hoe staat het daarmee?

Voorzitter! Naar de mening van mijn fractie is in deze hele aangelegenheid bestuurlijk erg onzorgvuldig gehandeld. Dit is misschien een groot woord, maar dat is naar onze mening op verschillende terreinen wel het geval. Al bij de opzet is geen samenhang te constateren met de plannen rondom Schiphol en met de eigenlijke plannen inzake de haven van Rotterdam. Gezien de ruimtelijke ordening had dat toch nog iets meer in één geheel moeten worden betrokken. Maar goed, in elk geval heeft die noordelijke tak totaal ontbroken. Die had er toch zeker bij betrokken moeten worden.

Minister **Alders**: Voorzitter! Wij hebben hier nog niet zo heel erg lang geleden de nationale PKB behandeld. Daarin vormt de samenhang tussen alle grote projecten en de hoofdinfrastructuur een essentieel onderdeel van die nationale PKB. Daarin wordt de samenhang zichtbaar gemaakt tussen de mainport Schiphol en de achterlandverbinding en de mainport Rotterdam en de achterlandverbinding. Alles wat hier vandaag gezegd wordt, komt daarin uitvoerig aan de orde op een integrale wijze. Daarin is de noordelijke aftakking niet aan de orde. Die was in geen enkel stuk aan de orde. De heer Talsma heeft dat op dat moment ook in het geheel niet aan de orde gesteld. Als effect van de behandeling in de Tweede Kamer wordt nu een procedure ter zake opgestart. Die leidt niet op voorhand tot welke conclusie dan ook. Maar dat er geen integrale benadering is, dat hij hier niet heeft kunnen spreken over een integrale nationale PKB, is volstrekt bezijden de werkelijkheid.

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de

voorzitter! Ik erken dat deze onderwerpen in al die rapporten te zamen zijn behandeld, maar naar de mening van mijn fractie is dat niet gebeurd in dat logische verband. Zij worden naast elkaar opgesomd. Daar kun je van mening over verschillen. Het komt op mij wel eens over als het spelletje dat kinderen in hun jonge jaren wel eens spelen: het geblinddoekt een staart prikken op een ezel aan de wand. Die prik je dan ergens. Dan zit die staart soms min of meer op de juiste plaats, soms zit die bij de schouders en soms zit die in de lucht. Ik krijg wel eens de indruk dat die Betuwelijn een staart is die maar ergens in is geprikt. Dat is natuurlijk een beetje overdreven, maar daar gaat het toch wel naar toe. Wat daar ook van zij, het logische verband ontbrak in ieder geval bij de noordtak en dat is voor mij het belangrijkste punt.

Minister **Maij-Weggen**: Ik sluit mij aan bij het welgemeende protest van collega Alders. Niet alleen de Vinex is hier, met alle integrale afwegingen, uitgebreid behandeld, maar ook het SVV is hier drie jaar geleden uitgebreid behandeld en daarbij waren ook alle integrale afwegingen met betrekking tot mainports en achterlandverbindingen aan de orde. Ik denk echt dat het verwijt hier niet mag worden gemaakt, zeker als dat gelardeerd wordt met opmerkingen als "onzorgvuldig bestuur". Dat is geen goede benadering, zeker tegen de achtergrond dat inzake de noordelijke aftakking noch bij de behandeling van het SVV, noch bij de behandeling van de Vinex door uw fractie specifieke opmerkingen zijn gemaakt. Dan past dit verwijt hier zeker niet.

De heer **Staal** (D66): Ik wil hier toch even bij aansluiten. Er wordt gesproken over een integrale benadering. Natuurlijk is het integraal als wij het hebben over de wijze waarop de lijntjes allemaal door het land lopen, maar als wij het hebben over "integraal" gaat het toch ook om de vraag of je financiën tegen elkaar kunt afwegen? Dat is toch ook onderdeel van de integrale behandeling? Kunnen wij kiezen tussen tien minuten later in Parijs en een milieubescherming voor de Betuwelijn? Dat is ook integrale behandeling en dat is hier niet aan de orde geweest.

Minister **Maij-Weggen**: Ik moet melden dat het SVV wel degelijk is voorzien van een uitgebreide financiële toelichting per voorliggende voorstel. Bovendien moet ik melden dat wij, als het bijvoorbeeld gaat om een financiële afweging, jaarlijks een Meerjarenplan infrastructuur en transport (MIT) aan onze begroting toevoegen, die hier uitgebreid wordt behandeld en die vijf jaar vooruit kijkt met nog eens een doorkijk van tien jaar. Ook op dat vlak wordt de Kamer dus elk jaar, nog eens aanvullend op het SVV en de Vinex, voorzien van alle informatie en kan zij ook haar commentaar daarop geven.

De heer **Staal** (D66): Natuurlijk wordt er vijf jaar vooruit gekeken, maar dat gaat toch niet om geld dat er is. Als het gaat om een integrale behandeling en een integrale afweging, moeten wij het hebben over de vraag hoeveel geld beschikbaar is en waaraan wij dat besteden. Vijf jaar vooruitkijken? Ik vraag mij af of die miljarden er over vijf jaar zijn.

Minister **Maij-Weggen**: Dat is precies wat hier gebeurt bij de begrotingsbehandeling, omdat het Meerjarenplan infrastructuur en transport daaraan is toegevoegd. Dan vindt die afweging plaats. Kennelijk hebt u het niet meegekregen, maar dat is door uw collega's hier wel degelijk gebeurd en op het moment dat "ja" werd gezegd tegen de begroting, is ook "ja" gezegd het meerjarenplan, waar die afweging in zit. U mag hier dus niet de indruk wekken dat er flodderig wordt gewerkt. Er wordt hier buitengewoon degelijk gewerkt met plannen voor infrastructuur en voor de financiering van infrastructuur.

De heer **Talsma** (VVD): Mag ik nu mijn betoog weer voortzetten? Ik blijf volhouden wat ik heb gesteld. Dat kan de ministers wel niet aangenaam zijn, maar het is niet aan hen om te protesteren. Wij zijn bezig om hun beleid te controleren, zij niet het onze. Het is heel duidelijk dat wij dikke boekwerken vol krijgen met papier, op planologisch gebied, maar ook bij alle begrotingen. Zeker in de Eerste Kamer, die nog andere bezigheden heeft dan alleen maar stukken bestuderen, is het, ook staatsrechtelijk, bepaald niet zo dat ieder dik rapport dat hier misschien zelfs als hamerstuk is gepasseerd,

daarom qua inhoud niet meer ter discussie zou staan. Met betrekking tot het evidente punt van de noordtak houd ik vol dat niet wij daarop hadden moeten komen; bij een goed geïntegreerd beleid had de regering dat in één geheel moeten noemen. Ik blijf dus maar rustig bij mijn ezelstaart.

Minister **Alders**: Het is inderdaad waar dat dit niet ter onzer beoordeling is, maar u weet dat ministers ook als adviseurs van uw Kamer optreden. In die zin mag er wel een opmerking worden gemaakt. De nationale PKB heeft een wettelijke status. Het lijkt mij niet dat zij behoort tot de stapel papieren die waar dan ook passeert. Daarmee wordt wettelijk vastgelegd welke ruimtelijke reservering er plaatsvindt en in welke samenhang. Dit dient, in drie stappen, zeer uitvoerig beargumenteerd te zijn: een voornemen, een zeer uitvoerige adviesronde met bestuurlijk overleg en vervolgens besluitvorming, waarin de Kamer zelfs beschikt over amenderende bevoegdheden, althans in het woordgebruik. Dat betekent dus dat wij het feitelijk hebben over een stuk ten aanzien waarvan de reservering in zeer grote samenhang heeft plaatsgevonden. In die samenhang tussen de mainport Rijnmond en de achterlandverbindingen is heel uitgebreid ingegaan op de samenhang en op de vraag waarom de lijnverbindingen er moeten komen. Ik zou de Kamer willen adviseren, in ieder geval niet net te doen alsof de PKB zou behoren tot een stapeltje papier, want als er in zo vergaande mate ruimte gereserveerd wordt, met alle juridische consequenties van dien, dan reikt dat veel te ver.

De heer **Ginjaar** (VVD): Voorzitter, als in de Vinex alles in onderlinge samenhang bekeken is, en wel in de vorm van een planologische kernbeslissing, rijzen er bij mij twee vragen. De eerste is, waarom er dan bij de verdere uitvoering van de beleidsvoornemens in deze nota wederom een PKB-procedure gevolgd moet worden. En de tweede is, of dan al die PKB-procedures – mainport Schiphol, de Betuwelijn en wellicht de hoge-snelheidslijn – niet in hun onderlinge verband bekeken zouden moeten worden en of de besluitvorming ook niet met

inachtneming van dat onderlinge verband zou moeten plaatsvinden.

Minister **Alders**: Het zal u duidelijk zijn waarom het een PKB is, want het gaat om de uitwerking van de besluitvorming tot in de details. Wij praten vandaag over het vastleggen van een besluit waarin slechts de bandbreedte resteert, en die bandbreedte is zeer beperkt. Dit geeft meteen ook de impact van het besluit zelf aan, met een link naar de nationale PKB – anders zou het ook niet eens mogelijk zijn – waarin de totale, integrale benadering is neergelegd. Het gaat nu dus om een uitvoerings-PKB, met alle juridische consequenties van dien. De Kamer zal ongetwijfeld kennis hebben genomen van onze brief op stuk nr. 61, waarin enige misverstanden over de vervolgproucedure de wereld uit zijn geholpen. Het is terecht dat er nu een integraal genomen besluit wordt uitgewerkt op het niveau van een PKB waarin precies de vervolgstappen zijn aangegeven, alsmede de juridische consequenties ervan, zowel voor overheden als voor burgers en organisaties. Dit lijkt mij bij de zorgvuldigheid die wij in ons staatsbestel betrachten, voor de hand liggend.

De heer **Schuurman** (RPF): Voorzitter, aan de ene kant voeg ik mij helemaal aan de zijde van het kabinet als het gaat om een planologische, bestuurlijke en financiële integratie, maar aan de andere kant denk ik dat er een misverstand in het spel is. Ik hoop straks ook nog over de integrale benadering te kunnen spreken, maar ik zou er alvast op willen wijzen dat er over de technische invulling van wat integraal is vastgesteld, nog nooit gesproken is. Er zijn verschillende technische varianten en oplossingen mogelijk en de integrale benadering daarvan staat toch nog altijd ter discussie?

Minister **Alders**: Vanzelfsprekend zijn alle aspecten die met de uitwerking te maken hebben, in hun volle omvang aan de orde. Dat was echter het punt niet, uit de interruptie bleek dat er sterk getwijfeld werd aan welke vorm van integrale benadering dan ook, waardoor de projecten niet tegen elkaar zouden zijn afgewogen en het gewicht van uitwerkingen van mainports niet in aanmerking zou zijn genomen. Het is buiten kijf dat

welk ander aspect van de uitwerking dan ook hier ter discussie staat. Als ik daaraan enige twijfel mocht hebben veroorzaakt, wil ik die hiermee wegnemen.

De heer **Ginjaar** (VVD): Voorzitter, de minister heeft mijn vragen in feite niet beantwoord. Alles goed en wel, maar er was eerst een beslissing over het tracé, met de bijbehorende milieu-effectrapportage. Vervolgens is er een MER toegepast op de PKB. Afgaande op de essenties en de principes van de MER blijf ik bij het standpunt dat er nogal wat kanttekeningen te plaatsen zijn bij de integrale afweging en besluitvorming. De heer Staal heeft er een aantal opmerkingen over gemaakt waarbij ik mij gaarne aansluit. Dat gebrek aan integrale besluitvorming wreekt zich op den duur toch.

Minister **Alders**: Dit slaat terug op de opmerking van de heer Koeman op dit punt. Er is een deel 1 van de PKB uitgebracht, met een voornemen en een bijbehorende MER. Vervolgens is er bestuurlijk overleg en inspraak geweest, hetgeen geleid heeft tot een aanscherping van het besluit. In deel drie is ook aangegeven dat er aanvullingen op de MER zullen zijn, in overeenstemming met het standpunt van de commissie-MER. Dus er is zorgvuldigheid in volle omvang betracht ten opzichte van de insprekers en het bestuurlijk overleg. Dit geldt ook voor de nadere uitwerking van de aspecten. Ik kom er straks overigens op terug.

De **voorzitter**: Dit alles was naar aanleiding van de opmerking van de heer Talsma over ezeltje-prik. Het woord is nu weer aan de heer Talsma.

De heer **Talsma** (VVD): Ik wacht met belangstelling de reactie van de bewindslieden af, als zij officieel het woord hebben. Dan zal ongetwijfeld ook het uitgewerkte stenogram beschikbaar zijn. Misschien maakt herlezing daarvan de bewindslieden mijn bedoeling iets duidelijker. Ik handhaaf mijn uitspraken in elk geval volledig.

Het was overigens alleen nog maar het eerste punt van de vijf over de bestuurlijke onzorgvuldigheid die ik wilde noemen. Omwille van de tijd lijkt het mij beter dat verder niet elk punt van adviserende verontwaardiging of protesterende commentaren

wordt voorzien. Ik zal hier maar rustig de mening van mijn fractie blijven verwoorden.

De minister van VROM sprak zojuist al over de heer Koeman. Hij geeft aan dat hij het toetst aan de MER-voorschriften. Het is bekend dat de heer Koeman advocaat en hoogleraar in het bestuursrecht is. Hij is de uitgesproken adviseur van allerlei openbare colleges op dit gebied. Zijn woord heeft dus extra gezag.

Op blz. 4 van zijn brief van 23 maart jongstleden, die de bewindslieden ongetwijfeld bekend is, staat dat tot een project ook behoort hetgeen binnen afzienbare tijd (vijf jaar) in samenhang gerealiseerd zal worden. Het is nu ten onrechte beperkt tot de verbinding Rotterdam-Zevenaar, aldus de heer Koeman. Hij bevestigt dat de noordtak er van het begin af aan bij betrokken had moeten zijn. Dit merkte ik zojuist ook al op.

De heer Koeman houdt ook vol dat de gevolgen wel degelijk grensoverschrijdend zijn. De regering heeft gezegd dat dit niet het geval is en dat het ophoudt bij Zevenaar, waardoor hetgeen over de grens gebeurt niet mede van betekenis is. Maar de heer Koeman zegt uitdrukkelijk: wanneer een project aanzienlijke effecten kan hebben op het milieu in een andere lidstaat, moet de andere lidstaat volledig worden geïnformeerd en geconsulteerd. Opschorting is daarmee in strijd. Ook in dit opzicht is er bestuurlijk niet zorgvuldig genoeg gehandeld.

Een kleiner punt is, dat er allerlei stiltegebieden door de provincie, dus een overheid, zijn aangewezen. Nu worden die gebieden doorkruist zonder dat daaraan een woord is gewijd. Dat is dus geen bewijs van zorgvuldig handelen.

De betrokken insiders hebben nog vragen over de toestand bij met name de Drechtsteden. Men is namelijk de mening toegedaan dat de volksgezondheidsaspecten onvoldoende zijn belicht en toegelicht. Dit geldt ook voor de nota ter zake.

Eigenlijk het belangrijkste punt van kritiek van mijn fractie is dat er echt onvoldoende contact is geweest tussen de regering, haar ambtenaren en de lokale bestuurders en de bevolking. Het betreft een buitengewoon gevoelige materie. Er is in ons land nog nooit zo'n groot en breed (ook letterlijk) terrein betrokken

geweest bij een planologische kernbeslissing, met zulke ingrijpende gevolgen. Het is jammer dat met name de minister van Verkeer en Waterstaat persoonlijk niet wat meer bereidheid heeft getoond tot informele gesprekken, tot babbelen en hardop denken met zowel provinciebestuurders als burgemeesters en wethouders over mogelijke varianten.

De houding van de minister kwam daar over als: zo is het nu eenmaal beslist en zo wordt het ook doorgedrukt. Ik zie dat minister Alders zijn hoofd weer schudt, maar ik krijg wel eens de wat ondeugende gedachte dat het desbetreffende artikel dat rond de kerstdagen in Vrij Nederland stond met als strekking dat het een voorgekookt plan was en dat het streven op het departement van Verkeer en Waterstaat was om niet te veel te vertellen en alles zo gauw mogelijk door te drukken – ik zeg het wat voorzichtig – misschien toch niet helemaal onwaar is. Dit kan ook afgeleid worden uit het feit dat alle gestelde vragen niet duidelijk en zonder voorbehoud zijn beantwoord.

Ik neem een ander voorbeeld. Wij hebben gevraagd wat de stroomsoort zal zijn op de Betuweroute. Het antwoord was, dat de Duitse stroom 15.000 volt en 16,6 Hz is en dat die alleen in Duitsland wordt gemaakt. Nederland zou die uit Duitsland moeten betrekken en dat is onaantrekkelijk. Dat vind ik een beetje een kruideniersachtige opmerking. Bovendien is het totaal niet aan de orde. Het gaat er niet om waar wij die stroom kopen, maar het gaat erom dat blijkbaar de adviseurs van beide ministers niet weten waar het over gaat dan wel dat nog niet over het probleem is nagedacht.

Wij hebben in het gehele land hoogspanningsnetten van allerlei voltage: 150.000 volt, 220.000 en 380.000. Er lopen er drie of vier dwars over de Betuwe. Je kan er zo een draadje aan verbinden en je hebt die stroom! Het transformeren van stroom is toch als het abc: omhoog en omlaag is een fluitje van een cent! Van al die stroom in Nederland kan zowel 10.000, als 15.000, 20.000 als 25.000 volt zo getransformeerd worden, zonder spanningsverlies. Daar gaat het om! Het verouderde systeem van 1500 volt gelijkstroom dat wij nu hebben, heeft een heel korte afstand voor spanningsverlies en om die redenen moeten wij elke 8 of 10 km zware onderstations bouwen.

Ik zou het bijzonder betreuren als dit bij de Betuwelijn ook zou gebeuren.

Het is technisch waarschijnlijk ook niet mogelijk. Als er werkelijk elke drie of vier minuten een trein rijdt met een locomotief van zo'n 6000 kW, kan iedereen uitrekenen hoeveel op dat ene Betuwestuk van 100 km achter elkaar wordt gereden en wat de hoeveelheid benodigde stroom is. Dat is alleen maar te doen met een hoge spanning en daardoor een lagere stroomsterkte en dunnere bovenleidingkabels. We tobben er nu al mee, dat onze treinen soms niet voldoende stroom krijgen. Het is een technische kwestie, een absolute noodzaak en die is blijkbaar helemaal nog niet onder ogen gezien. Het antwoord, dat in Duitsland stroom moet worden gekocht en dat dit niet aantrekkelijk is, lijkt natuurlijk nergens op!

Voorzitter. Mijn fractie is van mening, dat er vele argumenten zijn om deze beslissing nog eens een jaar aan te houden. Niet om uitstel en niet omdat we er eigenlijk niet aan willen, maar wij willen meer overzicht hebben over de Noordtak evenals meer concrete gegevens over de onderhandelingen met Nordrhein-Westfalen. Wij moeten meer helderheid hebben over de vraag of de wettelijke gang nu wel of niet is gevolgd. De ministers mogen zich nog wel eens achter het oor krabben als werkelijk procedures zouden worden aangespannen en die nog worden gewonnen ook! Volgens de heer Koeman zou dat het geval zijn. Ik zou bovendien meer helderheid willen krijgen over de private financiering. Ik hoor die al drie of vier jaar noemen en ik kan het nog steeds niet overzien.

Voorzitter. Een uitstel van een jaar zou al deze dingen helder kunnen maken en zou de besluitvorming verbeteren. Langer hoeft het niet te duren. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft onlangs in een interview gezegd, dat elk uitstel catastrofaal is. Dat klinkt nogal fors en bezorgd, maar allerlei prognoses zeggen, dat het bestaande net voldoende ruimte biedt zelfs tot 2010. Een jaar uitstel hoeft niet te betekenen, dat het ook een jaar later gereed komt. Ik zou dit de regering nog eens dringend in overweging willen geven.

□

De heer **Veling** (GPV): Mijnheer de

voorzitter. De Eerste Kamer heeft ervoor gekozen de PKB betreffende de Betuweroute expliciet te behandelen. De taak van deze Kamer is nu te bezien of het overleg tussen regering en Tweede Kamer in deze zaak tot aanvaardbare conclusies heeft geleid. In mijn bijdrage tot de discussie hierover zal ik proberen enige afstand te bewaren om het karakter van "tweede lezing" van de PKB – zoals de beoordeling door deze Kamer kan worden gekarakteriseerd – te honoreren.

Mijnheer de voorzitter. Politieke beslissingen behoren tot stand te komen op grond van expliciete visies en zo stevig mogelijke feitelijke gegevens. Bij beslissingen met een grote reikwijdte, zoals die over de Betuweroute, wordt nog sterker dan anders duidelijk hoe lastig het debat over visies en feiten is. Expliciete politieke visies die waardeoordelen en prioriteitstellingen inhouden, zijn lastig omdat de verdedigers ervan zich kwetsbaar maken. Zij geven immers met zoveel woorden toe dat niet alle belangen gelijkelijk gehonoreerd kunnen worden. Expliciete visies zijn ook lastig, omdat verschillen daardoor worden geaccentueerd. Het is daarom niet verwonderlijk dat de deelnemers aan het debat, ook nu, zich vooral richten op de feitelijke gegevens, of op wat daarvoor moet doorgaan. Het overgrote deel van het Betuweroutedossier bestaat uit prognoses, technische analyses (o.a. betreffende de overlast die een Betuweroute zou meebrengen) en kosten/batenberekeningen. Prognoses, analyses en berekeningen die uiteraard alle zijn weersproken, en opnieuw verdedigd, enzovoort. Wij beschikken nu over het, tot nu toe, laatste concept-rapport. Het zou mooi zijn als feitelijke gegevens eenstemmigheid konden genereren. Maar naar mijn overtuiging is een dergelijke hoop ijdel, zeker in een zo ingewikkelde zaak als waarover wij vandaag spreken, en wel om twee redenen: vanwege verschillende visies die zich voor een deel achter rekensommen verschuilen, en vanwege de structurele onzekerheidsmarges in de feitelijke gegevens. Ik zal daar straks nog verder op ingaan. Voorspellen is moeilijk, vooral als het om de toekomst gaat.

De betekenis van visies en feiten zal ik nader bezien op drie punten: a) de noodzaak van een Betuweroute, b) de rentabiliteit en c) de gevolgen

voor milieu en landschap. Mijn vraag daarbij is steeds: Hoe rationeel kan een beslissing over de Betuweroute zijn? Ik besluit m'n betoog met enkele opmerkingen over de tot nu toe gevolgde procedure, de werkwijze en een voorlopige afweging.

Het oordeel over de noodzaak van Betuweroute hangt samen met een visie op de toekomst van Nederland, met name toegespitst op de functie van Rotterdam en de ruimtelijke ordening van ons land in verband daarmee. Het GPV is voorstander van een actieve overheid, die een verantwoorde ontwikkeling van ons land bevordert, kaders stellend om te voorkomen dat we roofofbouw plegen op het stukje van Gods schepping waarvoor we verantwoordelijkheid dragen; maar ook tijdig voorwaarden scheppend om te voorkomen dat economische activiteiten zonder noodzaak geremd worden. Dit laatste is van belang, niet omdat welvaart heilig zou zijn, maar omdat bedrijvigheid noodzakelijk is om ook op langere termijn een sociale rechtsstaat te kunnen handhaven.

Goed, maar hoe nodig is in dit perspectief een Betuwelijn? Drie soorten gegevens zijn hier van belang:

- Hoe zal het vervoersaanbod zich ontwikkelen?
- Hoeveel kan het huidige spoornet aan?
- Welke betekenis kunnen alternatieven voor een Betuwelijn hebben?

Over het vervoersaanbod zijn heel wat cijfers geproduceerd. Zeker lijkt dat er een toename zal zijn. Meteen daarna lijkt de verdeeldheid toe te slaan. Het CPB onderscheidt meerdere scenario's, die verschillende getallen opleveren. De NS levert prognoses, waarvan anderen beweren dat de dalende lijn die het goedertransport per trein nu te zien geeft, een verlaging van de prognoses rechtvaardigt.

En dan de capaciteit van het vervoer over water, al dan niet gecombineerd met vervolgvervoer per trein. Kan het watervoer een Betuweroute overbodig maken? Een feit is dat de binnenvaart gedurende het laatste decennium 20% (30% volgens anderen) van de afvoer van over zee aangevoerde containers voor haar rekening is gaan nemen. Op een vraag onzerzijds antwoorden de bewindslieden dat water, weg en spoor zo hun eigen "natuurlijke markten" hebben. Tegengeworpen

wordt dat juist de combinatie van binnenvaart (in Nederland) en railvervoer veelbelovend is, en trouwens nu ook al succesvol wordt toegepast. Als er nu, door Rotterdam en door de rijksoverheid, meer geïnvesteerd zou worden in overslagfaciliteiten, zou dan de verwachte vervoersstroom niet over water kunnen worden verwerkt? Kan de minister aannemelijk maken dat betere benutting van het water een Betuweroute toch niet overbodig maakt, eventueel in combinatie met maatregelen die de capaciteit van het bestaande spoornet vergroten? De opheffing van knelpunten in de Brabantroute – andere seinen en een beter remsysteem zouden, zo wordt gerapporteerd – zou een aanmerkelijke winst kunnen opleveren. Met andere woorden: hoe hard is de stelling dat vanaf 1997 het reizigersvervoer belemmerd zal gaan worden door het vervoer van goederen? Even zovele vragen, het is voor mij buitengewoon moeilijk om de verschillende gegevens met elkaar te vergelijken.

Voorzitter! Het antwoord op de gestelde vragen weegt zwaar. Overigens – en dat is een relativerende opmerking – beseft ik dat de samenhang tussen de genoemde factoren de kwestie pas echt ingewikkeld maakt. De ontwikkeling van het vervoersaanbod, de potentie van het vervoer over water en de capaciteit van het bestaande spoornet zijn geen onafhankelijke variabelen. Een aanname over de ene heeft gevolgen voor de andere. Ze zijn onderling gecorreleerd. En de beslissing over aanleg van een Betuweroute en dus over de mogelijke omvang van andere investeringen, beïnvloedt weer die drie factoren. Dat maakt het pas echt ingewikkeld. Deze beslissing kan niet "simpelweg" de uitkomst van een berekening van de drie variabelen zijn. De relatie is op zijn minst wederkerig. Een beslissing nemen, is ook een zet doen in een spel waardoor variabelen veranderen en een heel patroon kan worden beïnvloed. Een intrigerende vraag daarbij is, of we hier de grens naderen van de mogelijkheid om de controverse over de Betuwelijn op basis van feitelijke gegevens objectief te beslechten. Een intrigerende vraag te meer, omdat de vervoerders – bijvoorbeeld de grote rederijen – beslissingen nemen over de keuze voor Rotterdam of voor een

andere haven, in precies dat zelfde patroon van onderling afhankelijk en moeilijk te berekenen variabelen.

Ik zou de ministers willen vragen, op deze kant van de zaak te willen ingaan. Hoe belangrijk is de – vermoedelijke – voorkeur van rederijen in de kwestie van de Betuweroute? Daarbij doet het er dan eigenlijk minder toe, in hoeverre die voorkeuren rationeel gefundeerd zijn. Het zijn gegevens als zodanig. Verklaart de begrijpelijke wens om de werfkracht van Rotterdam op korte termijn te versterken, mede de haast van de regering? En is het uiteindelijk dan niet zo, dat de visie op het belang van Nederland als distributieland doorslaggevend is? Dan zou de zaak uiteindelijk tot een kernvraag terug te brengen zijn.

Voorzitter! Tot zover de kwestie van de noodzaak van een Betuweroute. Ik zal daar straks trouwens opnieuw bij uitkomen. Ik wil nu iets zeggen over de financiële kant van de zaak. De visie waaruit ik probeer tot een oordeel te komen, zou ik als volgt kunnen formuleren. De overheid heeft een belangrijke taak bij de ontwikkeling van infrastructuur, ook die ten behoeve van het goederenvervoer. Wanneer het maatschappelijke belang van een investering is aangetoond, is aanwending van belastinggeld verantwoord. Uiteraard zal daarbij zorgvuldig moeten worden afgewogen waar de prioriteiten liggen.

Hoe ziet vanuit deze optiek de Betuweroute eruit? Ook hier zijn de gegevens omstreken. Ik denk bijvoorbeeld aan de vervoersprijs van de verschillende modaliteiten, met name die van "spoor" en "water". De minister meldt dat de vaste kosten van het watervervoer hoger zijn dan die voor railvervoer en dat de variabele kosten gelijk zijn. Ik zou in dit verband twee vragen willen stellen. Kunnen die vaste kosten door aanpassingen ten behoeve van de belading van schepen niet concurrerend worden? En zijn de vaste kosten van het spoor niet bijzonder optimistisch berekend, in relatie tot de vaste kosten van het vervoer over water?

Een tweede omstreken gegeven is het totaal van de kosten van een Betuweroute. De regering meldt dat de kosten van het project met behulp van de best beschikbare methodieken zijn geraamd. Maar de ervaring leert, dat de best beschikbare methodieken helaas weinig garanties

bieden voor een reële uitkomst. Dat hebben wij in het verleden ook gezien. De politieke wenselijkheid om de kosten niet te hoog te ramen, speelt blijkbaar toch altijd – bewust of onbewust – een rol mee. Meevallen doet het immers nooit.

In dit verband is het te betreuren dat onzekerheid over de kosten van de op termijn noodzakelijke aftakkingen het nog moeilijker maakt inzicht te krijgen in de prijs van de Betuweroute. De heer Talsma noemde een bedrag van 12 mld. genoemd. Is dat een realistische schatting?

Een derde kwestie in verband met de kosten van een Betuweroute, is de rentabiliteitsvraag. Ik vraag me af, of deze vraag wel zoveel bijdraagt tot verheldering van de discussie. Ik bedoel nu niet dat de rekensommen ook hier tot meningsverschillen leiden. Mijn vraag is of bedrijfseconomische categorieën bij een investering als die voor een Betuweroute wel adequaat zijn. De indruk wordt gewekt dat de interesse van private financiers een aanwijzing vormt voor de rentabiliteit van de investering. Dat lijkt mij, als leek overigens in economische aangelegenheden, maar in zeer beperkte zin juist. Want hoe kan worden uitgemaakt welk percentage van het te investeren bedrag privaats gefinancierd moet kunnen worden om van een rendabele investering te kunnen spreken? Onderhandelingen over de prijs van concessies voor het gebruik van een Betuwelijn – en dus ook het stroef lopen van die onderhandelingen – hebben toch niet veel te maken met de vraag of een investering voor de bouw van die lijn rendabel zal zijn? Dat is toch een andere kwestie. Toch hecht de regering veel waarde aan gedeeltelijke private financiering. Het heeft in ieder geval een zekere symbolische waarde. Willen de bewindslieden nog eens uitleggen waarom die private financiering voor de rentabiliteit van de Betuweroute zo belangrijk zou zijn? Zou het niet goedkoper zijn wanneer de overheid een bedrag waarin private financiers geïnteresseerd zijn zelf financiert? Zou dat niet goedkoper kunnen?

Wat de financiële aspecten van de Betuweroute betreft, vraag ik opnieuw in hoeverre feitelijke gegevens houvast bieden. De vraag of spoorvervoer wat de kosten betreft wel concurrerend is, moet zo precies mogelijk worden beant-

woord. Maar voor een antwoord op de vraag of een Betuweroute de kosten waard is, worden wij teruggewezen naar de eerste kwestie die ik aan de orde stelde, te weten de simpele vraag van de noodzaak. Zijn de bewindslieden dat met mij eens?

Het derde thema is dat van de overlast voor burgers en de aantasting van de natuur die een Betuwespoorlijn zal veroorzaken. Het is mijns inziens van groot belang dat het leefmilieu van mensen zo goed mogelijk wordt beschermd. Ook moet zorgvuldig met de natuur worden omgesprongen. Deze uitgangspunten mogen naar mijn opvatting overigens niet automatisch tot conservatisme leiden. Niet de bestaande toestand is de maatstaf, maar de mogelijkheid om de consequenties van menselijk ingrijpen op een verantwoorde manier op te vangen. Het gaat dus opnieuw om het belang van dat ingrijpen. Naar mijn oordeel hebben de regering en de Tweede Kamer goede pogingen gedaan om de debetzijde van overlast en aantasting van de natuur te minimaliseren. Ik ga niet in op de details, maar ook van onze tocht langs de route herinner ik mij dat er heel vervelende knelpunten blijven, niet alleen bij de overbrugging van het Pannerdensch kanaal en van de Giessen, maar ook bij verschillende gemeenten.

Speciale aandacht vraag ik voor de problemen waarvoor de noodzaak tot afwikkeling van de groeiende verkeers- en vervoersstroom richting Twente ons plaatst. Hier lijkt zich een onaangenaam dilemma voor te doen. Zonder nieuwe lijn zal de overlast in de nabijheid van het bestaande spoor erg groot zijn. Deze situatie zal zich overigens in alle gevallen de eerste jaren na voltooiing van een Betuweroute voordoen. Een alternatieve route zal aanzienlijke schade berokkenen aan de natuur, zo moet je vrezen. De regering kan voor deze kwestie verwijzen naar toekomstige procedures, maar is het niet betreurenswaard dat hierover geen duidelijkheid bestaat nu wij voor de beslissing betreffende een Betuweroute staan? Die heeft noodzakelijkerwijs consequenties, zoals ook door de regering wordt betoogd.

Mijnheer de voorzitter! Mijn conclusie is tot driemaal toe geweest dat het niet gemakkelijk is, een oordeel over een Betuweroute op

betrouwbare en breed geaccepteerde feiten te baseren. Een vraag die misschien wel te beantwoorden is, is die naar de gevolgde procedure. Is het belang van voortvarendheid in balans geweest met de eis van zorgvuldigheid? De juridische vragen op dit terrein laat ik nu maar liggen. Ik noem nog twee punten.

Zoals ik al eerder liet blijken, vind ik het bijzonder ongelukkig dat de behandeling van de kwestie van de Betuweroute niet synchroon loopt met de behandeling van de noodzakelijke aftakkingen. Er is net al gesproken over de vraag wie daarvoor verantwoordelijk is, maar ik wil daar toch nog even inhoudelijk over doorvragen. Hoe zullen de Betuwelijprocedure en de procedure inzake de noordelijke aftakking zich in de tijd tot elkaar verhouden? Bestaat de mogelijkheid dat financieringsproblemen in de volgende fase tot vertraging en dus tot extra complicaties zullen leiden? Zal in geval van voortgang in de Betuweroute de minimaal te overbruggen periode extra investeringen nodig maken, bijvoorbeeld in de vorm van extra geluidswerende maatregelen of misschien de bouw van ongelijke kruisingen? En kan afwikkeling van een deel van de verkeers- en vervoersstroom via Emmerich soelaas bieden?

Een andere vraag in verband met de gevolgde werkwijze betreft de manier waarop de regering is omgegaan met aangedragen alternatieven voor een Betuweroute. Van verschillende zijden is de regering verweten dat zij niet wil luisteren. De vraag die ik in dit verband wil stellen, formuleer ik zo neutraal mogelijk. En daarmee kom ik terug op mijn allereerste thema, dat van de moeilijke feitelijke fundering van een oordeel over de noodzaak van een Betuweroute. Wat is de dringende reden voor de regering om niet toe te geven aan de vraag om tijd voor verder onderzoek, zoals die van verschillende zijden klinkt? Dat alle feiten volstrekt helder of onomstreden zijn, lijkt mij niet verdedigbaar. Zal naar de mening van de regering verder onderzoek geen meerwaarde opleveren? Of ontbreekt de tijd? Als dat het geval is, vraag ik mij af waarom. Is het op grond van harde gegevens? Of komt de noodzaak om haast te maken voort uit de noodzaak om in de pas te blijven met andere actoren, met name de andere Europese landen die

in rail investeren en maatregelen in verband met het wegvervoer nemen, en het internationale bedrijfsleven? Het is mijn vermoeden dat dit laatste een zwaardere betekenis heeft dan in de discussie over verdere gegevens zo duidelijk naar voren komt.

Mijnheer de voorzitter! Ik kom tot een voorlopige afronding. Zoals gezegd sta ik niet a priori afwijzend tegenover een Betuweroute. Wel heb ik vragen, over de kosten van het complete project, over de vervoerskosten per spoor, over de gevolgen voor milieu en natuur, en over de bestuurlijke en financiële aansluiting van de voorliggende PKB op het noodzakelijke vervolg.

De beslissende vraag lijkt mij echter die naar de noodzaak van een Betuweroute, tegen de achtergrond van het belang van een goede vervoersinfrastructuur voor onze nationale economie. Op deze vraag loopt elke discussie weer uit. Geconstateerd kan worden dat analyses van feiten tot nu toe niet hebben geleid tot een brede consensus. Hoe moet deze omstandigheid worden geïnterpreteerd? Ik ben erg nieuwsgierig naar het antwoord van de regering.

Mijnheer de voorzitter! Ik begon met te zeggen dat politieke besluitvorming een fundament behoort te hebben in duidelijke visies en goede feitelijke gegevens. Ik vergat nog een derde component: overtuigingskracht. Ik wacht met veel belangstelling het antwoord van de regering af.

De vergadering wordt van 11.53 uur tot 12.00 uur geschorst.

Voorzitter: Heijne Makkreel

□

De heer **Pitstra** (Groen Links): Voorzitter! Ik vraag mij wel eens vaker af wat we hier eigenlijk aan het doen zijn, maar dit keer had ik echt sterk het gevoel dat we als Eerste Kamer niet in staat zijn, dit wetsvoorstel verantwoord te behandelen. De Betuwelijndus. Dit onderwerp dat onze gemoederen nog lang zal bezighouden. In mijn werkkamer ligt 2 meter papier, er zijn 140 rapporten over uitgebracht en vrijwel alle uitspraken die in het ene stuk gedaan worden, staan in het andere weer ter discussie. Vrijwel alles is zo sterk gepolitiseerd dat elk Eerste-Kamerlid dat serieus op zoek is naar de waarheid, als hij eerlijk durft te zijn

behoefte heeft aan een instituut met voldoende gezag en autoriteit om de uitgangspunten, de alternatieven en de kosten daarvan te laten toetsen. Dit probleem van "wie kan ik vertrouwen" en "zijn die alternatieven echt niet mogelijk", speelde niet alleen hier bij ons, de deeltijdpolitici die in beperkte tijd een voorstel op hoofdlijnen moeten beoordelen, maar ook aan de overzijde, waar vanuit verschillende fracties uitstel van de besluitvorming werd gevraagd. Maar ik heb de stellige indruk, dat deze behoefte aan betrouwbare informatie minder sterk is bij politieke partijen, die de regering steunen en dat dit patroon helaas ook hier in de Eerste Kamer is te bespeuren.

Tijdens de procedurevergadering in de commissie heb ik een pleidooi gehouden voor uitstel van de behandeling met pak-weg een maand, zodat we in ieder geval de tijd hebben de gegeven slordige en haastige antwoorden op de vele scherpe vragen na te trekken, te controleren. Dit verzoek tot uitstel was des te meer noodzakelijk, omdat essentiële onderzoeksrapporten ontbreken. Twee daarvan hebben we nu in ons bezit: de TH-studie naar de mogelijkheden tot capaciteitsuitbreiding op het bestaande net en de nog niet uitgebrachte RIVM-studie over de milieu-effecten. Maar daar hebben we dan een dag of een weekend voor om daar de consequenties van te doorgronden. Zoals we ook een dag of een weekend hebben om de antwoorden op de vervolgvragen te bestuderen. Kunnen de ministers mij uitleggen waar dit onverantwoorde gekker nu eigenlijk voor nodig is? Wat is de ratio om parlementariërs voor een antwoordnota en laatste rapporten die alsnog vrijgegeven worden, twee dagen lees- en denktijd te gunnen om een finaal standpunt te bepalen over een miljardenproject, dat zijn sporen diep in de volgende eeuw en het Betuwelandschap zal trekken? Of wordt er gedacht: als 3 mei maar gehaald wordt, want daarna weet je het maar nooit.

Voorzitter! Dit hoort een parlement dat zichzelf respecteert niet te doen. Voor dit gesjoemel met democratische principes heeft mijn fractie geen goed woord over. Er ontbreken nog steeds twee belangrijke rapporten: de studie naar de veiligheid, weer van de TH-Delft, en de studie van de commissie-Ringeling over de

geluidhinder. Naar mijn mening zijn deze twee rapporten absoluut noodzakelijk om nu verantwoord tot een besluit te kunnen komen, want wat doen we als blijkt dat die bundeling met de A15, die vanuit allerlei andere gezichtspunten zo slim was, vanuit veiligheidsrisico en met name het groepsrisico, de veiligheidsrisico's sterk vergroot en wat doen we als uit de commissie-Ringeling dadelijk blijkt dat de geluidsnormen verder aangescherpt moeten worden en die lelijke schermen nog een paar meter omhoog moeten?

Dat ongemakkelijke gevoel van "hoe moet ik dit kunnen overzien" bekruip me helemaal bij de discussie over de alternatieven. Kijk, kennelijk werkt het zo dat je als partij die de regering steunt, vrij zeker op de autoriteit van de gegeven antwoorden van de minister kunt vertrouwen. Maar als je wat meer neiging hebt tot kritisch onderzoeken en constateert, dat het rapport van de commissie-Van Engelshoven weinig autoriteit in het veld heeft opgeroepen en dat vrijwel iedereen die met een alternatief is gekomen, het gevoel kreeg bij die commissie niet gehoord maar gevonnist te worden en dat velen het beeld hebben, dat de commissie alternatieven zo niet heeft weggesabeld maar zeker heeft weggeschreven, ja dan moet toch de onbedwingbare behoefte omhoog komen bij zelfstandige politici om de alternatieven en de kosten te laten controleren. Laat ik eens een voorbeeld geven. Het plan-Lievense, dat op de valreep is ingediend en niet eens door de commissie kon worden beoordeeld. Er zijn veel vragen over gesteld, ook hier in de EK. De gegeven antwoorden, die ik niet allemaal ga behandelen, roepen allerlei heftige reacties op, vooral dat de antwoorden gewoon niet kloppen. Opgeworpen technische problemen blijken er helemaal niet te zijn, het concept kan over een veel groter tracé toegepast worden dan wordt beweerd en over de meerkosten ontstaat ook een mistige situatie, die geen enkele politicus zou kunnen accepteren. Over één ding zijn velen het wel eens, namelijk dat het plan-Lievense veel beter in de omgeving past. Het probleem van de geluidhinder wordt daarin effectief aangepakt en het maatschappelijk draagvlak van deze oplossing zal oneindig veel groter zijn. In dat

mistgordijn dat de minister en haar ambtenaren over het plan-Lievense hebben gelegd, wordt ook de vraag opgeworpen of dit plan met het oog op de bandbreedtes van de PKB – met name de verticale – überhaupt nog wel op delen van het project uit te voeren is. In antwoord op een van onze vragen is gesteld dat dit geen probleem zal zijn. Maar de twijfel blijft. Ik wil nu klip en klaar horen of het waar is, zoals de onvolprezen studiegroep ondernemers rivierenland – bepaald geen mensen met een NIMBY-complex – in hun laatste brief stellen, dat de verticale bandbreedte 2,40 meter is en men dus niet 4 of 5 meter onder de grond mag, zoals Lievense op sommige knelpunten nodig acht. Hoe zit dat?

Kortom, onze fractie heeft het beeld dat de procedure wordt afgejakkerd, dat de Eerste Kamer onvoldoende tijd en ruimte krijgt en neemt voor zorgvuldigheid, terwijl de beslissing over dit megaproject van enorm belang is. Wat nu besloten wordt, teistert over 50 of 100 jaar en wellicht nog langer ons landschap en de leefomgeving van vele mensen. Dit verwijt treft niet in de eerste plaats de regering, maar ook de Eerste Kamer zelf. Aan de heer Tummers stel ik de vraag: waarom slechts wat gemopper in de NRC gisteren over die truttige lijn en trekt hij geen consequenties uit deze – gedeelde – kritiek? Is het juk van de regeringscoalitie dan zo zwaar?

Voorzitter! Omdat ons pleidooi voor het scheppen van ruimte in de tijd niet wordt beloond, zijn wij genoodzaakt op de inhoud van de plannen in te gaan. Wellicht kunnen wij het schudden van de kaarten en de loop van het spel nog enigszins beïnvloeden. Laat ik beginnen met te vertellen over de manier waarop de gemiddelde "Groen-Linkser", de milieubeweging en ook ikzelf een paar jaar geleden tegen het probleem aankeken en ik zal uitleggen waarom dat is veranderd.

Een paar jaar geleden dacht ik dat de oplossing van het probleem van de vervuiling van het milieu door vrachtauto's gevonden moest worden door het transport van goederenvervoer te verplaatsen naar rail en water. Ik dacht dat de Betuwelijn daarom nodig zou zijn. Ik besefte wel dat het niet leuk was voor de mensen die in de bewuste gebieden wonen, maar ik meende dat de bezwaren op microniveau niet opwogen tegen de voordelen voor

het milieu op macroniveau. Ik dacht aan lokale oplossingen als het compenseren van de overlast, bijvoorbeeld door te ondertunnelen.

Voorzitter! Wat was dit een ernstige misvatting. Wat koesterden wij toch een naïef idee. Al heel snel bleek uit de PKB deel 3 en uit verhalen van de betrokkenen dat die Betuwelijn helemaal niet bedoeld was als een milieulijn. Met deze lijn had men vooral tot doel vanuit een concurrentiegedachte – vergeet die bewierookte Europese samenwerking maar – de economische belangen van de Rotterdamse haven en van Nederland distributieland te behartigen. Die naïeve milieufiguren houden wij een worstje, een fopspeen voor, zo zal er gedacht zijn. In de PKB deel 3 – het gele exemplaar – staat op pagina 20 hét tabelletje. Ik raad elk Eerste-Kamerlid aan, dat tabelletje goed te bestuderen als men tenminste het milieu belangrijk vindt. De bron is Knight Wendling/NEA. Uit dit tabelletje blijkt dat deze naïeve milieugegachten op die harde realiteit uiteenspat. Volgens de tabel neemt de Betuwelijn namelijk slechts 50 tot 60 miljoen ton vervoer over, terwijl het wegvervoer in dezelfde periode, tot 2010, met maar liefst 260 miljoen ton toeneemt. Een enorme groei van het vervuulende vervoer per weg dus ondanks de Betuwelijn. Dat is nog niet alles. Als de Betuwelijn er niet komt, blijkt uit het tabelletje, neemt het vrachtverkeer slechts met 6 miljoen ton toe. Met andere woorden: die Betuwelijn vangt slechts 6 miljoen ton van het vrachtverkeer af dat met 260 miljoen ton toeneemt. Dat is nog niet alles. De Betuwelijn haalt nog eens 29 miljoen ton bij de binnenvaart weg, ook al groeit die fors.

De hoofdconclusies uit deze onthutsende tabel die, ook voor de Stichting natuur en milieu, sprekend namens vele natuur- en milieuoorganisaties in Nederland, de aanvankelijke positief kritische houding heeft doen omslaan in een sterk afwijzende, zijn de volgende. Ten eerste heeft de Betuwelijn vooral tot doel, de groei van het goederenvervoer in de Rotterdamse haven te stimuleren. Ten tweede is de milieuwinst ten opzichte van de groei van het goederenvervoer volstrekt marginaal.

Er moet dus uit een ander vaatje getapt worden om een noodzakelijke trendbreuk in het goederenvervoer te

realiseren. De milieubeweging kwam ook met zo'n verhaal. De werkgroep 2000 presenteerde, samen met gerenommeerde onderzoeksinstututen als TNO/NEA/TH Delft, het rapport "Goed op weg".

In dit rapport wordt een trendbreukscenario ontwikkeld, een groen goederenvervoerscenario, waarbij het vrachtverkeer wordt gehalveerd en dit via spoor, water en goede overslagsystemen wordt gerealiseerd. Ik raad elk Eerste-Kamerlid dat denkt met de Betuwelijn een milieulijn aan te leggen, lezing van dit rapport aan.

Inderdaad ook via het spoor, veel via het spoor. Dit simpele feit leidde ertoe, dat de minister van Verkeer en Waterstaat bij de persconferentie en de presentatie van het rapport triomfantelijk riep: Wie A zegt, moet ook B zeggen. De milieubeweging moet de Betuwelijn steunen als ze zoveel railvervoer wil.

De minister won op deze dag – ik moet dit toegeven – door dit handigheidje wel de publiciteitsslag in de media, maar ze verloor op deze dag haar vermogen tot eerlijk intellectueel vragen stellen.

Mijn eerste gedachte na de persconferentie was aan de opstellers van de nota en de begeleiders van de milieubeweging de vraag te stellen: Past de Betuwelijn nu eigenlijk in jullie scenario? Het antwoord dat ik kreeg was onduidelijk. Het luidde: Nee, hoogstens over 20 jaar, maar we hebben de vele miljarden in dit scenario voor heel andere investeringen nodig, gericht op een goederenvervoer dat de milieudoelstellingen wel haalt.

Het is dan ook logisch dat de fractie van Groen Links in de Eerste Kamer aan de regering de vraag voorlegde: Is het niet zinnig, eerst een groen goederenvervoerscenario te maken, zodat we dan kunnen bekijken of de Betuwelijn hierin past? Het antwoord op deze vraag was verbijsterend. Omdat veel mensen het dikke pak aan vragen en antwoorden in twee rondes hier in de Eerste Kamer ongetwijfeld niet hebben gelezen, zal ik dit antwoord citeren: "De regering is van mening dat bij een eventuele ontwikkeling van een groen goederenvervoerscenario de noodzaak voor aanleg van de Betuweroute alleen nog maar sterker naar voren zal komen. Een dergelijk scenario voegt in die zin niets toe aan de besluitvorming".

In de vervolgvragen – die ik natuurlijk moest stellen als ik mezelf als parlementariër serieus wilde nemen – stelde ik aan de orde hoe de regering dit kon weten, als er niet zo'n scenario was. En hoe kon het dan dat de opstellers van het rapport "Goed op weg" van mening waren dat de Betuwelijn helemaal niet in het scenario past?

Minister **Maij-Weggen**: Voorzitter! Mag ik een correctie aanbrenge, want ik heb het rapport goed gelezen. De Betuwelijn zit in dit rapport.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Nee.

Minister **Maij-Weggen**: De Betuwelijn zit in dit rapport. Zo is het gewoon.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Nee, maar ik kom hier zo nog even op terug. De hoofdlijn loopt via Hengelo en Venlo.

Het tweede antwoord op onze vervolgvragen luidde dat zonder spoorvervoer beïnvloeding van de modal split op voorhand onmogelijk wordt gemaakt. Dit is zeker waar, gezien het rapport "Goed op weg", waarin het spoorvervoer enorm wordt uitgebreid. Dit geeft echter geen antwoord op de vraag waarom de opstellers vooral de lijnen naar Hengelo en Venlo zien lopen. In de toekomst zit er ook nog wel een railtje via de Betuwe in, maar de hoofdaantakkingen lopen in het rapport via Hengelo en Venlo.

Voorzitter! Ik kan er vrede mee hebben dat sommige politici eerlijk zeggen dat ze de Betuweroute willen, omdat dit goed is voor de Nederlandse economie en de Rotterdamse haven en omdat in de internationale concurrentiestrijd met de andere Europese havens de enorme groei van het goederenvervoer geld en banen in ons land oplevert.

Ik kan dan zeggen dat ik het een slechte en eenzijdige politieke keuze vind als economische belangen bot boven natuur- en milieubelangen worden gesteld, maar het is wel een eerlijke politieke keuze waar de bevolking bij de verkiezingen dan maar een oordeel over moet vellen.

Maar zeg niet dat dit economisch gewin goed is voor het milieu. Dan wordt de kluit belazerd. Of moet ik nog een keer het tabelletje noemen: 260 miljoen ton groei van het wegverkeer versus 60 miljoen van de

Betuwelijn? Door prof. Ruijgrok van INRO/TNO werd op het symposium te Tiel al het onthullende cijfer van 1% milieuwinst genoemd, waarbij de vraag rijst of het bedrag van 7 mld. voor dit doel dan niet beter besteed kan worden.

Minister **Maij-Weggen**: 260 miljoen ton slaat op de nationale groei. 60 miljoen ton slaat op de internationale groei. Een vergelijking van die cijfers – ik kom daar uitvoerig op terug – levert een volstrekt andere uitkomst op. Er worden appels met peren vergeleken en dan ontstaat een tendentius beeld.

De heer **Pitstra** (Groen Links): In het groen-goederenvervoersscenario hebben deze lijnen ook betekenis voor het binnenlands vervoer. De Betuwelijn heeft dat onvoldoende.

Voorzitter! Ook in het bijgevoegde RIVM-rapport, dat nog niet verschenen is, maar wel de datum van maart 1994 draagt – dat we dit weekeinde maar even in zijn finesses moesten doorgronden – komt men tot de conclusie, dat de effecten op de CO₂- en NO_x-emissies zeer beperkt zijn. Ik citeer de conclusie: "door het gebruik van de Betuwe-route kunnen de emissies van CO₂ en NO_x op Nederlands grondgebied in geringe mate worden verlaagd ten opzichte van een situatie zonder Betuweroute".

Voor de CO₂-emissie wordt een vermindering van 0 tot 2% en voor de NO_x-emissie het fantastische percentage van 1 tot 2,5 geboekt. Minister Alders kan weer eens een zeer marginaal resultaatje voor dit keer wel een heel hoge prijs – zowel financieel, als voor het landschap en het leefmilieu – aan zijn toch al zo schamele conductestaatje toevoegen. De fractie van Groen Links trekt uit dit alles de volgende politieke conclusie: als de politiek milieuwinst belangrijk vindt bij dit soort majeure investeringsbeslissingen, is het waanzin om in te stemmen met deze dure Betuwelijn zonder dat je zeker weet dat dit past in een groen-goederenvervoersscenario waarin het goederenvervoer over de weg niet toeneemt met 260 miljoen, maar de bestaande stroom wordt gehalveerd. Als je economisch gewin en economische groei boven alles stelt, dan kun je gerust voor deze PKB stemmen.

Nu kan er tegen dit rapport worden ingebracht dat, in het kader

van het groen-goederenvervoersscenario, het gezeul met goederen en grondstoffen over de aardbol niet fundamenteel ter discussie wordt gesteld. De schrijvers geven dat ook toe. Naar onze mening moet aan een groen scenario zonder meer worden toegevoegd, dat door de overheid moet worden ontwikkeld – wat mij betreft, de basis van deze vervoersstudie – dat er aan preventie wordt gedaan. Het inmiddels beroemde voorbeeld van het bekertje aardbeienyoghurt, waarmee voor de verschillende onderdelen honderden kilometers wordt gesleept, geeft aan wat er aan de hand is. Maar ik noem ook de eveneens overbekende Parmaham van Nederlandse varkens uit Italië. Waarom geen Veluweham, zo vroeg ik bij de behandeling van de Landbouw-begroting? Ik noem het wassen van Duitse aardappelen in Italië, het voorbeeld van Wouter van Dieren in Forum van de Volkskrant van afgelopen zaterdag. Ik noem nieuwe Duitse auto's, die op en neer gaan naar Italië vanwege EG-subsidies, vrachtwagens vol met koekjes, die elkaar passeren, terwijl de ene uit de plaats van de andere komt, bloemen uit Kenia die hier geveild worden en de enorme hoeveelheden veevoer uit de Derde wereld waar hier mestoverschotten mee "gescheten" worden. Het zijn maar een paar voorbeelden van de waanzin van de logica van het groeiende goederenvervoer.

Een stevige accijns zou de prijs al veel reëler maken en de vraag doen opkomen of wij niet beter wat dichterbij kunnen produceren. Wat is de reactie op de stelling van Wouter van Dieren in datzelfde Volkskrant-artikel waarin hij stelt, dat de transportsector voor 5% bijdraagt aan het nationaal inkomen, maar voor 8% van de kosten voor het BNP verantwoordelijk is via de schade aan natuur en milieu en infrastructuur?

Minister Alders, ook aanwezig op de persconferentie waarop het rapport "Goed op weg" is gepresenteerd, kent al dit soort verhalen – nog beter dan ik – en zegt ook dat distributie een schakel is tussen productie en consumptie. Wij willen die toch in één generatie duurzaam maken? Voorzitter! Maar dit scherpe inzicht in dit onnodige gesleep, heeft nog niet tot een doortastend plan van aanpak geleid. Of kan er vandaag in de Eerste Kamer wat verrassends over gezegd worden?

Dit probleem raakt de fundamente van de vrije ondernemingswijze productie en zal op korte termijn dus niet worden aangepakt. Op korte termijn zal er, zelfs bij gelijkblijvende of afnemende vervoersstromen over de weg, toch nog een omslag moeten plaatsvinden van vervoer over de weg naar vervoer via water en rail. Nieuwe investeringen in railvervoer zijn daarbij noodzakelijk. Maar een maatschappelijk draagvlak voor deze investeringen bij de bevolking, gemeenten, milieubeweging en Groen Links zal pas verkregen kunnen worden als de milieuwinst keihard aangetoond kan worden en er bijvoorbeeld geen nieuwe autowegen meer aangelegd hoeven te worden.

Ik ga nog even terug naar de vrije ondernemingswijze productie en distributie. Hoewel wij een dieselaccijns dus zeker nodig vinden, gericht tegen het vervoer over de weg, moeten wij constateren dat het vervoer over de weg nu al duurder is. Maar kennelijk wil men dit graag betalen omdat het sneller is. Die enorme snelheidsbehoefte – "dat is snel", tettert de STER-reclame steeds deze vervuilende boodschap op de "treurbuis" – moet, naast de vrije verladerskeuze, ter discussie gesteld worden. Die enorme snelheidsbehoefte moet naast de vrije verladerskeuze ter discussie gesteld worden. De heer Baarda wees daar zojuist ook al op. Ik weet niet of hij dat instemmend deed. Er moet een overheidsinstantie komen die kan zeggen: die aardappelen hoeven helemaal niet met de vrachtauto; die gaan met de boot of de trein. Dat lijkt erg rigoureuus, maar is de besluitvorming in Zwitserland en Oostenrijk, waar men die vervuilende vrachtauto's zat is, zoveel anders?

Dit groene goederenvervoersscenario met stevige maatregelen om de groei tegen te gaan, zou je de eerste verdedigingslinie tegen de Betuweroute in ons verhaal kunnen noemen. Maar de politieke realiteit gebiedt ons het hier niet bij te laten. Bovendien zijn er nog zoveel andere verdedigingslijnen c.q. argumentatielijnen op te zetten waarmee wij overtuigend kunnen aantonen dat deze PKB hier in de senaat geen politieke steun verdient.

Ik kom op de alternatieven. Gokken mag kennelijk in de politiek als men het maar een "strategische beslissing" noemt. Als men de gok

van zo'n investering wil nemen – en kennelijk houdt ook de heer Veling wel van een gokje, hoewel dat meestal niet in hun beleid past – dan is er ook nog zoiets als de bevolking, de deskundigen die creatief zijn en nadenken, en dat zeker lang niet allemaal vanuit het zo verwerpelijk geachte NIMBY-syndroom. En dan komen al die mensen, onder wie ook provincie- en gemeentebestuurders die wel naar hun kiezers luisteren, met suggesties voor concrete problemen en ook met alternatieven.

In mijn inleiding heb ik al een van de vele alternatieven genoemd: het plan-Lievensse. Er zijn echter veel meer alternatieven. Op de valreep kwam nog de rivierslang. Net zoals bij het idee van de Zilveren spoorlijn wordt er hier op gekoerst, de Betuwelijn die er via het water al ligt, te gebruiken en via een overslag in Duisburg of Frankfurt aan het Duitse spoorwegennet van 130.000 km te koppelen. Het is een tijdverlies van vier uur, maar is dat nu zo erg? Ik ben er nog steeds niet van overtuigd dat dit alternatief niet levensvatbaar is. Het bezwaar van een extra overslag en een wat langere vervoerstijd lijkt mij niet echt doorslaggevend. Via dat zeeschip naar Rotterdam waren de goederen toch vaak al weken onderweg! Ook het idee van de elektro-karren van Hollandia Kloos via de A15 leek mij geen onzin. Lievensse maakte een half verdiepte, overdekte tunnelbuis, Volker Stevin maakte de V-vorm en natuurlijk kwamen de discussies over boren en de ondergrondse tunnel.

In deze waaier van alternatieven hebben wij als hoofdlijn dat deze alternatieven getoetst moeten worden door een instantie die betrouwbaar voor de politiek is. Wij denken hierbij aan TNO en het Nederlands economisch instituut voor de techniek en aan de Rekenkamer voor de kosten. Het kunnen ook andere instanties zijn. Omdat wij dit keuzeprobleem en het gebrek aan controle voor de Kamer fundamenteel achten, overwegen wij in tweede instantie hierover een motie in te dienen. Is de minister bereid om die alternatieven nog eens aan zo'n onafhankelijke instantie voor te leggen?

Voorzitter! Mocht de meerderheid zelfs dit niet willen, dan komen wij op basis van politieke en vrij subjectieve oordelen tot de volgende prioriteitsstelling. Het liefst willen wij de tunnel, te boren met het concept

van Hoorn, zodat Nederland een voorhoederol kan spelen in deze nieuwe techniek. Anders willen wij met de Japanners of de Nederlandse tunnelbouwers in zee gaan. Als de meerderheid dat ook niet wil, denken wij aan het plan-Lievensse en aan het wegnemen van alle knelpunten voor verdiepte aanleg en tunnelbakken bij bewoond gebied en in stilte- en natuurgebieden.

Bij deze laatste variant lossen wij alle knelpunten bevredigend op. Ik denk hierbij aan Tiel, Gorinchem, Barendrecht, Duiven, Zevenaar, Groessen, de camping van Nova – zo noemden de ambtenaren in het busje het spottend – en de Gelderse poort. Ook denk ik aan de strengere geluidsnormen. Al dat soort problemen kun je dan pas oplossen. Ik heb alle moties van de VVD, D66 en Groen Links in de Tweede Kamer opgeteld. Als wij die allemaal uitvoeren, zitten wij volgens mij in de buurt van de 14 mld., die een ondertunnelde Betuwelijn volgens de regering zou moeten kosten.

Wij hebben naar aanleiding van dit bedrag de volgende fundamentele gedachten. Deze investering doe je toch niet voor 30 jaar, maar voor 100 tot 150 jaar. Liggen die Parijse metrobuizen er ook niet al 150 jaar? Die liggen goed. De restwaarde van de geboorde en ondergrondse tunnel is over 30 jaar toch veel hoger dan die visuele ramp van de huidige Betuwelijn met haar negentiende-eeuwse technologie! De private financiering is dwaas. Het is bewezen dat die alleen maar duurder is. De opbrengst van 1,5 mld. voor de financiers kunnen de Staat of de NS toch ook in eigen zak steken. Over 100 jaar uitgerekend, is dat een enorm bedrag, namelijk 150 mld. Dat is een veelvoud van de ondergrondse investering! Als hiervoor een kapitaaldienst noodzakelijk is, dan doen wij dat gewoon. De VVD heeft dat hier al bepleit.

Als de bovenstaande gedachte een tikkeltje te toekomstgericht is, dan kan bovendien de stelling geponeerd worden dat in de berekeningen van Knight Wendling en het CPB over de macro-economische voordelen van deze investering bedragen worden genoemd van tussen 14 mld. en 33 mld. Als wij uitgaan van de meest conservatieve raming, 14 mld., kunnen wij daar nog die ondergrondse tunnel mee financieren. Bovendien levert dat banen op, die je natuurlijk ook weer economisch kunt

waarderen. Nu worden deze cijfers bekritiseerd, maar de regering gaat toch van die rapporten uit. Waarom wordt dan niet gesteld dat een ondergrondse Betuweroute van 14 mld. macro-economisch gezien nog steeds de moeite waard is?

Hier moeten ook de maatschappelijke kosten, al dat verzet en onrust, de psychische schade, de volksgezondheidsschade door geluidshinder vanaf getrokken worden en misschien zijn de economen in deze maatschappij met hun perverse denken ook nog wel zo knap om net als zelfs mensenlevens ook de teloorgang van stiltegebieden en natuurgebieden en de visuele hinder in geld uit te drukken, zodat deze kosten ervan af getrokken kunnen worden.

Voor ons geldt: alles van waarde behoort niet weerloos te zijn als vervoersbelangen en economische belangen in het geding zijn. In onze totale politieke en maatschappelijke kosten/batenanalyse speelt de natuuraantasting, de geluidshinder voor mensen en de visuele plaag voor het netvlies dus een belangrijke rol.

Mochten deze twee verdedigingslijnes tot nu toe de Kamer en de regering niet overtuigen, dan heb ik nog andere principiële bezwaren, te weten de salamitactiek inzake de noord- en zuidlijn en de kritiek van prof. Koeman op de gevolgde procedure. Andere fracties hebben daar al op gewezen. Zij zien dat wel als voorwaarde; in een koopcontract zijn er echter vaak ontbindende voorwaarden, maar volgens mij hier in de Eerste Kamer niet. Op zichzelf zijn beide argumenten van voldoende zwaar gewicht om niet akkoord te gaan.

Ik ga eerst in op de aftakkingen. Het is buitengewoon merkwaardig dat de besluitvorming over de Betuweroute in deze PKB beperkt blijft tot de 120 km Maasvlakte-Zevenaar, terwijl zonneklaar is dat er een noordelijke en zuidelijke aftakking moeten komen. Allerlei plaatsen, met name in noordelijke richting, bijvoorbeeld Velp, Arnhem en Dieren, zijn de stuipen op het lijf gejaagd omdat zij tijdelijk – maar hoe lang? – een enorme intensivering dwars door de woonkern vrezan. Door de Tweede Kamer is via een motie van de regeringspartijen dit bezwaar wel enigszins ondervangen – de regering moet zo snel mogelijk beginnen met dit tracé – maar het

principiële bezwaar blijft overeind dat er geen integrale besluitvorming plaats vindt en de totale problematiek en daarmee misschien andere keuzemogelijkheden dus niet gelijktijdig aan de orde kunnen worden gesteld. Ik kan het niet anders zien dan een salamitactiek, zorgvuldige parlementaire besluitvorming onwaardig.

Een ander principieel bezwaar vormt de kritiek op de procedure van prof. Koeman. Hoewel ook Koeman klaagt over tijdgebrek, kregen wij gelukkig nog net op tijd voor het weekend een reactie op de laconieke beantwoording op onze vragen. Ik ga er nu niet gedetailleerd op in, maar elk lid van de Eerste Kamer heeft de fundamentele kritiek op de gevolgde MER-procedure kunnen lezen, hoewel ik die fax van het projectbureau nog niet heb gekregen. Dat is kennelijk een persoonlijke service aan de heer Baarda.

De heer **Baarda** (CDA): Het gaat niet om een persoonlijke service, maar om het nemen van initiatief en dat had de heer Pitstra ook kunnen doen.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Zeker, maar ik zou het op prijs hebben gesteld als zij het aan alle kamerleden hadden opgestuurd.

Het lijkt mij overduidelijk dat hier de fout is ingegaan: de MER voor de PKB en het tracébesluit konden niet zomaar gecombineerd worden. Toen bleek dat de MER voor het tracébesluit ook gebruikt werd voor de veel globalere PKB, had de MER-procedure opnieuw opgestart moeten worden. Het schijnt dat ook de MER-commissie dat standpunt heeft. Is dat juist?

Ook prof. Koeman hekelt het feit dat de noord- en zuidaftakking niet aangemerkt zijn als voorgenomen activiteit. Hij trekt een vergelijking met de rivierdijken, waar via de grens van 5 km de MER-plicht steeds werd ontrokken.

Minister **Maij-Weggen**: De heer Pitstra zegt dat de MER-plicht werd ontrokken. Mag ik opmerken dat wij gewoon de wettelijke regels toepasten?

De heer **Pitstra** (Groen Links): Zeker.

Minister **Maij-Weggen**: Is de heer Pitstra het met mij eens dat je niets ontduikt als je de wettelijke regels toepast?

De heer **Pitstra** (Groen Links): Soms kun je formeel wettelijke regels toepassen en er inhoudelijk toch helemaal naast zitten. U weet immers dat men bij de rivierdijken die stukken gewoon in 5 km knipte. Daarmee voldeed men aan de wettelijke regels, maar feitelijk werd er ontrokken.

Minister **Maij-Weggen**: Op die vraag, die terecht eens door de Kamer is gesteld, heb ik een uitgebreid antwoord naar de Tweede Kamer gestuurd. Daarin heb ik aangegeven wat het zogenaamde "opknippen" waard was. Er bleek geen sprake te zijn van systematisch "opknippen", dus u moet geen verhalen vertellen die allang weerlegd zijn.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Ik zal het natrekken. Ik weet alleen dat de betrokken actiegroep de gegevens niet op die manier beoordeelt, en prof. Koeman kennelijk evenmin. Het is overigens ook niet zo belangrijk voor de essentie van mijn verhaal, want de discussie over de rivierdijken hebben wij hier al gevoerd. Daarbij ging het trouwens heel goed, want toen werd er een onafhankelijke commissie ingesteld, de commissie-Boertien, en toen bleek ineens dat er wel alternatieven waren. Het is een heel goed voorbeeld van hoe het ook zou kunnen.

Minister **Maij-Weggen**: Die onafhankelijke commissie heeft de regering gesteund en bij de gebeurtenissen in de afgelopen winter is die steun door de regio's nog onderstreept.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Zeker, maar toen was er ook opeens een maatschappelijk draagvlak.

Ook de mening van de regering dat er voor het stuk van Zevenaar tot de Duitse grens geen MER-plicht zou gelden, wordt door prof. Koeman gekraakt. Alsof de feitelijke aanleg van de Betuwelijn geen grensoverschrijdende gevolgen zou hebben. De vele protesten in Nordrhein-Westfalen maken toch duidelijk dat dit niet klopt, althans dat men vindt dat er wel zulke gevolgen zijn.

Nu ik toch over de relatie met onze oosterburen spreek, kom ik op de brieven die van de actiegroep "Betuwelijn, so nicht" uit Emmerich

hebben ontvangen. Overduidelijk blijkt uit die brieven dat er een groot conflict is tussen de Bondsregering en deelstaat Nordrhein-Westfalen. Verkeersminister Kniola heeft er grote bezwaren tegen om alles over zijn grondgebied te laten gaan en hij wil een splitsing van de goederenstromen, opdat niet al het goederenverkeer over de lijn Wesel-Oberhausen-Duisburg zal gaan. Hij spreekt over een bypass via Oldenzaal-Hannover en Venlo-Keulen-Frankfurt. Zoals we al hadden gezien, was dit ook een van de hoofdgedachten in het rapport "Goed op weg"! Deze minister kondigt verder aan dat hij zich niet bij de afspraken met de Nederlandse regering op landsniveau neer zal leggen en hij wordt daar door diverse gemeentebesturen – Kreis Kleve, Emmerich, Wesel – van harte in gesteund. Voorwaar, alle ingrediënten voor een nieuw Kalkar-drama zijn er!

Dit zelfde speelt natuurlijk ook in Nederland een rol, waar tientallen gemeenten en de betrokken provinciale besturen ons in talrijke brieven op de knelpunten en bezwaren hebben gewezen en waar veel energie en creativiteit gestoken zal gaan worden in pogingen om met allerlei getraineerde deze PKB en het tracébesluit tegen te houden. Dat gebeurt er als door bot en autoritair gedrag geen "win/win-situatie" maar een "win/verlies-situatie" wordt geschapen.

Hierbij willen wij ook nog een opmerking maken over het geringe politieke draagvlak in de Tweede Kamer. Slechts de regeringspartijen en het GPV, dat zich ook vaak opstelt alsof het in de regering zit, steunden het voorstel. Dat is toch niet echt overtuigend. En is het nu echt zo vreemd om te stellen dat deze twee partijen bij de komende verkiezingen op zwaar verlies staan en dat het ook daarom van enig democratisch fatsoen zou getuigen om dit project niet even snel door te drukken? Vergelijk deze kwestie eens met de situatie in Utrecht, waar het nieuwe college de bovengrondse tramlijn gaat afblazen. Als alles toch doorgaat, zullen wij het misschien moeten hebben van de onderhandelingskracht van D66 bij een volgende kabinetsformatie. De opstelling van Van Mierlo op het congres beloofde trouwens niet veel goeds en onze campagnestrategen hebben mij ingefluisterd dat er uit de

doorrekening door het CPB ook is gebleken dat er onvoldoende geld voor de wensen van het congres is uitgetrokken. Maar goed, ik ga ervan uit dat er bij D66 wel een opstand zal uitbreken, met de heer Spier voorop, als er aan de regeringstafel wordt aangeschoven zonder dat de Betuwelijn drastisch wordt aangepast.

Voorzitter. Het is natuurlijk mooi dat de senaat door het uitoefenen van zware druk het rapport van de TU-Delft over de capaciteit op het bestaande NS-net heeft weten te bemachtigen en dat de Volkskrant er vandaag over kon berichten. Dat dit rapport verdonkeremaand moest worden, begrijpen wij wel nu wij het gelezen hebben, omdat blijkt dat de paniekverhalen dat als het NS-goederenvervoer op de fles gaat als er op korte termijn niet voor de Betuwelijn wordt gekozen, worden bestreden. Met allerlei maatregelen is er zeer veel capaciteitswinst te boeken en voor de korte termijn – pakweg 5 jaar – heeft de NS genoeg ruimte om te groeien en de ambitieuze cijfers waar te maken. Ook dit rapport kan voor elke twijfelende senator voldoende reden zijn om te zeggen: we wachten nog een paar jaar en wij zoeken eerst de alternatieven nog beter uit en geven bijvoorbeeld Van Hoorn eens een kans.

Na al deze opgebouwde verdedigingslijnes tegen deze planningsramp, tegen deze plaag die in de toekomst zeven dagen en nachten iedere drie minuten tot vier minuten treinen van 700 meter door het landschap laat razen, wil ik nog een aantal bezwaren noemen die bij elkaar ook voldoende reden kunnen zijn om niet akkoord te gaan.

1. Allereerst de geluidshinder. Uit de studie van de Grondmij blijkt dat de doelstelling van het NMP om tot minder geluidsgehinderden te komen, door de Betuweroute niet wordt gehaald.

Ik zal de discussie over de normstelling niet uitgebreid voeren vandaag, maar ook de 57 dB(A) vinden wij te hoog. Bovendien leidt deze norm tot honderden ontheffingen, omdat daar de norm helaas niet gehaald kan worden. De volksgezondheid en het leefmilieu van duizenden mensen worden geschaad. Is het trouwens waar, dat er in de berekeningen voor geluidshinder is uitgegaan van 100 km per uur en dat de MER ruimte laat voor

120 km per uur? Verandert dat niet alle berekeningen?

2. Er moeten voorts honderden woningen en boerderijen worden aangekocht en gesloopt. Bovendien is de regeling voor schadevergoeding niet sluitend. Met name als mensen nu al willen verhuizen zitten ze in de problemen.

3. De concrete bezwaren uit allerlei gemeenten. Ik noem de brieven van en de gesprekken met de gemeenten Tiel, Barendrecht, Gorinchem en Sliedrecht, alsook de bewoners van Groessen. Die wijzen erop dat het stiltegebied de Weide Oude Strangen per 1 december 1993 in werking is getreden (40 dB(A)). De doorsnijding van de Gelderse Poort is dan ook in strijd met overheidsnota's, zoals het structuurschema Groene ruimte. De bewoners van Duiven wijzen op aantasting van het woonklimaat. De bezwaren van prof. Koeman worden krachtig onder woorden gebracht. De gemeente Barendrecht merkt op dat in de praktijk de toezeggingen, gedaan in de Tweede Kamer, niet bevredigend worden uitgevoerd. De heer Baarda heeft hier ook op gewezen. Ik hoop dat hij dit krachtig vasthoudt. Zo kan ik nog wel een poosje doorgaan. Ik hoef de hele stapel brieven niet te memoreren, maar ik wil wel zeggen dat elk Eerste-Kamerlid dat instemt met deze PKB, deze bezwaren feitelijk in de prullenmand doet belanden.

Ik sluit de rij met bezwaren af en ga ook niet meer in op de vraag-antwoordspelletjes die onze fractie, andere fracties en een batterij ambtenaren de laatste week kennelijk hebben zoet gehouden. Het is ondoenlijk om alle antwoorden van commentaar te voorzien, hoewel dat eigenlijk geen enkele moeite kost. Het kost wel veel tijd. Vandaar.

Ik kom op onze slotconclusie. Het is onverantwoord om nu als Eerste Kamer in te stemmen met deze PKB, die niet voor de eeuwigheid, maar wel voor een eeuw grote consequenties heeft. Iedereen die zegt nu de sluitende antwoorden te hebben – ik formuleer het hard – liegt.

Er is geen groen goederenvervoer-scenario. Wij kunnen als Eerste-Kamerleden de vele alternatieven en de kosten daarvan niet goed beoordelen en slechts vertrouwen op het advies van de regering. Cruciale rapporten over veiligheid (groepsrisico's) en geluidshinder ontbreken. Alles is gebaseerd op economische vervoerbelangen. Milieu- en

natuurbelangen zijn ondergeschikt. Er is bij de bevolking, de gemeenten en de provincies, alsook in Duitsland, geen enkel draagvlak voor deze Betuweroute. Welnu, vertraging, tegenwerking en misschien zelfs verzet zullen het gevolg zijn. Bovendien zullen verdere autoritaire procedures noodzakelijk zijn, waardoor de democratie wordt geschaad. Er wordt veel te veel berekend op korte termijn, maar dit besluit is, nogmaals, voor eeuwen. Immateriële waarden worden volledig weggepoetst.

Dit voorstel in deze vorm, onder deze condities en op dit moment behoort verworpen te worden.

□

De heer **Schuurman** (RPF): Mijnheer de voorzitter! De Betuweroute is een buitengewoon ingrijpend, grootschalig, nationaal en kostbaar project. Gezien deze eigenschappen ligt grote voorzichtigheid voor de hand en moet het project met de grootste duidelijkheid te verdedigen zijn.

Inmiddels is gebleken dat er heel wat haken en ogen aan het project zitten. Dat is vanmorgen ook in deze Kamer gebleken. Ik zal alle vragen en problemen die de woordvoerders voor mij aan de orde hebben gesteld, niet herhalen. Het is bijzonder ernstig dat er zoveel terechte vragen bij de perikelen rond de financiering en de gevoerde procedures te stellen zijn. Vooral in verband met dat laatste wordt op zijn minst de indruk gewekt, dat aan de eis van de zorgvuldigheid en voorzichtigheid niet is voldaan. Bovendien is het nodig, te benadrukken dat bij realisering van het project de gevolgen voor milieu, natuur en landschap, leefbaarheid en maatschappij verstrekkend zullen zijn. En dan moet in ernst worden overwogen – zoals uit recente aan ons toegezonden stukken blijkt – dat met name voor Duitsland de realisering van de voortzetting van de lijn allesbehalve zeker is. De vraag is, of het grote project vanwege de vele onzekerheden en vanwege de opgeroepen bezwaren uiteindelijk wel echt volledig zal worden uitgevoerd.

Na van alle beschikbare stukken kennis te hebben genomen, zijn wij – ik spreek vanmorgen ook namens de fractie van de SGP – tot de conclusie gekomen, dat een aantal voorvragen niet voldoende is beantwoord. Om

die aan de orde te stellen, wil ik uitgaan van de algemene culturele situatie waarin wij momenteel leven.

Wij leven in een hoog-technologische cultuur, die ons vele voordelen biedt. Maar meer en meer wordt ons ook duidelijk dat de nadelen van die cultuur de voordelen wel eens zouden kunnen overtreffen. Vele studies getuigen ervan dat we die technologische cultuur niet verder zouden moeten opzweepen, maar terug zouden moeten brengen naar meer stabiliteit.

Dat zou ten goede komen aan milieu, natuur en maatschappij en zou de dreigingen van de hoog-technologische cultuur enigszins beperken. Gezien deze situatie moet de uitermate belangrijke vraag onder ogen worden gezien, of je je wel moet willen inzetten voor een grootschalig project als de Betuweroute, omdat daarmee de algemene problematiek van die cultuur niet zal afnemen, maar eerder zal toenemen. Toch is er blijkbaar een probleem – dat valt niet te ontkennen – dat moet worden opgelost en zijn er maatschappelijke vragen die beantwoord moeten worden.

Zowel voor- als tegenstanders van de Betuweroute zijn het erover eens dat de verbindingen van Rotterdam met het achterland verbeteringen of vernieuwingen van de bestaande mogelijkheden vereisen. Om dat probleem op te lossen, zal van een aantal zekerheden moeten worden uitgegaan. De eerste is natuurlijk de vraag, op welk termijn verbeteringen of vernieuwingen nodig zijn. Vooral degenen die pleiten voor verbeteringen van bestaande mogelijkheden van spoor- of waterverkeer, zijn enerzijds voorzichtig om al te grote haast te betrachten, maar zien anderzijds zoveel mogelijkheden en innovatieve technieken, dat zij aan een grootschalig project als de Betuwelijn geen behoefte hebben. Voorstanders daarentegen schijnen zo zeer overtuigd te zijn van de noodzaak van die route, dat alle andere voorstellen daarbij in het niet vallen.

Wanneer wij onze afweging moeten maken, gaan we uit van o.a. twee punten. Het eerste is dat indien ook maar enigszins mogelijk nieuwe grootschalige projecten in de hoog-technologische cultuur moeten worden voorkomen. Ik zeg met nadruk "indien ook maar enigszins mogelijk". Ik zou niet graag op grond van deze stelling te boek staan als

een cultuurpessimist. Een grootschalig project als bijvoorbeeld de Oosterschelde, maar dan wel in de variatie die uiteindelijk is uitgevoerd, had mijn hartelijke instemming. Gezien de milieu- en natuurproblemen hebben wij in onze technologische cultuur al teveel gebouwd en veel te weinig bewaard. Ons rentmeesterschap heeft al vaak gefaald. De roep om duurzaamheid en rentmeesterschap als mooie woorden, moet volgens ons worden omgezet in schone daden, zelfs schone technologische daden. Daarom leggen we onze eerste prioriteit bij versterking en vernieuwing van een aansluiting bij bestaande mogelijkheden. Die vernieuwing kan ook echt een vernieuwing zijn. Ik kom daar straks op terug.

Ons tweede uitgangspunt is dat we generaal gesproken in onze hoog-technologische cultuur onze technische werken, gezien de niet berekende schade aan milieu, natuur en maatschappij, veel te goedkoop hebben gekregen. Ik zou het interessant vinden om van beide ministers te horen of zij het met deze stelling eens zijn. Zijn nieuwe technische werken inderdaad vereist, dan zullen de kosten daarvan dus niet mogen worden onderschat.

Vanuit deze gezichtspunten komen wij niet in de eerste plaats bij een nieuwe Betuweroute uit, want een dergelijk project zal vanwege het voorkomen van schade die we nu al kennen, zeer kostbaar moeten worden. Daartoe behoort volgens ons zeker op bepaalde trajecten de ondertunneling. Met minder moeten we, als we de les van de geschiedenis verstaan, niet volstaan. Met andere woorden, het "bouwen" van een eventuele Betuweroute zal gepaard moeten gaan met "bewaren", zodat we natuur, milieu en menselijke maatschappij voor zoveel mogelijke schade bewaren. Dan zullen technieken moeten worden gebruikt die werkelijk innovatief zijn. Ik zeg: "zoveel mogelijk moeten bewaren", want ik besef natuurlijk heel goed dat elk cultuurwerk schade met zich brengt. Het kost altijd wat.

Een dergelijk verantwoord project met ondertunneling wordt echter zo kostbaar, dat we naar alternatieven zullen moeten zoeken. Die alternatieven kunnen inhouden verbeteringen van bestaande verbindingen of vernieuwingen daarvan. Bestaande spoorverbindingen verbeteren en de

mogelijkheden van bestaande waterwegen onderzoeken, betekent meer flexibiliteit en meer geleidelijke aanpassing aan eventueel toemennende vraag. Maar ook voor aanpassingen geldt dat, willen we op de hoogte van onze tijd staan, verouderde technieken plaats zullen moeten maken voor nieuwe. Zulke vernieuwingen zullen op een evenwichtige wijze zowel aan de eisen van het economische verkeer als aan de eisen van milieu, natuur en maatschappij moeten voldoen.

Als één ding nodig is in onze hoog-technologische cultuur, is het dat we zeer kritisch staan tegenover nieuwe projecten die bestaande problemen alleen maar zullen vergroten. Het is ook daarom dat we kritisch zullen moeten staan tegenover politieke en maatschappelijke machten die de continuïteit van het verleden over het heden naar de toekomst willen voortzetten en daarbij te weinig ruimte laten voor nieuwe ideeën, innovaties of zelfs grootschalige uitvindingen, die wel aan de nieuwe eisen van onze cultuur voldoen. We kunnen ons niet geheel aan de indruk onttrekken dat belanghebbenden eerder uit zijn op versterking van bestaande posities en dus op het doortrekken van oude technieken bij nieuwe ontwikkelingen, dan dat men echt geïnteresseerd is in nieuwe doorbraken, die veel oude en nieuwe problemen zullen weten te voorkomen of te verminderen, maar waarbij wel de eigen positie minder sterk zal zijn. In reactie op wat vanmorgen al is gezegd: Dergelijke innovatieve technieken zullen uiteindelijk onze economie versterken en waarschijnlijk vanwege de exportmogelijkheden van deze technieken onze economie ook ten goede komen. Dat is het averechtse effect van nieuwe technologieën, zoals het averechtse effect van oude technologieën die niet bij de tijd zijn is, dat wij alleen maar achterop raken.

Voorzitter! Wanneer we de balans opmaken, is voor ons duidelijk dat een verantwoorde Betuwelijn veel te kostbaar zal worden en dat ook dan de aangerichte schade nooit meer te herstellen zal zijn. Wij vinden het spijtig dat het in de discussie tot nu toe vooral gegaan is over de eventuele meerkosten om de Betuweroute toch maar aanvaardbaar te maken. Wij betreuren het, dat het veel te veel heeft ontbroken aan een integrale culturele benadering en

de daaruit volgende nodige eisen voor nieuwe projecten. Het is de vraag of de beste oplossing van het gesignaleerde probleem – namelijk de verbindingen met het achterland – de voorgestelde Betuweroute is. En daarbij komt dan nog de kritische inbreng van velen, dat de capaciteit van de aan te leggen Betuweroute de vraag vele keren zal overschrijden. Bovendien bestaat er nog steeds onzekerheid, of de voorziene aansluitingen naar zuid en/of noord wel echt zullen worden gerealiseerd. Dan kiezen wij vanuit ons rentmeesterschap en voor het nodige evenwicht van "bouwen en bewaren" voor alternatieven, die zowel aan de nieuwe eis van vervoerscapaciteit voldoen, als problemen voor milieu, natuur en maatschappij kunnen voorkomen of in elk geval minder groot maken. Wij vinden het spijtig dat alternatieven – eventueel ook in onderlinge combinatie – veel te weinig aandacht krijgen en daarom niet voldoende zijn geëvalueerd. Te denken valt daarbij aan ideeën rond de "zilveren spoorlijn" of aan de "Riversnake", die elk voor zich beloften inhouden. Ook een reeds eerder gedane suggestie door prof. Van Loohuizen bij zijn afscheidscollege aan de Technische universiteit Delft onder de titel "denk diep" om in de toekomst meer ondergronds te bouwen – bijvoorbeeld voor goederenvervoer onder de bestaande autowegen – lijkt ons geen onzin, maar zeer het overwegen en uitwerken waard. Dat zou inderdaad technisch werken zijn, waarbij de les van de geschiedenis is geleerd en waarbij aan de eisen van onze tijd wordt voldaan. Een dergelijke innovatieve technische aanpak zal ook voor andere Europese landen meer kunnen betekenen dan het nu voorgestelde. Natuurlijk moeten de aangedragen alternatieven voldoende technisch uitvoerbaar zijn. Aan dat laatste twijfelen wij niet, gezien onze technische prestatiekunde. De vraag is alleen, of we er oog voor hebben en of de wil bestaat om echt vernieuwend bezig te zijn. Wij zouden ervoor willen pleiten daarvoor alsnog de tijd te nemen. Met behulp van een integrale benadering, in de zin zoals ik die heb uiteengezet, van de te verwachten goederenstroom en een evenzo sterke integrale benadering van de vervoersmogelijkheden, zouden we ons meer inzicht verschaffen in wat

werkelijk staat te gebeuren en wat technisch moet worden uitgevoerd. Wat ons betreft zou een onafhankelijke onderzoekscommissie die integrale benadering dienen te bestuderen en tegelijk de nieuwe technische alternatieven dienen te toetsen. Zo'n aanpak zou vertrouwen bij velen wekken. Het is ontzettend spijtig dat men daarvoor blijkbaar de tijd niet wil uittrekken.

Gezien het voorgaande, kan het kabinet nu niet op onze instemming rekenen van de aan de orde zijnde PKB. Onzes inziens is er vanwege de gevolgte, overhaaste werkwijze – zoals gisteravond ook door de heer Tummers aan de kaak werd gesteld – zoveel onzekerheid, geringe maatschappelijke draagkracht en zijn andere technische mogelijkheden niet op hun juiste waarde geschat om nu een verantwoorde positieve beslissing inzake de Betuweroute te kunnen nemen.

Mijnheer de voorzitter! Mijn verhaal heb ik vooral gegeven in de vorm van een beschouwing. Allerlei concrete vragen heb ik niet zozeer gesteld. Dat wil ik nu toch aan het eind doen. Ik heb maar drie vragen; een vraag heb ik eerder gesteld, dus vier.

De minister van Milieubeheer kan niet anders zeggen vanuit zijn hart dan dat het milieu hem ter harte gaat. Daarvoor is hij minister voor milieuzaken. De minister van Verkeer en Waterstaat behoort tot de christen-democratische stroming in ons land, waar rentmeesterschap hoog genoteerd staat. Ook zij weet dat het een bijbelse opdracht is om bouwen en bewaren in combinatie bij elkaar te houden. Dat hebben wij lange tijd niet gedaan. Het is nu tijd om bouwen en bewaren op elkaar af te stemmen. Nogmaals, dat betekent niet dat er geen cultuurwerken moeten worden uitgevoerd. Die cultuurwerken vragen ook een prijs. Maar als wij inderdaad aandacht willen geven aan het milieu, het rentmeesterschap aandacht geven en eindelijk ook eens aan bewaren toekomen, zou het dan niet nodig zijn om de Betuwelijn, zo wij die al wensen en zo die al nodig is, zo uit te voeren dat het bewaren en het milieu meer accent krijgen dan in het voorgestelde project?

Als het antwoord daarop is dat dit te kostbaar is, dan is mijn tweede vraag of het niet hoog tijd wordt alternatieven te evalueren, juist vanwege het milieu, het rentmeester-

schap en het bewaren? Deze alternatieven moeten naar mijn diepste overtuiging worden geëvalueerd, als je maar een keer inziet dat wij op de drempel van een nieuwe tijd staan. De hoog technologische cultuur moet worden omgebogen.

Mijn derde vraag is of de bewindslieden het met mij eens zijn dat wij in het voorgelegde plan eigenlijk geen goede en verantwoord afweging kunnen maken; een afweging die recht doet aan het milieu, aan rentmeesterschap en aan bewaren naast bouwen. Juist vanwege mijn visie dat het hoog tijd wordt om eens andere prioriteiten te stellen, plaats ik ze in een andere volgorde.

□

De heer **Tummers** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! De Betuweroute is in de Eerste Kamer al eerder dan vandaag aan de orde gesteld. De minister-president heeft er in de algemene beschouwingen naar aanleiding van de rijksbegroting 1994 de maatstaf van zin en waanzin zelfs langs gelegd. In het debat over de begroting van Economische Zaken wees minister Andriessen op dit majeure project alsof het al in uitvoering was genomen. Ja, zelfs nog eerder, namelijk toen de regels voor de besluitvorming met betrekking tot de aanleg of wijziging van hoofdwegen van landelijke railwegen en van hoofdvaarwegen hier op de agenda stonden, zagen sommigen die trein ook al naderen. Wat werd er toen over die regels gezegd? Ik citeer:

"Het gaat in de eerste plaats om een zorgvuldige procedure inzake de besluitvorming over de aanleg en wijziging van de hoofdinfrastructuur, een procedure die niet meer tijd neemt dan nodig is om tot een verantwoorde beslissing te komen en een procedure die burgers tijdig en voldoende rechtsbescherming biedt en een procedure, die de realisatie van een project binnen een redelijke tijd garandeert. Met name het eerste element, een zorgvuldige besluitvorming binnen redelijke tijd, vormt tevens de verklaring waarom het voorstel nu ter tafel ligt. De huidige procedures duren veel te lang, ze zijn niet te beheersen in de tijd en ze leiden vaak tot niets."

Dit was een uitgebreid citaat uit de Handelingen van de Eerste Kamer de

dato 14 september 1993, pagina 1631 en als zodanig deel van de zeven kolommen manifeste tekst die de minister van Verkeer en Waterstaat hier heeft gepresenteerd bij de beantwoording van de interventies over de Tracéwet.

Hoe komt het nu dat er zoveel kritiek is op de afwikkeling van de procedures die vastzitten aan de concretisering van een beleidsvoornemen, in dit geval de Betuweroute? De regering heeft toch zo duidelijk en breedvoerig als haar vaste voornemen geformuleerd dat het bij deze zaak in de eerste plaats gaat om een zorgvuldige procedure, die burgers tijdig en voldoende rechtsbescherming biedt. Wat is de mening van de regering over het verschijnsel dat er in de samenleving voor de aanleg van de Betuweroute geen coherent draagvlak tot stand is gekomen? De voorzitter van de Commissie voor ruimtelijke ordening heeft gevraagd hoe voor een project een zo groot mogelijk maatschappelijk draagvlak kan worden gecreëerd. Eveneens op 14 september antwoordde de minister van Verkeer en Waterstaat dat wie heel zorgvuldig bekijkt hoe bijvoorbeeld de procedures van de Betuwelijn zijn verlopen, weet dat er enkele maanden lang hoorzittingen langs het terrein van de Betuweroute zijn gehouden. Dat is een onvoldoende en te schematisch antwoord. Er zal wel volgens een tijdschema zijn gewerkt en de checklist zal wel zijn afgewerkt, maar de nog bestaande verschillen van mening voeren ons naar de vraag wat er toch moet worden verstaan onder een voldoende maatschappelijk draagvlak, althans binnen het denkkader van Verkeer en Waterstaat. Het is hier niet de plaats en de gelegenheid om een geactualiseerde definitie daarvan te formuleren. Wij willen toch wel van de regering horen of zij meent dat het maatschappelijk draagvlak er is, als de procedurele checklist is afgewerkt. Moeten wij niet dieper doordringen in wat zo'n maatschappelijk draagvlak voorstelt om tot de conclusie te komen dat het voor situatie X of Y mag worden geacht te bestaan? Voor ons zijn in elk geval wederkerigheid van plan en wil vereist om tot een uitgebalanceerde draagbaarheid te komen en om die te kunnen vaststellen. In dit geval moet daarbij ook nog een maatschappelijk deel van de Bondsrepubliek worden betrokken. Op dit onderdeel kom ik

nog terug. Wat is voor de minister van Verkeer en Waterstaat een maatschappelijk draagvlak dat voldoet?

Het is nogal vanzelfsprekend om van deze vraag over te stappen op de belangen van de Betuwe bij de ontwikkeling van het gebied zelf. In reactie op de Vierde nota over de ruimtelijke ordening heeft de Betuwe niet alleen voor het behoud maar ook voor intensievere benutting van de bestaande Betuwespoorlijn aandacht gevraagd. Daarmee bood de Betuwe zich aan als mededragers van een zwaardere hoofdtransportas in het Nederlandse vervoersnet en de doorverbinding daarvan met Duitsland en later ook met de noordelijke en zuidelijke aftakkingengebieden. Daarmee ontstond meteen het politieke probleem van de keuze tussen de verschillende mogelijkheden om het vervoer over de weg, het water en de rails te intensiveren en, in het bijzonder, de keuze van de route. Hieraan vast zaten milieu-problemen en de vraag van de keuze tussen goederen- of reizigersvervoer.

Wij hebben een vraag over de overdracht van de grote uitstroom van problemen aan degenen die ermee komen te zitten. Met andere woorden, hoe is een en ander, dat technisch prima is geformuleerd, voor de Betuwebewoners visueel voorstelbaar gemaakt als een gegeven voor alledag? Het visuele wordt primair opgevoerd, omdat dit aspect erg verwaarloosd is. Natuurlijk zijn geluidslasten en trillingen daarmee niet secundair verklaard, maar deze lasten komen over het algemeen wel tijdig aan de orde.

Hoe meer hiervan duidelijk werd, hoe talrijker de voorstellen werden om de nieuwe route dan maar ondergronds of semi-ondergronds te verstoppert via allerlei grote cosmetische trucs, zoals geluidswallen, schuttingen, etcetera. Het protest komt voor een belangrijk deel voort uit het feit dat men zich datgene wat de plannen omvatten, niet kan voorstellen. Bij zaken die men zich in het algemeen goed kan voorstellen – ik noem bijvoorbeeld gewone meerbaanswegen, die in het dagelijks leven gebruikt worden – zien wij lang niet altijd zo'n hoog stijgende protestcurve. Het is zelfs zo dat wanneer het voorstellingsvermogen niet meer op de proef gesteld wordt, men zaken waar men aanvankelijk tegen protesteerde, niet

meer missen wil. Ik noem het verhoogde spoor in Delft. Maar toen de regering het zeer verschillende protest zag opkomen en merkte dat dat beantwoord werd met het bekende assortiment aan lapmiddelen, had zij zich naar onze mening aangesproken moeten voelen en zich hebben moeten richten op het ontwikkelen van een technologisch geavanceerd plan. Zal Rijkswaterstaat daartoe niet in staat geweest zijn? Waarom is de regering hierbij achtergebleven? Waarom is het signaal van de motie op stuk nr. 45, van de heer Van den Berg, niet opgevangen? Waarom staat er in de stukken, die per brief van 24 januari 1994 aan ons zijn voorgelegd, dat wel rekening zal worden gehouden met innovatieve baanconcepten wanneer die nog aangeboden worden, maar dat geen bouwexperimenten zullen worden ondernomen? Zit hierin geen element van tegenspraak? Is een plan dat alsnog wordt ingediend en om aandacht vraagt over een transport over water, uitgesloten voor nader onderzoek, omdat de waterwegen nu eenmaal buiten de gekozen baan- en bandbreedte vallen? A propos: wat de bandbreedte betreft, achten wij het nuttig om de verticale bandbreedte vrij te laten en niet vast te leggen, zoals tot nu toe in de tekst het geval is.

Een attractieve transportmogelijkheid, die pas in de afgelopen veertien dagen boven water is gekomen, is niet alleen een typische waterlandoplossing, maar zelfs meer nog een karakteristieke uitvinding uit en voor de delta aan de lage landen: de Riversnake. Bij het presenteren van de Betuweroute had onze inziens veel meer tegemoet gekomen kunnen worden aan het voorstellingsvermogen van de mensen, niet slechts met artists impressions, maar ook met gebruikmaking van de meer moderne media. Met betrekking tot de waterwegen wil ik weten of de bewindsvrouw ons duidelijk kan maken dat de mogelijkheden voor het gebruik daarvan zijn uitgeput. Zo nee, welke mogelijkheden zijn er dan nog om in balans te komen met de meest in zwang zijnde modaliteiten?

Dan is er ook nog een fly-over, met de zogenaamde Dynima-fuik, zodanig horizonvrijlatend in de hoogte geplaatst, dat alles wat eronder op de begane grond gebeurt, nauwelijks wordt geraakt en de eigen ontwikkeling kan voortzet-

ten. Zo'n baan kan praktisch helemaal rechtlijnig de kortste weg volgen tussen Waalhaven en de oostgrens, althans bij wijze van voorbeeld. Dit te stimuleren, zulke zaken een push geven, zou voor de rijksoverheid een bijzondere mogelijkheid zijn geweest om de uitgaven à fonds perdu te veranderen in een investering, met zelfs een mogelijk exporteffect. Zo'n stimulering voor innovaties kan ook tot nieuwe ontwikkelingen leiden in de gebieden waar de aftakkingen naar toe gaan. Zonder zo'n keus of kans blijft de modaliteit een oudmodische, snel niet meer up-to-date oplossing. Juist de knelpunten bij Barendrecht, Geldermalsen en Zevenaar, zeer verschillend van aard, zijn allemaal tegemoet te treden met soortgelijke nieuwe uitvindingen. Het antwoord zal wel zijn dat er geen plaats meer is binnen het tijdschema om daaraan nog te gaan denken. Maar wie bepaalde het tijdschema? Wie en wat dringt ons het voorgelegde tijdschema op? Ziet de regering niet dat het voorgestelde tijdschema het project vroegtijdig laat achterblijven?

Daarmee zijn we aan de risico's van het project gekomen. Om te beginnen het risico van het vroegtijdig achterblijven door niet voor geavanceerde technologische oplossingen te kiezen. Wij wezen er al op dat het gebrekkig inspelen op het voorstellingsvermogen van de mensen een risico met zich mee brengt met betrekking tot het aanvaarden van de beleidsvoornemens van ruimtelijke aard. Vervolgens is het een vraag op zich, of waterstaat zelf ook niet lijdt aan een gebrek aan voorstellingsvermogen, wanneer we zien wat er door die organisatie gepresenteerd wordt als oplossing voor verschillende onderdeelproblemen, die met de aanleg van de Betuweroute te voorschijn komen.

Minister **Maij-Weggen**: Rijkswaterstaat is heel vaak aangesproken. Het is daarom misschien goed om op te merken dat het project wordt getrokken door DGV, het Directoraat-Generaal Vervoer. Rijkswaterstaat verricht wel hand- en spandiensten, met name de Bouwdienst daarvan, maar het project wordt niet getrokken door Rijkswaterstaat.

De heer **Tummers** (PvdA): Tot nog toe hebben wij altijd ervaren dat Rijkswaterstaat zelf in dezen toch de

meer inspirerende afdeling was dan de andere die u noemt.

Voorzitter! Daarmee ben ik bij de risico's gekomen. Ik heb er enkele genoemd. De protestbewegingen die op kunnen komen naar aanleiding van de verschillende risico's kunnen tot vertragingen leiden. Dat zou kunnen leiden tot een gedeeltelijke uitvoering van het project en dat kan vervolgens weer uitlopen op een fatale scheve verhouding tussen de bedoeling van het project en de schade die derden aan het begin van het proces al hebben geleden.

Wat de relatie met de Bondsrepubliek betreft heb ik een aantal aparte opmerkingen. Wij vragen ons af of de aansluitingen naar c.q. in Duitsland gezien moeten worden als een wezenlijk onderdeel van het project, een zo wezenlijk onderdeel dat daar het doorgaan of niet doorgaan van het project aan verbonden kan worden. Wanneer wij niet helpen om de flessehals Emmerich/Oberhausen op te lossen, slaat het verzet tegen de aansluiting in Duitsland direct zeer nadelig terug op het project aan Nederlandse zijde. Dat verzet bestaat al, getuige twee brieven die wij ontvangen hebben. In een brief van de actiegroep "Betuwelijn so nicht!" d.d. 23 maart 1994 staat dat er nog op 17 maart overleg is geweest tussen deze actiegroep en Verkeersminister Kniola van Nordrhein-Westfalen. Uit dat overleg is naar voren gekomen dat Nordrhein-Westfalen "... sich nicht mit den Plänen des Verkehrsministers M. Wissmann einverstanden erklären kann ...". Een andere brief komt van de Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen, die heel duidelijk stelt: "Wie Sie wissen, findet jedoch dass zwischen dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Herrn Prof. Dr. Krause und seiner holländischen Kollegin Frau Maij-Weggen, unterzeichnete Abkommen über die Realisierung der Schienenverbindung in der vorliegenden Form nicht die Zustimmung der Landesregierung."

De Nederlandse bijdrage aan de oplossing bestaat onzes inziens ten eerste uit het tijdig uit de weg ruimen van de problemen bij de flessehals Emmerich/Oberhausen door duidelijkheid te verschaffen over de aftakking naar het Noorden. Onze vraag is nu of in het tijdschema dat wij gekregen hebben staat dat er spoedig genoeg overleg plaats zal vinden met de ministers van Bund

en Land. Maken dan voorstellen met betrekking tot de keuze tussen de vijf aansluitingen die in Duitsland mogelijk zijn en het operatieschema voor de noordaftakking deel uit van dat overleg?

Mijnheer de voorzitter! Samenvattend het volgende. Wij mogen ons aandeel in het vaststellen van de PKB deel 3 zien als een laatste constructieve bijdrage tot wettelijke vaststelling van het later volgende besluit over het Betuwetracé. Wij zien de tendensen van containervervoer per rail, zelfs vrachtauto's die met container op de rail geplaatst worden. Wij hebben zojuist van de heer Baarda gehoord dat daar nog een extra onderdeel is bijgekomen met de verplichting die is opgelegd aan transporteurs in het oostelijk deel van Duitsland. Wij kennen de wens van Gelderland om een Betuweroute te hebben. Wij weten dat er moeilijk van een solide maatschappelijk draagvlak gesproken kan worden. Wij onderschrijven de economische wenselijkheid van een vervoersas Rotterdam/Duitsland/Europa per rail en dit ten behoeve van de concurrentiepositie en welvaart in Nederland. Wij verwachten dat de minister ons nog zal informeren over de mogelijkheden voor het gebruik van de waterwegen. Wij wezen erop dat de aansluitende procedures overeenkomstig de regels moeten worden uitgevoerd. Wij onderstreepten dat dit voor veel verbeteringen vatbaar is. Wij laten ten slotte weten dat, hoe meer de regering van onze bijdrage kan opnemen in een nader vast te stellen tracébesluit, des te meer zekerheid er zal zijn dat onze fractie de Betuweroute uit de PKB deel 3 zal accepteren, al staat vast dat er enige stemmen tegen zullen zijn.

Mijnheer de voorzitter! Ten slotte een toevoeging, omdat de heer Pitstra mij heeft aangesproken. Het is een toevoeging voor zijn lexicon. Truttigheid is sinds 25 jaar een stijlbegrip. Helaas is het opgekomen parallel aan de milieubeweging.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De regering zal antwoorden na de afhandeling van de wetsvoorstellen met betrekking tot de Grondwet en bevoegdheid rechtsoverdracht.

De vergadering wordt van 13.15 uur tot 14.15 uur geschorst.

Aan de orde is de gezamenlijke behandeling van de wetsvoorstellen:

- **Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet tot aanvulling van de bepalingen inzake de verkiezing van de Tweede Kamer en de Eerste Kamer der Staten-Generaal, de provinciale staten en de gemeenteraden, in verband met tijdelijke vervanging van een lid wegens haar zwangerschap en bevalling (23430);**

- **Verklaring dat er grond bestaat een voorstel in overweging te nemen tot verandering in de Grondwet van de bepalingen inzake veranderingen in de Grondwet (23575).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Vis** (D66): Voorzitter! Omdat de fractie van D66 in deze Kamer, evenals de fractie aan de overzijde, van harte instemt met een vervangingsregeling in verband met zwangerschap en bevalling, zal ik er vandaag niet al te veel woorden meer aan besteden. De argumenten zijn wat ons betreft wel zo ongeveer gewisseld. Ik ga ze niet herhalen.

Wij blijven met de regering van mening verschillen over het antwoord op de vraag of voor deze regeling werkelijk een herziening van de Grondwet noodzakelijk is. Het argument van de regering is, dat een via de Kieswet afdwingbare afspraak zou neerkomen op een beperking van het kiezersmandaat, dat volgens de regering voor de gehele zittingstermijn van vier jaar is gewaarborgd. De regering baseert zich daarmee op de gebruikelijke interpretatie van artikel 52, lid 1, van de Grondwet waarin staat dat de zittingsduur van beide Kamers vier jaar is. Je kunt daaruit afleiden dat de leden van die Kamers dus ook een mandaat hebben van vier jaar. Vroeger stond dat er ook letterlijk in. Maar sinds 1983 wordt alleen over "Kamers" gesproken en niet meer over "de leden". Maar letterlijk genomen, sluit de Grondwet niet uit dat er sommige leden kunnen zijn die korter zitten dan andere.

Daarmee zou een vervangingsregeling die zich beperkt tot de Kieswet, binnen het grondwettelijk kader kunnen passen. Ik geef toe dat deze redenering misschien wat vreemd aandoet, omdat wij dan plotseling van interpretatie veranderen, maar dat is wel eens vaker gebeurd. Mijnheer de voorzitter! Een historisch voorbeeld: in 1887 lieten de liberalen in deze Kamer weten dat het onderwijsartikel in de Grondwet, dat jarenlang als een barrière was gezien tegen subsidiëring van het bijzonder onderwijs, deze subsidiëring niet langer verbood; op grond van een en hetzelfde artikel dus twee diametraal verschillende opvattingen. Een duidelijk geval van sprongsgewijze interpretatieverandering.

Een ander duidelijk geval beleven wij nu, vanmiddag. Het vorige kabinet beweerde nog dat de Grondwet ongelijkzijdige ontbinding van beide Kamers niet toestaat en het huidige kabinet is, met ons, van oordeel dat dit wel kan. Interpretatieveranderingen zijn niet verboden, zij mogen. Landen met een constitutionele rechtspraak weten daarover mee te praten. Het Amerikaanse Hooggerechtshof heeft jarenlang rassenscheiding verdedigd op grond van de constitutie en vervolgens veroordeeld op grond van dezelfde constitutie. Ik wil maar zeggen: je moet er niet al te krampachtig mee omgaan. Maar goed, de meerderheid, althans een substantiële minderheid – en daar gaat het bij dit soort zaken ook om – vindt dat het zonder herziening van de Grondwet niet kan en dat oordeel hebben wij te billijken.

Wij hebben ons tegen de mogelijkheid van stemoverdracht in de stukken al voldoende uitgesproken. Het kamerlidmaatschap omvat heel wat meer dan stemmen en daarom biedt deze weg geen echte oplossing. Ik maak nog twee opmerkingen in de marge van dit onderwerp. De eerste heeft te maken met het zogenaamde risico van twee verschillende soorten kamerleden: de "echte", die vervangen mogen worden en de vervangers zelf, de "onechte". Het lijkt mij een argument dat in de praktijk niet veel hout zal snijden, want om te beginnen is de kans natuurlijk groot dat vervangers zelf beschikken over eerdere parlementaire ervaring. Heel wat mensen gaan tegenwoordig in en uit het parlement. Vervolgens is in vergelijking met andere parlementen,

de Nederlandse Tweede Kamer toch al een soort – om het oneerbiedig te zeggen – duiventil. Een groot deel van de kamerleden vertrekt tussentijds, dus los van verkiezingsuitslagen. Al deze tussentijdse vertrekkers worden opgevolgd door nieuwelingen met net zo veel of net zo weinig ervaring als de vervangers voor de zwangeren. Om nu ineens met het bezwaar van te weinig ervaring aan te komen als het om vervangers gaat, lijkt mij wel een beetje gezocht.

Ik kom op een volgende opmerking. Het punt is natuurlijk dat de bestaande regeling niet alleen een probleem oplevert voor kamerleden die zwanger zijn, maar ook voor al die vrouwen die een kandidatuur voor de Tweede Kamer moeten afwegen tegen de wens om zwanger te worden. Hoe groot die categorie is, weet niemand. Maar dat die categorie er is, staat natuurlijk wel vast. Er zullen stellig vrouwen zijn die geen kandidatuur aanvaarden omdat zij tegen de combinatie opzien. De voorgestelde vervangingsregeling maakt de combinatie wat minder problematisch en verhoogt bovendien de kans op evenredigheid. Er is een kans dat het aantal zwangere en bevallende kamerleden wat beter gaat stroken met het aantal zwangere en bevallende vrouwen in het electoraat. Dat is ook evenredige vertegenwoordiging, althans dat zou je moeten nastreven.

Mijnheer de voorzitter! Vervolgens ga ik in op de verandering van de veranderingsbepalingen. Het heeft een tijdje geduurd voordat de verstandige inzichten die door deze Kamer negen jaar geleden werden geopenbaard, werden overgenomen. Maar nu is het dan eindelijk zover! Ook de regering heeft begrepen dat het onzin is om deze Kamer te ontbinden alvorens tot de tweede lezing van een grondwetsverandering over te gaan. Natuurlijk moeten wij wel de Grondwet veranderen om aan die onzin een eind te maken. Dat doen wij dus met genoegen. Bovendien verheugen wij ons over de opvatting van de regering, dat onze ontbinding van volgend jaar zal samenvallen met de periodieke verkiezing. Dat gedrag is niet in strijd met de Grondwet. Zoals ik zojuist al zei: het is een mooi voorbeeld van plotselinge interpretatieverandering.

Intussen blijft de Nederlandse herzieningsprocedure wel opgescheept met de ontbinding van de Tweede Kamer. Die zal, zoals sinds jaar en dag gebruikelijk is, ook wel samenvallen met de periodieke verkiezing van de Tweede Kamer. Het kan anders, en wij vinden dat het ook anders zou moeten. Met België is Nederland het enige land in Europa dat nog vasthoudt aan die negentiende-eeuwse houterige manier van grondwetsherziening. In negen van de tien gevallen is het een volstrekt overbodige en tijdrovende affaire, want in negen van de tien gevallen, en misschien nog wel vaker, weten de kiezers helemaal niet dat de Grondwet veranderd wordt en wat die verandering inhoudt. Zij laten hun stem bepalen door van alles en nog wat: door de mooie ogen van de lijsttrekker, door de hoogte van de AOW, door het weer en de vakantie, door de al of niet geslaagde criminaliteitsbestrijding, enzovoorts. Zij laten zich immer leiden door de voorgestelde grondwetsherziening.

De reden is natuurlijk dat de Grondwet voor de burgers nauwelijks van enige betekenis is. Hun rechten en plichten staan er wel in, maar wat erin staat, is slechts zeer zelden ook werkelijk bindend. Bij ons is niet de wil van de grondwetgever, maar die van de wetgever beslissend. Onze Grondwet is, als je haar goed naleest, vooral van betekenis als organisatievoorschrift. Juist in dat opzicht is de moeizame manier van veranderen nogal eens een belemmering. Ik hoef maar te verwijzen naar de lex specialis voor Rotterdam om duidelijk te maken wat ik bedoel.

Vaak is het te gek voor woorden dat organisatieveranderingen, over de noodzaak waarvan een vrij brede overeenstemming bestaat, jarenlang moeten wachten omdat wij eerst de Grondwet moeten aanpassen. Als wij al een ontbinding tussen de eerste en de tweede lezing overeind willen houden, dan valt zoiets eigenlijk alleen maar te verdedigen voor zover het gaat om bepalingen waarin de rechten en de plichten van de burgers liggen opgesloten. Als het over de eigen rechten en plichten gaat, is deze vorm van kiezers-inspraak te rechtvaardigen.

Er is nog een argument. Als Nederland ooit zou overgaan tot constitutionele rechtspraak – er is ons nog steeds een notitie van de

minister van Justitie beloofd, maar ik begin mij nu toch echt zorgen te maken – is inkorting van die herzieningsprocedure als complement zeer nuttig en misschien eigenlijk wel noodzakelijk. Gesteld nu dat de constitutionele rechter strijk-en-zet een bepaald grondwetsartikel zodanig interpreteert dat de wetgevende macht – de regering en het parlement – het daar voortdurend mee oneens is, dan moet er een mogelijkheid bestaan om dat grondwetsartikel zodanig te veranderen dat er een interpretatie wordt gegeven door de rechter die overeenstemt met de wil van de volksvertegenwoordiging en de regering.

Het is de gewoonste zaak van de wereld dat de wetgever formele wetten aanpast als de jurisprudentie van de Hoge Raad hem bijvoorbeeld niet bevalt. Denk maar aan de herziening van de Wet bodembescherming, die bij ons op dit moment nog steeds enigszins in behandeling is! Wetswijziging op grond van juridische interpretatie en jurisprudentie in verband met formele wetten is dus zeer normaal en datzelfde moet ook snel kunnen gebeuren als het gaat om de interpretatie van grondwetsartikelen. Wat overblijft, is de gekwalificeerde meerderheid. Die lijkt ons voldoende om ons bij verandering te behoeden voor overijling.

Mijnheer de voorzitter! Wij zouden het waarderen als de regering bij monde van de minister van Binnenlandse Zaken wil reageren op deze zienswijze. Wij wachten het antwoord met belangstelling af.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Het is mij een eer, mede namens de GPV-fractie en de RPF-fractie over deze wetsvoorstellen het woord te mogen voeren.

Toen eerder deze maand, op 8 maart jongstleden, het eerste drietal overwegingsvoorstellen tot herziening van de Grondwet, met de nummers 23428, 23463 en 23327, ter plenaire afhandeling in deze Kamer voorlagen, had mijn fractie geen behoefte om daarbij het woord te voeren, aangezien alle voorstellen op onze instemming konden rekenen. Dat ligt anders nu vandaag de twee resterende voorstellen aan de orde zijn van het vijftal dat het kabinet in eerste lezing in deze kabinetsperiode

aanhangig heeft gemaakt en wenst af te ronden. Alleen al gezien het standpunt dat mijn geestverwante fractie in de Tweede Kamer op 1 februari over wetsvoorstel 23430 heeft ingenomen, kan dat geen echte verwondering wekken.

Ik geef er echter de voorkeur aan om met de bespreking van wetsvoorstel 23575, de wijziging van de bepalingen inzake grondwetsherziening, te beginnen. Het gaat daarbij om de ontbinding van de Eerste Kamer. Men kan het voorstel mijns inziens met vrijmoedigheid een specimen van gelegenheids-wetgeving noemen. Het dankt zijn ontstaan immers aan de schermutseling tussen het kabinet en de Kamer, die vorig jaar ontstond naar aanleiding van het voornemen om de Eerste Kamer gelijktijdig te ontbinden met de Tweede Kamer, na behandeling in eerste lezing van de vier andere overwegingsvoorstellen. De regering, daarin gesteund door een advies van de Raad van State, was van mening dat het niet in overeenstemming met de bedoeling en strekking van het derde lid van artikel 137 van de Grondwet zou zijn indien de daar bedoelde ontbinding niet gelijktijdig voor beide Kamers zou geschieden. Niemand kan echter om de conclusie heen dat tussentijdse ontbinding van de Eerste Kamer sinds de grondwetsherziening van 1983 in feite geen zin meer heeft, aangezien in de samenstelling van het kiescollege, de provinciale staten, geen noemenswaardige politieke wijziging kan zijn opgetreden. Ik zou op dit punt overigens afstand willen nemen van de gedachte die impliciet wel eens doorklinkt, namelijk dat de kiezers er niet echt aan te pas komen omdat zij de Eerste Kamer niet rechtstreeks kiezen, maar dit terzijde.

Een van de dingen die in mijn ogen vaststaan, is dat het de Kroon is die verantwoordelijk is voor het besluit om al dan niet tot ontbinding over te gaan. De vraag of de Kroon ook tot ongelijktijdige ontbinding kan overgaan, kan na aanvaarding – ook in tweede lezing – van het onderhavige wetsvoorstel geen vraag meer zijn. De vraag echter of het ook aanvaardbaar is om de eerstvolgende ontbinding van de Eerste Kamer in het kader van de aanhangige grondwetsherzieningsprocedure te laten samenvallen met de eerstvolgende periodieke verkiezing van de Eerste Kamer in 1995, wordt

door mijn fractie uitsluitend positief beantwoord nu er tevens een voorstel ligt om de Grondwet te wijzigen in die zin, dat een dergelijke ontbinding voor de toekomst onbetwistbaar grondwettig zal zijn. Eigenlijk bedienen wij ons wat de aanhangige grondwetsherzieningsprocedure betreft, in mijn ogen immers van een gelegenheidsinterpretatie van de strekking van de Grondwet. Nu iedereen moet erkennen dat de tot nu toe gangbare interpretatie wat de Eerste Kamer betreft tot niets zal leiden, nemen wij de gelegenheid te baat om afscheid van die interpretatie te nemen. Mijn fractie wenst er thans geen uitspraak over te doen, of het beroep op de letter van artikel 137 van de Grondwet of, beter gezegd, het ontbreken van het woord "gelijktijdig" nu wel zo'n sterk argument is. Het komt ons voor dat men in het algemeen wel uiterst voorzichtig moet zijn met een interpretatie waarbij de woorden in de wet min of meer tegenover de strekking van de wet komen te staan.

Terugkerend naar het wetsvoorstel moet ik nog opmerken dat wanneer er wordt afgezien van gelijktijdige ontbinding van beide Kamers, zich de vraag aandient of er in het vervolg steeds met ontbinding van de Eerste Kamer gewacht kan worden tot de periodieke verkiezingen van die Kamer. Dat zou in bepaalde omstandigheden een forse vertraging in de behandeling van grondwetsherzieningsvoorstellen met zich mee kunnen brengen, eventueel zelfs een vertraging van drie jaar. Wij kunnen ons voorstellen dat deze consequentie, hoezeer zorgvuldigheid bij grondwetsherziening ook geboden is, niet onder alle omstandigheden aanvaardbaar is. Wellicht is de regering bereid, op dit punt nog wat nader in te gaan dan in de memorie van toelichting.

Voorzitter. Grondwetsherziening vraagt om meer dan gewone zorgvuldigheid. Daarom is mijn fractie er geen voorstander van, met een enkelvoudige procedure te volstaan. Ook de mogelijkheid van rechtstreekse raadpleging van de kiezers bij concrete grondwetsvoorstellen zouden wij niet willen missen. De oorspronkelijke gedachte achter de ontbinding van beide Kamers bij voorstellen tot grondwetsherziening moge na 1887 of, beter gezegd, vanaf 1917 op de achtergrond zijn geraakt en de

rechtstreekse raadpleging van de kiezers moge tot op zekere hoogte praktisch een fictie blijken te zijn, wij achten het van groot belang dat zowel de volksvertegenwoordiging als de kiezer zich in de toekomst over mogelijk toch ingrijpende veranderingen van de Grondwet kan blijven uitspreken.

Vervolgens wetsvoorstel 23430, de vervanging van een volksvertegenwoordiger wegens zwangerschap en bevalling. In de memorie van antwoord aan deze Kamer wordt de noodzaak en de wenselijkheid van een vervangingsregeling opnieuw beargumenteerd, evenwel zonder dat er in vergelijking met de stukken van de Tweede Kamer van echt nieuwe argumenten gesproken kan worden. Bovendien wordt er nog eens betoogd dat stemoverdracht, hetgeen overigens eveneens grondwetswijziging zou vergen, geen alternatief, althans geen volwaardig alternatief voor de voorgestelde regeling vormt.

Er is duidelijk gebleken dat het voorstel niet onomstreden is, en niet op grond van ondergeschikte overwegingen. Zowel op de vraag naar de wenselijkheid als op die naar de noodzakelijkheid worden tegengestelde antwoorden gegeven. Mijn fractie kon zich zeer goed vinden in het zowel principieel als praktisch breed gemotiveerde standpunt van een van de adviseurs met betrekking tot dit wetsvoorstel, prof. Kortmann. Wat de wenselijkheid betreft, zijn wij van oordeel dat er voor een vervangingsregeling een te smalle basis is gezocht in het kabinetsstandpunt "Vrouwen in politiek en openbaar bestuur". Over de wenselijkheid van een bredere vervangingsregeling zouden wij opnieuw onze gedachten moeten laten gaan. En wat de noodzakelijkheid betreft zijn wij er niet van overtuigd dat afspraken die ook nu al over vervanging kunnen worden gemaakt, niet toereikend zouden kunnen zijn. Het is waar dat zulke afspraken niet rechtens af te dwingen zijn, maar het is de grote vraag of afspraken alleen maar kunnen werken als ze bij wet afdwingbaar zijn gemaakt. Mag er zeker van volksvertegenwoordigers niet verwacht worden dat zij hun afspraken ook daadwerkelijk nakomen? Over het antwoord zou geen twijfel mogen bestaan, zeker aangezien het hierbij niet om

persoonlijke belangen, maar om de belangen van kiezers gaat.

De regering geeft in de memorie van antwoord overtuigend aan waarom een wet die zulke afspraken afdwingbaar zou maken, in strijd zou komen met het grondwettelijk recht dat het kiezersmandaat voor de gehele zittingstermijn waarborgt. Ik heb begrepen dat de heer Vis daar een andere visie op heeft. Ik luister met belangstelling naar de reactie van de minister daarop.

De argumentatie in de memorie van antwoord heeft ons er niet van kunnen overtuigen dat stemoverdracht evenmin een bruikbaar alternatief is voor een vervangingsregeling. Hoe zwaar moet nu eigenlijk getild worden aan het argument, dat stemoverdracht leidt tot een extra belasting van andere fractieleden? Geldt dit argument niet ook bij ziekte?

Het voorstel stuit bij mijn fractie ook op een aantal praktische bezwaren. Zo is naar aanleiding van een vraag van mijn fractie via de memorie van antwoord duidelijk geworden dat de maximale duur van de vervangingsperiode, zestien weken, te kort kan blijken te zijn. Ook al blijkt dat objectief het geval te zijn, dan nog kan de periode van vervanging niet verlengd worden. Zolang terugkeer niet mogelijk blijkt, moeten zwangerschappen c.q. de naweeën van de bevalling mirabele dictu als ziek-zijn aangemerkt worden, maar voor langdurige ziekte geldt de regeling niet. Zo moeten de woorden "zwangerschap" en "bevalling" in het voorgestelde artikel 57a blijkbaar opgevat worden.

Ik heb een ogenblik overwogen om hier de situatie te schetsen dat ook de vervangster zwanger blijkt te zijn. Aangezien dit niet denkbeeldig is, maar niet direct van invloed zal zijn op de mogelijkheden tot gebruik van de vervangingsregeling, die immers gelimiteerd is, ga ik er nu maar aan voorbij.

Wel stel ik nog de vraag of het mogelijk is dat iemand gedurende haar mandaatsperiode meer dan eenmaal gebruik maakt van de vervangingsregeling. Kortom, wat is het maximaal mogelijke gebruik van die regeling?

Wij stellen het op prijs, als de minister, ondanks onze overwegend kritische stellingname ten opzichte van dit wetsvoorstel, op deze vragen wil ingaan.



De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Voorzitter! Ik had mij voorgenomen om mij bij dit debat te beperken tot het voorstel over de voorzieningen wegens zwangerschap. Maar met name de inbreng van de heer Vis geeft mij aanleiding om heet van de naald ook iets over het andere wetsontwerp te zeggen. Dit geldt met name voor zijn oordeel dat ook ontbinding van de Tweede Kamer niet noodzakelijk is en dat dit in ieder geval beperkt moet worden tot die bepalingen die direct betrekking hebben op de rechten en de plichten van de burger.

Welnu, op geen van deze punten ben ik het met hem eens. Dat wortelt in hoge mate in het terugdenken aan de gebeurtenissen in 1933 in Duitsland: een uiterst ongewenste machtsovername met althans de schijn van legaliteit. Een dergelijke schijn van legaliteit wordt door onze regeling van de noodzakelijke ontbinding en de verkiezingen van de Tweede Kamer tegengegaan: de kiezer moet zich ermee bemoeien. In een dergelijke situatie zal de kiezer zich wel degelijk realiseren dat er sprake is van een grondwetswijziging en wat daarmee gepaard gaat.

Dit maakt ook duidelijk dat het niet alleen over de directe rechten en plichten van de burger moet gaan, maar wel degelijk ook over de staatsinrichtingsaspecten van onze Grondwet.

Voorzitter. Ik ga over tot het ontwerp met betrekking tot de voorzieningen voor zwangerschap en bevalling van vrouwelijke volksvertegenwoordigers. Ik zal daar kort over zijn. Wij zijn het geheel eens met wat onze geestverwanten in de Tweede Kamer tegen dit voorstel hebben ingebracht en wij hebben daaraan niet zo heel veel meer toe te voegen. Ik maak echter toch nog een paar opmerkingen naar aanleiding van de schriftelijke discussie aan deze kant van het Binnenhof.

Wij hebben opgemerkt dat wat in de stukken wordt gepresenteerd als een regeling van het probleem in Finland, in wezen gelijk is aan de huidige situatie hier. Daarop heeft de regering geantwoord, dat dat niet zo is omdat er in Finland iets over in de wet staat. En dat begrijp ik niet. Ik ben namelijk van mening, dat het gaat om de vraag hoe de feitelijke situatie is en niet om de vraag of dat met zoveel woorden in de wet is

geregeld. De feitelijke situatie in Nederland is, dat ieder lid van een vertegenwoordigend lichaam de volle vrijheid heeft om enige tijd afwezig te zijn. Dat is aan zijn of haar eigen verantwoordelijkheid overgelaten en dat is ook niet begrensd tot een bepaald aantal dagen. En daarmee is – en dat houd ik dus vol – de situatie in Nederland in wezen nog gunstiger voor iedere volksvertegenwoordiger, zwangere vrouwen daaronder begrepen, dan in Finland, waar haar een bepaald aantal dagen wordt toegemeten.

Bovendien merk ik op, dat het merkwaardig is dat de regering hoe dan ook die Finse regeling in de argumentatie voor het voorliggende voorstel betreft, omdat die Finse regeling nu juist niet inhoudt wat de regering hier mogelijk wil maken, namelijk een vervanging van de afwezige. Mijn conclusie is en blijft, dat aan de Finse regeling geen enkel argument ten gunste van het voorliggende voorstel is te ontleen.

Het heeft mij verbaasd, dat dit voorstel door bijna iedereen die aan de discussie heeft meegedaan geplaatst wordt in de sleutel van de gelijke behandeling van de vrouwelijke volksvertegenwoordiger met haar mannelijke collega. Het komt mij voor, dat dit niet juist is. Het gaat hier namelijk niet om de behandeling van de vrouwelijke volksvertegenwoordiger maar om de behandeling van haar fractie of partij. De volksvertegenwoordigster zelf heeft reeds in de huidige situatie geen enkele reden om over een discriminatoire behandeling te klagen. Zij heeft immers – zoals ik al stelde – geen enkele negatieve consequentie te vrezen van haar met zwangerschap en bevalling samenhangende afwezigheid. Wat dit wetsvoorstel wil regelen, komt niet ten kamer-, raads- of statenlid zelf ten goede, maar haar fractie. Ik meen, dat mijn partij op dit punt enig recht van spreken heeft. Het is wellicht nuttig, er nog eens aan te herinneren: het eerste lid van de Tweede Kamer dat ooit tijdens haar zittingsperiode is bevallen, was mijn betreurde partij- en fractiege-note Haya van Someren. Zij heeft haar zoon gekregen zonder dat dat tot vervangingsproblemen heeft geleid, in een fractie die toen echt ook niet zo geweldig groot was. Het kwam in niemands hoofd op om daar een punt van te maken.

Nu hebben wij er best begrip voor, dat in nog kleinere fracties de

problemen als gevolg van afwezigheid van een lid wat groter kunnen zijn. Wij hebben er ook begrip voor, dat in sommige situaties het ontbreken van ook een enkele stem problemen kan opleveren. Wij zijn er dus a priori bepaald niet tegen om daarvoor een oplossing te zoeken. Thans staan wij echter voor de vraag of wat de regering nu wil aanvaardbaar is. Die afweging leidt voor ons vooralsnog tot een negatief oordeel; ik zal die afweging niet weer uitvoerig uitspinnen en – ik herhaal dat – verwijzen naar de uiteenzetting van de heer Wiebenga in de Tweede Kamer, waarmee wij het eens zijn. Ik recapituleer slechts kort de twee voornaamste punten.

In de eerste plaats hebben wij overwegend bezwaar tegen het creëren van een vorm van volksvertegenwoordigerschap op korte termijn, die nooit evenwaardig kan worden aan de positie dergenen die de zittingsperiode van het vertegenwoordigend lichaam kunnen uitzitten. Weliswaar heeft de heer Vis er terecht op gewezen, dat er natuurlijk tussentijds wel nieuwe leden kunnen optreden, maar daarbij gaat het dan toch steeds om mensen die uitzicht hebben op het uitzitten van de huidige termijn en een redelijke kans hebben op voortzetting van het mandaat, zodat zij zich ooit tot een ervaren volksvertegenwoordiger kunnen ontwikkelen. In de tweede plaats hebben wij er bezwaar tegen om deze specifieke reden van afwezigheid afzonderlijk te behandelen. Er zijn diverse honorabele redenen waarom een lid van een vertegenwoordigend lichaam gedurende enige tijd afwezig moet zijn. Daaronder zijn er ook die uit het lidmaatschap zelf voortvloeien. Ik noem de vertegenwoordiging van de Kamers bij de delegatie naar de Algemene Vergadering van de Verenigde Naties, waarvoor een lid soms een niet onaanzienlijk aantal weken afwezig moet zijn. Er is geen enkele goede reden te bedenken om voor één van die afwezigheden en wel één die uit de persoon voortvloeit, bij uitzondering een oplossing aan te bieden en alle andere ongeregeld te laten. Dat is geen gelijke, maar ongelijke behandeling. Een voor ons aanvaardbare regeling zou zich moeten richten op langdurige afwezigheid wegens respectabele redenen in het algemeen. Ik merk daarbij nog op dat het Noors/IJslandse systeem dat ook

doet; ook deze regeling kan daarom niet tot ondersteuning van het voorliggende voorstel worden ingeroepen.

Wij wachten de antwoorden van de regering met belangstelling af.

□

De heer **Postma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik zal mij beperken tot het maken van enkele korte opmerkingen over de beide voorliggende wetsvoorstellen. Ik kan dit doen, omdat ik het genoeg heb hier te spreken namens alle overige leden van de CDA-fractie van de Eerste Kamer. Wij gaan akkoord met beide voorliggende wetsvoorstellen.

Eerst iets over het wetsvoorstel nr. 23430, het recht op tijdelijke vervanging wegens zwangerschap en bevalling. Mijn fractie gaat dáárom akkoord met het wetsvoorstel, omdat wij kunnen zeggen dat in een bepaalde fase van het leven zwangerschap en bevalling aan de persoon gebonden omstandigheden zijn. Ik denk dat hier een verschil van mening ligt met de heer Heijne Makkreel. Het is een fundamenteel verschil met bijvoorbeeld het deel uitmaken van een delegatie naar de Verenigde Naties. Dát is namelijk niet gebonden aan de persoon, dát is gebonden aan het lidmaatschap van een volksvertegenwoordiging.

Het tweede dat hier gebeurt is het volgende. Voor dát lid van de volksvertegenwoordiging dat zwanger wordt, wordt een belemmering weggenomen voor de uitoefening van het passief kiesrecht. Wat was de huidige situatie? Men is nú verplicht om een afspraak te maken met een ander lid van de volksvertegenwoordiging. En wellicht kan die afspraak in de Kieswet verbindend gemaakt worden, zodat die toch publiekrechtelijk gegarandeerd is. Maar het blijft overeind staan dat men toch altijd verplicht is eerst die afspraak te maken. En als men geen partner vindt om die afspraak te maken, wordt er geen afspraak gemaakt en heeft men dus ook niet de publiekrechtelijke waarborging door middel van de Kieswet. Ik denk dat dát het in het oog springende verschil met het voorliggende wetsvoorstel, waarin een publiekrechtelijk recht wordt gegeven waarbij men niet afhankelijk is van de medewerking van een ander.

Het volgende dat hierbij aan de orde is, is dat de zittingsduur van de

opvolger beperkt wordt tot een termijn van maximaal 16 weken. Ik denk dat wij toch mogen zeggen, ook al staat het niet zo letterlijk in de Grondwet, dat er in de Grondwet van wordt uitgegaan dat de zittingsduur gelijk is aan de termijn waarvoor het vertegenwoordigende lid gekozen is, of zo veel korter wanneer men tussentijds binnengekomen is. Het komt mij dan ook voor dat de redenering terecht is dat, wanneer de duur van zitting beperkt wordt tot 16 weken, het dan noodzakelijk is om daarvoor een mogelijkheid in de Grondwet te creëren.

Ik zou een opmerking willen maken over de tekst die voorgesteld wordt voor artikel 57a: "De wet regelt de tijdelijke vervanging ..." Wij komen daar weer op het werkwoord "regelen". Dit opent dus de mogelijkheid van delegatie. Wij moeten dan denken aan een algemene maatregel van bestuur. Wellicht ook een subdelegatie. Is het voor de hand liggend om hier van de mogelijkheid van delegatie gebruik te maken? Ik kan mij dat eigenlijk niet voorstellen. Ik denk dat hier de zaak uitputtend geregeld kan worden bij wet in formele zin.

In de memorie van toelichting stelt de regering op pagina 3, dat slechts in een stelsel dat werkt met lijsten, het in de Grondwet vastgelegde principe van evenredige vertegenwoordiging verwezenlijkt kan worden. Bovenaan pagina 4 wordt in andere bewoordingen deze zin herhaald. Het lijstenstelsel zou naar het oordeel van de regering rechtstreeks en noodwendig voortvloeien uit artikel 53 van de Grondwet. Ik kan mij zeer goed voorstellen dat ook een personenstelsel daaraan voldoet. Het enige wat de eis van evenredigheid met zich brengt, is, dat degenen die de kiesdeler of tweemaal de kiesdeler gehaald hebben, waar ook in het land, gekozen verklaard worden tot lid van de Tweede Kamer en meer niet. Naar mijn oordeel vloeit uit artikel 53 niet dwingend een keuze voor het lijstenstelsel voort.

Samenvattend, voorzitter, dit wetsvoorstel beoogt iets te regelen dat inherent aan de menselijke persoon verbonden kan zijn. Dat is met ziekte en ongeval niet het geval. Dat betekent ook dat de Eerste-Kamerfractie van het CDA van mening is, dat het daarom geen aanbeveling of overweging kan verdienen om in de toekomst met

betrekking tot die punten een grondwettelijke voorziening te treffen. Wij denken dat zoiets inderdaad op grond van onderlinge afspraken zou moeten plaatsvinden.

Ik kom nu bij het tweede wetsvoorstel tot wijziging van de Grondwet. Dat betreft het schrappen van de verplichte ontbinding van de Eerste Kamer na de eerste lezing. Alvorens daartoe over te gaan, wil ik enige opmerkingen maken over het schrappen van de noodzaak van de gelijktijdige ontbinding van Tweede Kamer en Eerste Kamer. In 1985 stelde de regering nog wel, dat dit noodzakelijkerwijs uit de Grondwet voortvloeide. De regering zei toen dat er geen discretionaire bevoegdheid bestond en dat de Grondwet tot gelijktijdige ontbinding verplichtte, zo sterk werd het gesteld. Nu krijgen wij een andere interpretatie. De interpretatie en de verandering van de interpretatie zijn geoorloofd, omdat de interpretatie in 1985 door de wetgever plaatsvond bij de voorgestelde wijziging van de Kieswet, en niet door de grondwetgever. Dat betekent dus ook dat de formele wetgever van die interpretatie mag afwijken. Wat dat betreft, zien wij een parallel met 1887. De heer Vis heeft daarop gewezen. De heer Van den Berg sprak daarover op 8 maart. In 1887 was het de gewone wetgever die afweek van de interpretatie die men steeds aan het desbetreffende onderwijsartikel in de Grondwet had gegeven. Dat betrof met name het eerste lid: het openbaar onderwijs is voorwerp van de aanhoudende zorg der regering. De grondwetgever had zich daarover nooit uitgesproken. Dat had hij namelijk nagelaten in 1848.

Ik kom nu op de verhouding wetgever/grondwetgever. Ik zou hier de heer Vis willen tegenspreken. Als het namelijk gaat om de interpretatie van de Grondwet, is naar mijn mening niet de wetgever beslissend. Dat kan hij alleen zijn wanneer de grondwetgever zich niet van tevoren over de zaak heeft uitgesproken. Heeft de grondwetgever dat wel gedaan, dan denk ik dat de wetgever niet van de bedoelingen en de uitdrukkelijke uitspraak van de grondwetgever mag afwijken. Wanneer bijvoorbeeld de grondwetgever in 1848 gezegd zou hebben dat de betreffende bepaling uit het onderwijsartikel subsidiëring van het bijzonder onderwijs verbod, had de formele wetgever naar mijn mening

daarvan in 1887 niet mogen afwijken. Ik leid uit de lichaamsreacties af dat wij ongetwijfeld een heel interessante tweede termijn kunnen krijgen.

Voordat ik toekom aan het voorstel dat hier ligt, wil ik nog iets zeggen over die verandering van interpretatie. Die is eigenlijk gelijklopend aan wat in 1887 aan de hand was. Het motief is gewoon veranderende politieke omstandigheden. In 1887 wenste men van interpretatie te veranderen, omdat men de andere interpretatie nodig had om de steun van de confessionelen te verkrijgen voor een wijziging van de Grondwet op het stuk van het censuskiesrecht. De veranderende politieke omstandigheid nu is, dat de machtsverhouding tussen de Eerste Kamer en de regering in 1994 een gans andere is dan in 1885. Wij zien hier wat de doorwerking kan zijn van feit en macht op de interpretatie door de gewone wetgever van grondwettelijke artikelen.

Ik heb nog een aantal korte opmerkingen. Ik sluit mij aan bij de heer Heijne Makkreel en de heer Holdijk wat de mogelijkheid betreft om te volstaan met een enkelvoudige lezing en een gekwalificeerde meerderheid met het oog op een grondwetsherziening. Ik denk dat de Grondwet niet al te gemakkelijk herzien zou moeten worden, maar dat ook de kiezer daar altijd bij betrokken zal moeten worden. Het is toch altijd een extra garantie waarvan hij gebruik kan maken, indien dat noodzakelijk is.

Er treedt nog een wijziging op in het voorgestelde artikel 137, derde lid; een wijziging die niet geadstrueerd is en die ik ook niet begrijp. Voorgesteld wordt artikel 137, lid 3, als volgt te doen luiden:

"Na de bekendmaking van de wet, bedoeld in het eerste lid, wordt de Tweede Kamer ontbonden."

In de grondwetsstukken die mij ter beschikking stonden ontbrak de komma na "wet". Ik zou aan de regering willen vragen wat de bedoeling is geweest van het expres invoeren van deze komma. De zin betekent nu iets anders. In de huidige tekst heeft de bijzin een beperkende betekenis. Hier wordt ervan uitgegaan dat de wet uitsluitend de wet kan zijn die in artikel 137, lid 3, is bedoeld. Ik weet het niet. Ik zou graag het oordeel van de regering hierover vernemen.

□

De heer **Van den Berg** (PvdA): Mijnheer de voorzitter! Een paar weken geleden, toen wij hier spraken over het dienstplichtartikel in de Grondwet, heb ik de "doctrine van de gereede twijfel" al ter discussie gesteld. Naar mijn idee bevordert ze een te bangelijke omgang met de Grondwet. Naar de opvatting van mijn fractie werkt ze ook bevorderlijk voor een "letterknechterij" die de tekst van de Grondwet nodeloos afzonderd van het geheel van ons constitutionele recht en van ons in bijna 200 jaar gegroeide constitutionele besef. Zo'n verschil met de Engelsen is er nou ook niet, want zonder de tekst bij de hand te hebben, weten wij heel goed wat er wel en wat er niet kan en wat wel en niet naar de geest in onze constitutie past. Door ons al te snel door "gereede twijfel" te laten leiden, riskeren wij te veel naar de letter te kijken en te weinig naar zin en betekenis. Blijkbaar stimuleert het nog iets anders wat eigenlijk helemaal niet thuishoort in het denken over en handelen met de constitutie, namelijk een neiging tot instrumentalisme, dat ons ook bij het gewone wetgevingsproces al zoveel jaren parten speelt. Wat ons zo op het oog hindert, moet dan maar liever worden geherformuleerd, zodat het voor effectief handelen instrumenteel is.

Het doet mij allemaal denken aan het commentaar dat twee journalisten die zich verenigden onder de ene schuilnaam "Sagittarius" al in 1869 leverden op onder anderen het Tweede-Kamerlid Sijpesteijn. Zij schreven over die man: "Hij is een napluizer van uitnemendheid en behoort tot het gild van hen die meenen dat napluizen studeeren is". Nu kennen wij deze minister als iemand die bereid is tot heel wat meer dan alleen napluizen, laat dat voorop staan. Maar de twee voorstellen die wij vandaag bespreken, lijden ons inziens aan dit napluizende instrumentalisme. Op zichzelf genomen zijn beide voorstellen zeer wel te aanvaarden, maar er zit een ritselend en regelend denken over de Grondwet achter, dat ons irriteert.

Het voorstel inzake de herzieningsprocedure is weinig meer dan een reactie op de motie-Vis uit 1985, die gelijktijdige ontbinding van beide Kamers bij grondwetsherziening

onnodig achtte. Toen en later dacht de regering daar nog anders over. Nu acht zij de ontbinding van de Eerste Kamer als zodanig onnodig. Hindernis verdwenen, dat wel. Maar is dat nu de bestudeerde verandering van de Grondwet die hier het meest zou hebben gepast? Zit de fout niet eerder in de huidige wijze van samenstelling van de Eerste Kamer? Zij wordt door provinciale staten eens in de vier jaar in haar geheel gekozen in plaats van in gedeelten, zoals vóór 1983, dan wel rechtstreeks en gelijktijdig met de Tweede Kamer. Zou men misschien de hele ontbindingsprocedure moeten beëindigen, zonder ons constitutionele bestel enig onrecht te doen? Hier sluit ik mij aan bij het betoog van de heer Vis. Zou de verkiezingscampagne echt gaan over de nu voor te leggen grondwetsherziening?

Wij moeten het nu doen met een gelegenheidsvoorstel, zoals de heer Holdijk al heeft gezegd. Misschien moeten wij het wel een "verlegenheidsvoorstel" noemen. Fraai is het dus niet. Maar als wij het meerdere – afschaffen van de ontbinding der beide Kamers – aanvaarden, waarom zouden wij dan het mindere weigeren? Dat geldt zeker als de politieke samenstelling van deze Kamer door ontbinding toch al niet wordt gewijzigd. Men begrijpt dat mijn fractie wetsvoorstel 23575 aanvaardt, ook al zouden wij het op prijs stellen als er later nog eens wat meer zou gebeuren dan napluizen, namelijk studeren.

Een vergelijkbare irritatie heeft ons beziggehouden bij de behandeling van het voorstel om in de Grondwet de mogelijkheid te scheppen van een vervangingsregeling wegens zwangerschap en bevalling.

Let wel, mijn fractie erkent volop dat vrouwelijke volksvertegenwoordigers het als een barrière kunnen beschouwen om te kiezen voor zowel het moederschap als deelname aan politieke organen. De keuze voor moederschap en carrière is in het algemeen in ons land nog steeds veel te veel een dilemma. Voor zover het de eigenlijke zwangerschap en bevalling betreft hebben wij dat maatschappelijk min of meer weten op te lossen. Maar die zo belangrijke periode in het bestaan van een vrouw, en hopelijk niet alleen in haar bestaan, kan tegelijk een barrière zijn voor ononderbroken politiek optreden. Daar moet een oplossing voor worden gevonden. Wij doen in

principe niets liever dan daaraan meewerken.

Maar moet dat nu weer zo omslachtig, napluizend en letterknechterig tegelijk? Wat heeft de Grondwet hier nu mee te maken? Vandaar onze kritische vragen in het voorlopig verslag, die in de memorie van antwoord niet verschrikkelijk overtuigend zijn beantwoord. Gelukkig maar dat wij medewetgever zijn en dus desnoods in staat en verplicht, ons zelf te overtuigen als de regering het niet helemaal doet.

Voor ons staat voorop dat voor het probleem dat zich hier voordoet kan worden volstaan met een regeling in de Kieswet, waarbij in vervanging voor een beperkte periode wordt voorzien. Op de details van zo'n regeling ga ik niet verder in. Zoveel tijd willen wij er op dit moment niet aan besteden. Afhankelijk van de werking zou onzes inziens op den duur ook gekeken kunnen worden naar een vervangingsregeling wegens ziekte en/of verblijf buitenslands. Aldus zouden de rechtswaarborgen voor zowel de vervangen vrouw als haar tijdelijke vervanger op hun werking kunnen worden gezien. Eventueel zouden zij voor uitbreiding vatbaar kunnen zijn. Hoewel ook formeel de regeling zou kunnen worden gebaseerd op vrijwilligheid, zoals verdedigd door partijgenoot Jurgens in de Tweede Kamer, kan ik mij het nut van vaste regels wel voorstellen. Dit is hier door collega Postma al verdedigd en eerder al door mevrouw Brouwer in de Tweede Kamer – zij sprak uit ervaring – die voor haar vervanging niet van andersmans goedheid afhankelijk wilde zijn.

Voorts blijven wij menen dat niet alleen voor zwangerschap, maar ook voor weliswaar limitatief op te sommen andere omstandigheden, gewerkt zou kunnen worden met een systeem van stemoverdracht. De bezwaren van de regering daartegen hebben op ons geen diepe indruk gemaakt. Dat het in een land als Frankrijk daarmee nogal slordigjes toegaat, zoals D66 in het voorlopig verslag al heeft opgemerkt, is ontegenzeggelijk waar, maar het is wel erg gemakkelijk om het absentisme in het Franse parlement uitsluitend toe te schrijven aan het systeem van stemoverdracht. Maar het zij zo: dan maar de lastiger weg van de vervanging. Een voordeel daarvan is, dat de kiezer kan weten dat een volksvertegenwoordigster kan kiezen

voor zwangerschap en dus voor tijdelijke afwezigheid. Tot zover kunnen wij met een vervangingsregeling uit de voeten, al blijven wij de beperking tot uitsluitend zwangerschap betreuen.

In onze poging onszelf te overtuigen, speelt ook nog wel mee dat burgers het normaal zullen vinden als er ook voor volksvertegenwoordigers zo iets als een nette vorm van zwangerschapsverlof komt. Dat het publieke ambt niet zomaar met elk beroep in de maatschappij kan worden vergeleken, zal de niet-deskundige burger niet eens erg gemakkelijk meer kunnen worden uitgelegd, sinds wij overigens van dat publieke ambt ook meer en meer een soort beroep als alle andere hebben gemaakt. Maar waarom moet daarvoor de Grondwet overhoop worden gehaald? Ons ontgaat dat nog steeds.

Het belangrijkste argument voor grondwetsherziening menen wij in de memorie van antwoord te hebben gevonden in de rechtspositie van de tijdelijke vervanger. De gronden voor tussentijds ontslag als lid van een vertegenwoordigend orgaan zijn ter bescherming van haar of zijn positie in de Grondwet immers opgesomd. Een vervanger zou zich daarop kunnen beroepen, om zijn of haar ontslag na 16 weken of daaromtrent tegen te gaan. Dat vinden wij een rijkelijk vergezochte motivering. Vervanging geschiedt hoe dan ook op basis van vrijwilligheid, en de vervanger weet dus vooraf dat het om een tijdelijk lidmaatschap gaat. Dat kan hij of zij weigeren, maar die weigering zal toch niet eerst pas komen als hij/zij al zitting heeft genomen? Zo wekken wij ook de indruk dat ons constitutionele stelsel naar zijn aard geen rekening zou willen houden met barrières als waarover wij het vandaag hebben. Is artikel 1 dan ineens niet meer relevant? Met andere woorden: de strekking van de relevante grondwetsartikelen is toch niet anders dan dat geen belemmering voor verkiesbaarheid mag worden opgenomen op aan het stelsel van algemene verkiesbaarheid vreemde kenmerken en dat niemand buiten zijn wil uit een vertegenwoordigend orgaan kan worden verwijderd, tenzij op met zoveel woorden vermelde gronden? De Grondwet kent geen zwangerschap en bevalling als barrières, en zo hoort het ook. Zij sluit onzes inziens vervangings-

regelingen in de wet evenmin uit, mits de vrijwillige medewerking daaraan vaststaat. Dat de tijdelijkheid tegen eventuele kwade trouw in vervolgens rechtens afdwingbaar wordt geformuleerd, is dunkt ons voor de zaak niet wezenlijk. Door de vervanging wegens zwangerschap in de Grondwet zelf onder te willen brengen, door niet te studeren, maar meer na te pluizen, maakt de regering het zichzelf en ons allemaal onnodig moeilijk. Dat overigens de Raad van State in zijn advies grondwettelijke regeling bepleitte, zoals de memorie van antwoord beweert, is ons ontgaan. Het staat dan ook nergens in zijn advies. Het opvallende aan dat advies is nu juist, dat elke constitutioneelrechtelijke redenering erin ontbreekt.

Ik geef een enkel voorbeeld van die moeilijkheden. Door de vervangingsregeling in de Grondwet op te nemen, wekt zij onvermijdelijk de indruk dat niet de persoon van het kamerlid de beslissende actor is, maar zijn partij en dat er dus iets niet helemaal klopt met het ontbreken van elke last. Ja natuurlijk, de vervanger stemt krachtens artikel 67 van de Grondwet ook zonder last, maar zijn benoeming en zijn ontslag hebben iets met dat partijverband te maken. Daar heeft de heer Heijne Makkreel ook al op gewezen. Dus is er naar mijn idee wel degelijk indirect een last sprake.

Over de onvermijdelijk ernstige complicaties bij wijziging van ons kiesstelsel, die de uitkomst zijn van deze regeling, zal ik het vandaag korthedshalve niet hebben. Ik begrijp uit de memorie van antwoord dat de regering blij is met elk extra argument tegen invoering van het meerderheidsstelsel. Voor het eerst ontmoet ik bij deze minister zulk een orthodoxe voorkeur voor de evenredige vertegenwoordiging.

Een erg "bestudeerde" methode om het probleem op te lossen is deze grondwetswijziging niet, maar haar daarom tegenhouden gaat ons veel te ver, vooral als dat zou betekenen dat "letterknechten" en "napluizers" ons aldus zouden weten te weerhouden van een nette regeling voor vrouwelijke volksvertegenwoordigers die graag een kind willen krijgen en die voor vervanging niet van andersmans "goeiigheid" afhankelijk willen zijn. Voorts, als zulk een brede meerderheid in de Tweede Kamer het probleem langs deze weg wil oplossen, dan moeten wij het

maar bij onze lichte irritaties laten en het zwaarst laten wegen wat ook het zwaarste is. Die conclusie trek ik meteen in eerste termijn. Dit debat moet immers, te midden van alle drukte, niet langer duren dan strikt noodzakelijk. Als wij dan toch in hoofdzaak onszelf dienen te overtuigen, kan het beter maar aanstonds duidelijk worden indien wij daarin zijn geslaagd.

Mijnheer de voorzitter! Wij zullen de dag prijzen dat enerzijds ruimhartiger en anderzijds met meer studie en respect naar ons constitutionele recht zal worden gezien, naar de dag dat wij onszelf hebben weten te bevrijden van wat ik nu maar "het Sijpesteyn-syndroom" noem, dat napluizen houdt voor studeren.

□

Mevrouw **Van Wijngaarden** (Groen Links): Mijnheer de voorzitter! Mevrouw Brouwer heeft een uitstekende bijdrage geleverd aan het debat aan de overzijde over dit onderwerp. Daarom kan ik vandaag volstaan met een korte bijdrage.

Met de indiening van het wetsvoorstel op stuk nr. 23430 geeft de regering duidelijk aan dat deelneming van vrouwen aan het openbaar bestuur en het politiek orgaan serieus genomen wordt. In bedrijven en bij ambtelijke organisaties zijn ouderschapsfaciliteiten en zwangerschapsverlof al enkele jaren geregeld. Vakbonden hebben wat dit betreft uitstekend werk verricht. Dat een goede zwangerschapsregeling voor vrouwen in openbaar-bestuursfuncties pas nu geregeld gaat worden, heeft onder andere te maken met het feit dat daarvoor een grondwetswijziging noodzakelijk is, alhoewel door verschillende partijen duidelijk is aangegeven dat deze overbodig is. Tijdens de discussie in de Tweede Kamer is er onder andere door de PvdA herhaaldelijk op gewezen dat zwangerschapsverlof eenvoudig in de Kieswet geregeld zou kunnen worden. Een regeling opnemen in de Kieswet betekent niet dat deze afdwingbaar is. De gedachte leefde, een voorstel in de Kieswet op te nemen om de nu op vrijwilligheid gebaseerde afspraak afdwingbaar te maken. Dat zou kunnen door een bepaling op te nemen, waarin staat dat bij overeenkomst kan worden afgesproken dat de vervanger zal vertrekken na 16 weken in plaats van aan het eind van de zittingstermijn.

Dit komt echter neer op een beperking van het kiezersmandaat dat in de Grondwet voor de hele zittingstermijn is gewaarborgd. En daar zit de crux.

Dit betekent dat een wijziging in de Kieswet strijdig is met de Grondwet. De huidige Grondwet laat geen ruimte voor de verplichting van de vervanger om het lidmaatschap van het vertegenwoordigend orgaan op te geven na het einde van het zwangerschaps- en bevallingsverlof van de vervanger volksvertegenwoordiger. De reden hiervoor is dat er onder de huidige Grondwet rechtens geen mogelijkheid is voor de wetgever om het lidmaatschap van een vervanger eerder te doen eindigen dan aan het eind van de zittingstermijn. Door nu een bepaling op te nemen in de Grondwet die beëindiging van vervanging na 16 weken regelt, wordt dit probleem opgelost. Mijn fractie is van mening dat er door het ontbreken van een goede vervangingsregeling voor vrouwen tijdens de zwangerschap en na de bevalling een zware verantwoordelijkheid op hen drukt die daadwerkelijk uitoefenen van het passief kiesrecht kan bemoeilijken. Wij steunen dan ook van harte dit voorstel van de regering en spreken de wens uit dat in het jaar waarin het vrouwenkiesrecht 75 jaar bestaat, wij hier een wetsvoorstel zullen behandelen dat daadwerkelijk bijdraagt aan de evenredige deelname van vrouwen aan het openbaar bestuur. Evenredig in de werkelijke zin, zowel zwangere als niet-zwangere vrouwen.

De vergadering wordt van 15.23 uur tot 15.30 uur geschorst.

□

Minister **Van Thijn**: Mijnheer de voorzitter! Ik dank de Kamer voor de geplaatste kanttekeningen. Zij waren enerzijds kritisch van aard, met een lichte ondertoon van irritatie, maar al met al lijken zij anderzijds uit te monden in een – wat aan de overzijde wel eens wordt genoemd – "positieve grondhouding".

Het door de heer Van den Berg genoemde proces van zelf-overtuiging sprak mij bijzonder aan. Als dit gemeengoed wordt, mijnheer de voorzitter, kunnen de antwoorden van de regering in eerste en tweede termijn aanmerkelijk worden bekort. Zij doen enerzijds blijkbaar minder

ter zake en anderzijds leiden zij toch tot het beoogde doel. Ik wil mij verre houden van het verwijt van instrumentalisme, omdat het ook mij uiteindelijk gaat om de inhoud van de wetgeving. Ik zal toch naar beste vermogen op de verschillende argumenten ingaan.

Het "Sijpesteyn-syndroom" spreekt mij niet zo aan. Mijn parlementair geheugen laat weinig te wensen over, maar dat syndroom was nog niet toegevoegd aan de serie traumatische ervaringen die ik in mijn politieke loopbaan heb opgedaan. Bij het pseudoniem van twee journalisten uit die periode moest ik echter wel denken aan het pseudoniem waaronder een tweetal burgemeesters nog niet eens zo lang geleden een brief hebben gericht aan een thans niet te noemen lid van de Tweede Kamer, waarbij zij zich bedienden van het pseudoniem "Dokter Veenbrand junior"!

Mijnheer de voorzitter! Ter zake. Ik ga eerst in op het overwegingswetsvoorstel inzake de herzieningsprocedure van de Grondwet. Ik hoef niet lang stil te staan bij de voorgeschiedenis, alhoewel ik wel alle eer dien te bewijzen aan de geachte afgevaardigde de heer Vis. Hij beleeft "his finest hour" nu, negen jaar na indiening van zijn motie in deze Kamer, zijn wens thans in vervulling gaat. Daarvoor was wel een sprongsgewijze interpretatieverandering nodig, waar hij lichtvoetig over heen wandelde. De heer Postma heeft iets meer zinnen gebruikt om de regering dat toch lichtelijk in te peperen.

Wij kennen allemaal de voorgeschiedenis. Toen deze Kamer zich ernstig verzette tegen het vooruitzicht om vervroegd ontbonden te worden, sprak de minister-president, daarin gevolgd door de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken, het wijze woord – waar ik ook deze dagen vurig naar verlang – dat wij hierover geen messen willen trekken. Dat heeft tot de indiening van deze grondwetswijziging geleid.

Het voorstel zoals het er nu ligt, biedt naar mijn oordeel een goed evenwicht tussen enerzijds de waarborg van een verzwaarde totstandkomingsprocedure en anderzijds een niet onnodig zware behandelingsprocedure. De argumenten voor zowel het ene als het andere aspect zijn aan de overzijde ruimschoots aan de orde geweest. Ook enkele geachte

afgevaardigden hebben gewezen op de noviteit sinds de grondwetsherziening van 1983, dat het met het oog op de andere wijze van verkiezing van deze kamer weinig zin heeft om tot tussentijdse ontbinding over te gaan.

Hoewel de betekenis van personele wijzigingen in deze Kamer uiteraard nimmer onderschat moet worden, is het feit dat er geen wijziging in de politieke samenstelling van de Kamer kan optreden, constitutioneel doorslaggevend. Daarom is de regering met de Eerste Kamer van oordeel, dat aan ontbinding van de Eerste Kamer wegens grondwetswijziging in beginsel weinig betekenis meer toekomt. Het is de vraag of die betekenis voldoende is om een door de Grondwet verplichte voortijdige ontbinding nog te rechtvaardigen. Onze conclusie is geweest dat dit niet het geval is.

Als deze grondwetswijziging van kracht wordt, zal het voortaan de Eerste Kamer in dezelfde samenstelling zijn die over een voorstel tot grondwetswijziging in eerste en in tweede lezing stemt. Als zodanig blijft de Eerste Kamer dus een rol vervullen in de verzwaarde totstandkomingsprocedure van de grondwetswijziging. Daarmee wordt aangesloten bij de bestaande procedure. Overigens is het niet uitgesloten dat de Eerste Kamer aanmerkelijk anders is samengesteld bij de tweede lezing, bijvoorbeeld omdat er tussentijds verkiezingen voor provinciale staten zijn geweest. Door de mogelijkheid dat de omstandigheden tussen eerste en tweede lezing zijn gewijzigd, moet aan het tweederde-vereiste in tweede lezing materiële betekenis worden toegekend.

Er is zowel aan de overzijde als door de heren Vis en Van den Berg gevraagd of er nog gestudeerd kan worden – "geplozen" zou men kunnen zeggen – op mogelijke alternatieve grondwetswijzigingsprocedures. Ik heb aan de overzijde toegezegd dat dat op een meer geschikt en wellicht meer bezonken moment alleszins raadzaam is. Ik denk dat wij daar beter op terug kunnen komen na 3 mei. Ik geloof dat voor die tijd geen bezonken momenten meer te verwachten zijn.

Ik kom dan aan de opmerkingen over de grondwettigheid van de niet-gelijktijdige ontbinding van de Tweede en Eerste Kamer. Ik heb daar

zojuist al even terloops over gesproken. De geschiedenis en de strekking van het derde lid van artikel 137 van de Grondwet en de eerder gevolgde praktijk ter zake wijzen in de richting van een gelijktijdige ontbinding. Vandaar de aanvankelijke voorkeur, maar met deze hoofdzakelijk historische interpretatie is niet de enige mogelijke uitleg van de Grondwet op dit punt gegeven. Ik kan verwijzen naar prof. Kortmann. Het probleem is dat verwijzingen naar professoren altijd worden gedaan als het uitkomt. Iemand heeft prof. Kortmann zojuist geciteerd op een wijze die niet uitkomt. Als ik hem nu citeer, loop ik straks dus vast en dat doe ik dus maar even niet.

Het punt is duidelijk: er kan verschillend over worden gedacht. Zelfs de regering heeft hier in haar eigen boezem in verschillende tijdsgewrichten verschillend over gedacht. Inmiddels is het echter zo dat vrijwel de voltallige Tweede Kamer de jongste interpretatie deelt en zoals het zich thans aftekent, lijkt die interpretatie ook in dit huis onderschreven te worden, hoewel wij dat moeten bezuren met de berisping dat wij ons hier en daar aan een hoog gehalte van letterknechterij schuldig hebben gemaakt.

Er is in dit verband door de heer Vis gevraagd of wij niet af moeten van de ontbinding van de Tweede Kamer. Ik ben met de heer Holdijk – anderen hebben zich daarbij aangesloten – daarentegen van mening dat te allen tijde moet worden vastgehouden aan de raadpleging van de kiezers, ook al lijkt dat archaisch en ook al is dat in het merendeel van de gevallen een fictie. Volgens mij is dat zelfs in alle gevallen zo, tenzij wij ooit komen tot de uitvoering van het staatkundig programma van D66, waarna het issue van de gekozen minister-president best een rol zou kunnen spelen bij een tussentijdse verkiezing die tevens in het teken staat van een grondwetsherzieningsprocedure.

Het is in ieder geval niet doenlijk om een onderscheid te maken tussen grondrechten en de institutionele bepalingen. Ga daar maar eens aan staan! Zo is het kiesrecht zowel grondrecht als een organisatiebepaling en zo zijn de rechten van het parlement ook van direct belang voor de rechten van de burger, evenals bijvoorbeeld het organisatie-

voorschrift over de openbaarheid van bestuur.

Waar ik wel in kan komen, zijn de opmerkingen van de heer Vis over de gevolgen van het introduceren van een rechterlijk toetsingsrecht. Zou dat er zijn, dan zou er inderdaad een verband kunnen worden gelegd tussen het toetsingsrecht en een grondwetsherzieningsprocedure. Het lijkt mij in het algemeen en zeker onder de huidige omstandigheden weinig raadzaam om thans over de wenselijkheid van dat toetsingsrecht te spreken, terwijl de minister van Justitie op dat punt nog een nadere notitie heeft toegezegd. De notitie komt er vroeg of laat aan, maar de minister heeft thans nog andere zorgen. Wij leven sterk met hem mee.

De heer Holdijk heeft nog gevraagd of bij ongelijktijdige ontbinding niet het risico van vertraging bestaat. Hij vroeg zich af of er niet een periode van drie jaar zou kunnen liggen tussen de ontbinding van de Eerste Kamer en die van de Tweede Kamer. Dat risico bestaat niet meer als dit wetsvoorstel wordt aangenomen. Mocht het onverhoopt niet worden aangenomen, dan is het risico er wel, al zal dit extreme geval zich niet gauw voordoen. Het lijkt mij dan ook niet zo zinvol om eventualiteiten als deze met de Kamer door te nemen, nu het ernaar uitzielt dat dit wetsvoorstel wel degelijk aanvaard zal worden.

Zoals ik in korte tijd al van de heer Postma gewend ben, heeft hij ook nu twee indringende vragen gesteld. In de eerste plaats heeft hij geïnformeerd naar de mogelijkheid van delegatie, waarvan hij geen liefhebber is. Ik moet bekennen dat het woord "regelen" inderdaad delegatie mogelijk maakt, bijvoorbeeld naar een AMvB. Zoals ik bij eerdere gelegenheden al heb gezegd, betekent dit niet dat er ook volledig gebruik van zal worden gemaakt. Ik kan de heer Postma dus opnieuw geruststellen. Uiteraard zullen de hoofdlijnen in de Kieswet worden opgenomen, maar de ervaring in kiesrechtangelegenheden leert dat bepaalde uitvoeringskwesties van technische aard op een lager niveau dan dat van de wet geregeld moeten worden. Je kunt bijvoorbeeld denken aan een regeling voor het gebruik van een verklaring van een arts omtrent de zwangerschap van een volksvertegenwoordiger.

In de tweede plaats heeft de heer Postma nog een leesteken achter een leesteken gezet, namelijk een vraagteken achter een komma. Ik kan naar eer en geweten mededelen dat de komma is ingevoegd overeenkomstig de formuleringen die hiervoor in de Aanwijzingen voor de regelgeving zijn opgenomen.

Voorzitter. Hiermee ben ik aangekomen bij het tweede onderwerp, dat meer omstreden is: de vervanging wegens zwangerschap en bevalling. Het doel van het voorstel is het wegnemen van barrières voor vrouwen om ten volle gebruik te kunnen maken van het *passieve kiesrecht*. Verschillende sprekers hebben dit doel onderschreven. En in die afweging in de persoonlijke levenssfeer, waar sommigen over gesproken hebben, kan men toch kiezen voor een loopbaan als volksvertegenwoordiger. Dit is dus persoonsgebonden. Het is een seksspecifiek voorstel, niet meer en niet minder.

Men kan het met die doelstelling niet eens zijn, zoals de heer Heijne Makkreel. Men kan ook twijfelen: als je toch zoiets regelt, moet dat dan niet breder gebeuren? Maar dan komen wij in het vervolg van het verhaal in de problemen. Als men het evenwel eens is met de principieel belangrijke en praktisch beperkte doelstelling, zijn er nog wel allerlei vragen te beantwoorden: wat heeft de Grondwet ermee te maken, had dat niet in de Kieswet geregeld moeten worden, waarom is afspraak geen afspraak en het gaat toch om volksvertegenwoordigers?

De heer Van den Berg heeft nog gezegd dat de Raad van State ten onrechte ten tonele is gevoerd in verband met de noodzaak van grondwetsherziening. Ik heb dit aan de overzijde ook als argument aangevoerd, maar toen werd ik besprongen door mensen die zeiden: daar staat niets over in. Dat klopt. De Raad van State is mordicus tegen de inhoud en de doelstelling van het voorstel en is helemaal niet toegekomen aan die instrumentele vraag. Ik geef toe dat ik niet kan aanvoeren dat de Raad van State heeft gesteld dat, wil men dit, grondwetsherziening onvermijdelijk is. Het tegendeel is echter ook niet het geval. De Raad van State is in zijn woede – en dat is iets anders dan irritatie – domweg niet toegekomen aan de beantwoording van die vraag. De doelstelling is dus om een

seksspecifieke belemmering voor vrouwen weg te nemen.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): De minister postuleert dat er sprake is van een belemmering. Maar mij is nog nimmer uiteengezet wat die belemmering is. Ik heb in eerste termijn gezegd dat er mijns inziens überhaupt geen belemmering is voor de betrokken vrouwelijke volksvertegenwoordigers. Zij worden op geen enkele manier geremd om hun zwangerschap en bevalling op de daarvoor noodzakelijke wijze te beleven. De enige die problemen hebben, zijn hun fracties. Nogmaals, de minister postuleert dat die belemmering er is voor de betrokken volksvertegenwoordigers. Ik wil dan ook graag dat dit toch uitgelegd wordt.

Minister **Van Thijn**: In een tweetal gevallen is gebleken dat er wel degelijk consequenties zijn voor de persoon in kwestie. Bovendien zijn er allerlei rechtspositionele belemmeringen, als afspraken niet goed worden geregeld c.q. niet afdwingbaar zijn. Straks kom ik terug op datgene waarmee de fracties te maken hebben. In dat verband is de vraag gesteld of er niet met stemoverdracht volstaan kan worden. Het is een persoonsgebonden kwestie, zoals de heer Postma ook heel helder heeft onderstreept. Dat er ook rechtspositionele consequenties zijn, staat volgens mij buiten kijf.

Nog iets over de noodzaak van grondwetswijziging. Je kunt het eens zijn met de opmerking van de heren Van den Berg en Vis, dat dit geregeld moet worden. Zij vragen zich toch in ernst af waarom de Grondwet erbij gehaald wordt. Ik begin niet weer aan de leer van de gerede twijfel, maar ik moet er toch op wijzen, dat in de Grondwet limitatief wordt geregeld om wat voor redenen tussentijds kamerleden hun lidmaatschap, dat voor vier jaar geldt, kunnen beëindigen. Mevrouw Van Wijngaarden heeft dat nog eens beknopt samengevat en ik sluit mij korthedshalve bij haar opmerkingen aan. Het grote probleem met bijvoorbeeld de constructie die de heer Jurgens in de Tweede Kamer heeft aangedragen en die hier ook door de heer Van den Berg nog eens is bepleit, is dat afspraken niet louter in de Kieswet afdwingbaar kunnen worden gemaakt. De heer Holdijk

heeft gevraagd waarom afspraken afdwingbaar moeten worden gemaakt; we zijn toch allemaal eerlijke mensen en afspraak is afspraak, voor volksvertegenwoordigers in het bijzonder want politici zijn toch integer. Dat is waar, maar je kan het ook omdraaien. Een kamerlid dat zwanger wordt, mag niet afhankelijk zijn van de goede gunsten van vervanger. Zeker waar het gaat om de uitoefening van het passief kiesrecht is dat onwenselijk. Wij willen een gunst veranderen in een recht en dan komt er een wettelijke waarborg voor de uitoefening van dat grondrecht onder die omstandigheden.

Ik wijs er overigens op dat als een regeling in de Kieswet niet in overeenstemming kan worden gebracht met de tekst van de huidige Grondwet, dit natuurlijk in dezelfde mate geldt voor een gentlemen's agreement. Het woord is natuurlijk niet echt toepasbaar op de casus waarover wij spreken, maar het begrip is dat wel degelijk. Ook een gentlemen's agreement is, als je dat afdwingbaar wilt maken, niet in overeenstemming te brengen met de Grondwet.

Wat gebeurt er als de Kieswet bepaalt, dat bij overeenkomst wordt bepaald dat de vervanger zal vertrekken niet aan het einde van de zittingstermijn maar na 16 weken. Het antwoord is duidelijk: zonder die wettelijke regeling is er geen sprake van een beperking van het kiezersmandaat, dat in de Grondwet voor de gehele zittingstermijn is gewaarborgd. Met die wettelijke regeling is die er echter wel. Uit de wet die bepaalt dat de overeenkomst afdwingbaar is, vloeit dus voort dat het lidmaatschap van de vervanger niet pas aan het einde van de algemene verkiezingstermijn maar al na afloop van de vervangingsperiode van 16 weken eindigt. Die wettelijke consequentie zou in strijd komen met het zojuist door mij aangeduide grondwettelijk recht. Mijn conclusie is dan ook geen andere dan dat ook deze oplossing grondwetswijziging vergt.

Ik acht mij nu ontslagen van de plicht om nu nog uitvoerig in te gaan op de wenselijkheid van het voorstel.

Waar ik nog niet op ben ingegaan, is het vraagstuk van stemoverdracht als alternatief. De heren Van den Berg en Holdijk hebben gezegd dat de argumentatie in de Tweede Kamer op dat punt niet overtuigend

is geweest. De heer Van den Berg sprak over een onderbelichting. Om te beginnen moet ik zeggen dat ook voor stemoverdracht grondwetswijziging nodig is. Een ander punt dat dan zwaar weegt, is dat naar onze mening – het is een herhaling van zetten – stemoverdracht toch een reductie inhoudt van de functie van een volksvertegenwoordiger. De functie van een volksvertegenwoordiger is niet het enkel uitbrengen van een stem. Ik weet dat ooit een lid van deze Kamer zich met *dédain* heeft uitgesproken over die volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer die hun activiteiten daartoe lijken te reduceren. Ik zal het trefwoord dat hij in stelling bracht niet herhalen, om geen oude wonden op te rijten. Maar ik ben het met hem eens dat de functie van volksvertegenwoordiger meer inhoudt dan het stemmen alleen. Ik ben ook niet bang voor het ontstaan, dat is ook al in het kader van de zelfovertuiging al binnen dit debat weerlegt, van twee verschillende categorieën van kamerleden. Er zijn altijd verschillende categorieën van kamerleden: nieuwkomers/oude rotten, mannen/vrouwen en noem het maar op. Een vervanger kan een oude rot zijn, een vervanger kan ook iemand zijn die al heel lang heeft meegedraaid in de fractie. Wat ikzelf het meest overtuigende argument vindt, is dat een vervanger het maandenlang kan zien aankomen dat hij of zij ooit tot vervanging geroepen wordt. Ik zeg "zij" en dat brengt mij even op twee opmerkingen van de heer Holdijk, die vroeg wat er gedaan moet worden als 16 weken te kort blijkt te zijn. Ik vind dat de verdediging van dit seksespecifieke probleem en de afbakening tot een overzichtelijk vraagstuk wat alleen voor die specifieke categorie van kamerleden geldt, is gekoppeld aan de gangbare termijn in de wetgeving van 16 weken als het gaat om zwangerschaps- en bevallingsverlof. Mocht het door allerlei omstandigheden langer duren, dan ontstaat inderdaad een situatie die niet verschilt van het bredere probleem dat wij expres niet hebben willen regelen, omdat het niet persoonsgebonden is en ook niet nader is af te bakenen, namelijk het probleem van ziekte in het algemeen. De heer Holdijk heeft zijn fantasie verder nog de vrije loop gelaten en heeft zich afgevraagd wat er moet gebeuren als de vervangster

ook weer zwanger wordt. Ik denk dat het niet verstandig is ons bij dit onderwerp te veel in fantasieën te begeven. Dat riep bij mij weer de vraag op: Wat doe je nou als het één en dezelfde vader is? En zo kunnen wij eindeloos doorgaan. Ik denk dat die situatie nauwelijks denkbaar is, omdat de gevallen waarin het zich voordoet ook op de vingers van één hand te tellen zijn.

Ik kom nu opnieuw bij het vraagstuk van de algemene vervangingsregeling. Er is gevraagd, of het niet breder moet worden aangepakt, bijvoorbeeld bij langdurige ziekte of bij langdurig verblijf in het buitenland. Dat betekent eigenlijk dat wij het bijzonder doel van de wet niet accepteren. Het einde is zoek, als je het in den brede gaat regelen, ook voor langdurig deelnemen aan delegaties in het buitenland. Om het zo kort mogelijk te houden, de heer Postma heeft dit argument naar mijn mening helder weerlegt in de sfeer van het verschil tussen persoonsgebonden en functiegebonden ontstentenis.

Voorzitter! De heer Van den Berg vreest dat met de vervangingsregeling de vertegenwoordiging door partijen in plaats van de vertegenwoordiging op persoonlijke titel wordt geïntroduceerd. Mijn antwoord is, dat het voorgestelde artikel 57a van de Grondwet niet zal leiden tot het lidmaatschap van een vertegenwoordigend orgaan namens een politieke partij. Dat geldt evenmin voor de te treffen vervangingsregeling. Dat als tijdelijk vervanger zal worden benoemd diegene die daarvoor op grond van de lijst het eerst in aanmerking komt, doet hieraan niets af. Een dergelijk systeem van benoeming in vacatures is immers inherent aan een lijstenstelsel en geldt thans ook voor reguliere vacatures. Dus dat is niets bijzonders. In een lijstenstelsel wordt aan een lijst een bepaald zetelaantal toegekend op basis van het aantal op de lijst uitgebrachte stemmen. Voor de toewijzing van een zetel aan een individuele kandidaat is vervolgens het aantal voorkeurstemmen dat hij heeft behaald van belang en de plek die hij op de kandidatenlijst inneemt. Met name op dat laatste punt is de invloed van de politieke partij doorslaggevend. Het vorenstaande neemt echter niet weg, dat de kandidaat die uiteindelijk als lid wordt benoemd, slechts op basis van de lijst van de verkiezingsuitslag en

niet námens de lijst wordt benoemd. Ik geef toe, het heeft hier en daar het karakter van een fictie. Als wij nu echt naar de regel kijken, is de redenering die ik zojuist uiteenzette toch de gangbare.

Dit principe geldt evenzeer voor de benoeming in reguliere vacatures als het zou gelden voor benoeming in tijdelijke vacatures wegens zwangerschap en bevalling. De tijdelijke vervangingsregeling zal dan ook geen afbreuk doen aan artikel 67, derde lid, van de Grondwet. Ieder lid van een vertegenwoordigend orgaan – ook het lid dat wordt benoemd in de tijdelijke vacature wegens zwangerschap en bevalling – zal zonder last moeten stemmen.

De heer Van den Berg meende, dat grondwetswijziging eigenlijk niet wenselijk zou zijn omdat de vervangingsregeling naar zijn oordeel naar de aard gebonden is aan het lijstenstelsel dat niet uitdrukkelijk in de Grondwet is neergelegd. Ook de heer Postma vroeg zich af, of de interpretatie van het desbetreffende artikel inzake de evenredige vertegenwoordiging niet een te enge interpretatie is. De heer Van den Berg deelde een berisping uit, juist aan deze minister, die toch een heel verleden heeft, om op basis van dat artikel toch iets ruimer te denken dan alleen aan de strikte evenredige vertegenwoordiging. Ik aanvaard die berisping. Ik denk dat in het pluiswerk van overigens hoog gehalte van de heer Van den Berg ook een steekje is los komen te zitten. Er zijn staatkundige rapporten genoeg en visies van staatsrechtsgeleerden te over, dat ook een gematigd districtenstelsel zou passen binnen het huidige grondwetsartikel en dat grondwetsherziening op dit punt niet echt nodig is. In de stukken is dit overigens niet aangekaart. Ik zou niet graag als bijproduct van deze regeling, waar iedereen overigens mee kan leven, een te enghartige interpretatie van de Grondwet op dit punt willen achterlaten.

Mijnheer de voorzitter! Ik meen dat ik hiermee alle opmerkingen heb beantwoord. Ik ben blij dat de hier en daar gebleken irritatie er niet toe leidt dat beide wetsvoorstellen bij voorbaat kansloos zijn. Dank u.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij zijn toe aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef graag het woord aan de heer Vis.

□

De heer **Vis** (D66): Die zijn "finest hour" beleeft, als ik de minister goed begrepen heb. Deze churchilliaanse uitdrukking maakte mij ineens duidelijk waarom ik vanmiddag mijn geluk ook niet op kon. Alleen al daarom heb ik behoefte aan een tweede termijn.

Mijnheer de voorzitter! Ik heb enkele dingen tegen de minister te zeggen. Dat heeft eigenlijk vooral te maken met het al of niet vasthouden aan de ontbinding van de Tweede Kamer na de eerste lezing. De minister zei: het onderscheid valt niet te maken. Hij gaf een groot aantal voorbeelden waarvan hij vond dat het onderscheid niet te maken viel. Ik wil met hem best eens de Grondwet doorlopen om die bepalingen aan te wijzen die voor de burger van betekenis zijn. De minister noemde de rechten van de Tweede Kamer, maar ik kan mij moeilijk voorstellen dat de Tweede Kamer haar eigen rechten zou afschaffen en daardoor tegengehouden zou worden door de burger. Het is een zeer hypothetische situatie. Als wij zover zijn, valt er niet erg veel meer te redden. Neen, het gaat echt om de rechten en de plichten van de burger. Ik weet wel dat je de Grondwet dan eventjes met een fijne kam zou moeten doorlopen. De dienstplicht staat bijvoorbeeld niet in hoofdstuk I van de Grondwet, maar dat is een kwestie van organisatie. Ik ben het dus niet met de minister eens. Het deed mij wel goed dat hij inderdaad het probleem van het toetsingsrecht ook ziet, als dat wordt ingevoerd. Er bestaan geen fundamentele bezwaren tegen kamerontbinding in verband met de tweede lezing, maar wij hebben er wel iets raars van gemaakt door die kamerontbinding altijd te laten samenvallen met de periodieke verkiezingen voor de Tweede Kamer. Als het gewoon er tussendoor ging, was het wat anders. Wij zijn echter al heel erg afgeweken van de oorspronkelijke bedoeling van de grondwetgever. Dat zijn wij bijna vergeten, maar daardoor is dat tijdrovende element ontstaan.

De heer **Heijne Makkreel** wil vasthouden aan de ontbindingsregeling met een verwijzing naar Duitsland. Hij zei: ook over de staatsinrichting moet je de burgers raadplegen. Als men dat in Duitsland had gedaan, dan zou Hitler geen

kans hebben gekregen, maar dan zou men hem hebben tegengehouden.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Dit is een onjuist citaat.

De heer **Vis** (D66): Neem mij niet kwalijk. Ik luister gespannen.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Ik heb niet gezegd dat de kiezers Hitler zouden hebben tegengehouden. Ik heb alleen gezegd dat Hitler niet de gelegenheid zou hebben gehad om met de schijn van legaliteit de zaak over te nemen. Dat houd ik vol.

De heer **Vis** (D66): Ik roep even de Duitse parlementaire geschiedenis te voorschijn, maar ik heb die niet helemaal paraat. Hitler heeft gebruik gemaakt van de noodbevoegdheden die in de grondwet stonden. Ik meen dat hij op basis van die noodbevoegdheden een heleboel aan zich heeft getrokken.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Die noodbevoegdheid heeft hij eerst onder de druk van de SA door de Rijksdag met een tweede meerderheid laten aannemen.

De heer **Vis** (D66): En u denkt dat het waarschijnlijk niet zou zijn gebeurd, als het eerst was voorgelegd aan het volk?

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Dan had in elk geval het volk zich daarover moeten uitspreken. Ik zeg niet dat Hitler dan niet aan de macht was gekomen, maar het zou hem niet zo gemakkelijk zijn gelukt dat met de schijn van legaliteit te doen als het nu is gegaan.

De heer **Vis** (D66): Wij hebben het over de Nederlandse Grondwet en niet over de Duitse grondwet anno 1933. Ik zou er nog veel over kunnen zeggen, maar ik ben bang dat wij te veel afdwalen. Het heeft te maken met het vertrouwen dat men in procedures stelt en met de wezenlijke basis van een democratische gemeenschap. Ik denk dat de heer **Heijne Makkreel** en ik die onderwerpen verschillend benaderen. Ik zal er nog eens met hem over praten. Het onderwerp is natuurlijk van grote betekenis.

De heer **Postma** heeft een interessant onderscheid gemaakt tussen de wetgever en de grondwetgever. Hij kwam tot de conclusie,

meen ik, dat het de wetgever vrij staat om een bepaalde interpretatie te geven, zolang de grondwetgever zich niet heeft uitgesproken en zich niet verzet. In dit land is echter nooit helemaal duidelijk wanneer de wetgever dan wel de grondwetgever aan het woord is. Wie is er bijvoorbeeld hedenmiddag aan het woord, de wetgever of de grondwetgever? Ik denk dat het de wetgever is, want wij nemen een wet aan die bevordert dat de Grondwet wordt veranderd. Het verschil tussen wetgever en grondwetgever blijkt eigenlijk alleen maar uit de wijze van besluitvorming. De wetgever beslist met gewone meerderheid en de grondwetgever met tweederde meerderheid plus één stem.

In 1887 was het de wetgever die aan het woord was, maar eigenlijk was het de liberale fractie in de Eerste Kamer. De grondwetgever interpreteert niet, maar stelt. Hij beslist en bepaalt. Zolang hij niet aan het woord is, zijn allerlei organen, instituties en particuliere individuen in staat om hun eigen interpretatie te geven. Zelfs beide Kamers beslissen over het algemeen bij meerderheid van stemmen of zij iets wel of niet in strijd vinden met de Grondwet. Die verhouding tussen wetgever en grondwetgever doet mij wat gekunsteld aan, maar ik vond het wel zeer knap gevonden. Ook met de heer **Postma** wil ik daar nog wel eens van gedachten over wisselen.

Mijnheer de voorzitter! Het zal u niet ontgaan dat wij beide voorstellen van harte steunen. Dat zullen wij ook in de tweede ronde wel doen.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Ik dank de minister voor zijn reactie. Ik kom met een enkele opmerking op beide wetsvoorstellen terug en begin met wetsvoorstel 23575. Ik had natuurlijk inderdaad het antwoord op mijn vraag over de mogelijke vertraging ook zelf kunnen bedenken. Ik begrijp dat wij nog maar één keer met een ontbinding van de Eerste Kamer te maken hebben die samenvalt met de periodieke verkiezingen.

Wat de vereenvoudiging van de grondwetsherzieningsprocedure betreft heb ik in eerste termijn rekening willen houden met de mogelijkheid dat er bepalingen kunnen zijn waarbij de kiezer zich

zodanig betrokken voelt, dat hij de behoefte heeft om over een herzieningsvoorstel een uitspraak te doen. Met de heer Vis denk ik dat er wel een onderscheid te maken valt, maar ik zou in elk geval, zeker na de opmerkingen van de minister, onder de huidige omstandigheden zeker geen scheidslijn willen gaan trekken binnen onze Grondwet en ik zal mij houden bij mijn eerdere opstelling.

Ik kom toe aan wetsvoorstel 23430. De minister heeft terecht opgemerkt dat hierbij van het grootste belang is, hoe men tegen het doel van het voorstel aankijkt. Dat moet heel eerlijk worden toegegeven. Er komen allerlei zaken bij, maar het doel, volgens de minister het wegnemen van een sekse-specifieke belemmering voor vrouwen, is toch de kern van de zaak. Hij zal begrepen hebben dat daar problemen liggen voor onze fracties.

Ik wil het punt laten rusten van de zwangere vervangster. Waar ik geen antwoord op heb gekregen, was de vraag naar het maximaal mogelijke gebruik van de vervangingsfaciliteit. Ik kan de vraag nu misschien anders stellen, door te vragen of het gebruik van die vervangingsfaciliteit niet tot één keer per mandaatsperiode beperkt is.

□

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Mijnheer de voorzitter! De heer Vis en ik hebben zoëven bij interruptie al even gediscussieerd. Ik blijf op dit punt vooralsnog met hem van mening verschillen. Dat geldt ook voor de opmerking die hij daarnet maakte, dat het de kiezer niet zo erg hoog zal zitten of de Kamer haar eigen rechten opgeeft. De zaak waarover we het bij interruptie hadden, ging juist om het opgeven van de rechten van de Kamer, en daarmee van alle democratische waarborgen. Dat wil ik uitdrukkelijk bij deze situatie betrekken.

De heer Postma heeft mij in zijn eerste termijn aangesproken op het onderscheid tussen verhinderingen die op de persoon betrokken zijn en verhinderingen die uit het lidmaatschap voortvloeien. Ik had dat onderscheid zelf ook uitdrukkelijk gemaakt, alleen is de conclusie die wij daaruit trekken kennelijk diametraal tegengesteld. Mijns inziens is er eerder aanleiding om consequenties te verbinden aan

verhinderingen die uit het lidmaatschap voortvloeien, dan aan verhinderingen die zuiver op de persoon betrokken zijn.

Daarmee kom ik tot het onderwerp waarop ik de minister nog wil aanspreken, namelijk wederom en nog steeds de vraag of er nu echt sekse-specifieke verhinderingen voor de betrokkenen zijn. Ik blijf betwisten dat die er zijn. Voor zover er een probleem is, is dat niet het probleem voor de betrokken volksvertegenwoordiger die afwezig is – in het midden latend om welke reden – maar voor zijn fractie, die daardoor wordt opgezegd met het verdelen van het werk dat door de afwezige niet gedaan wordt. De minister heeft daarop gezegd dat er sprake is van rechtspositionele consequenties. Ja, als je ervan uitgaat dat er vervangen wordt. Dan zijn er in de huidige situatie inderdaad rechtspositionele consequenties, want dan moet je afspraken gaan maken en maar afwachten, of men zich aan die voorwaarden houdt. Maar op dit moment heeft de enkele afwezigheid van een lid van enig vertegenwoordigend lichaam geen enkele rechtspositionele consequentie. Alle emolumenten die aan het lidmaatschap verbonden zijn, gaan gewoon door. Als de minister een andere opvatting heeft, zou ik graag willen horen, waarop hij die baseert.

□

De heer **Postma** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de minister voor zijn reactie op mijn vragen en opmerkingen. Mij resten nog enkele korte opmerkingen. Wij delen de mening van de minister niet dat invoering van de constitutionele rechtspraak zou moeten leiden tot een grondwetsherzieningsprocedure. Het verband tussen beide is ons vooralsnog onduidelijk. Kan de minister in tweede termijn aangeven welk noodzakelijk verband er is? Ik kan mij niet voorstellen dat er een kunstmatig verband gelegd wordt om op deze wijze door te voeren wat men al veel langer van plan was.

Ik ben geen voorstander van delegatie, omdat de invloed van de Staten-Generaal maximaal moet zijn. Men loopt de kans bij delegatie aan de regering dat zich allerlei zaken aan de controle van de Staten-Generaal onttrekken.

Dan kom ik bij de invoering van de komma. Volgens de minister wordt

dit voorgeschreven in één van de aanwijzingen voor de regelgeving. Welke aanwijzing is dat? Als duidelijk is dat dit in een aanwijzing voor de regelgeving staat, lijkt het mij verstandig om die aanwijzing op dit punt te veranderen. Ik vermoed namelijk dat de komma hier volstrekt misplaatst is. In de oorspronkelijke tekst van de Grondwet was de komma terecht weggelaten.

Ik heb het voorrecht enkele woorden te mogen richten tot het geacht lid van de Eerste Kamer die vandaag "his finest hour" beleeft, namelijk collega Vis, de geachte afgevaardigde voor Eext. Zoals men hoort, spreek ik in de termen van 1887. Misschien moet ik verduidelijken wat ik bedoel met het onderscheid tussen wetgever en grondwetgever. Het is denkbaar dat bij de vaststelling van een grondwetsbepaling de grondwetgever zelve op dat moment heel duidelijk aangeeft wat de betekenis van die grondwetsbepaling is. Misschien moeten wij dat niet interpreteren noemen, maar gewoon het vaststellen van de betekenis. Als dat het geval is, staat het de formele wetgever niet vrij om bij enkelvoudige meerderheid bij wijze van interpretatie daarvan af te wijken. Wanneer men dat zou willen, moet men de koninklijke weg bewandelen en wederom tot een grondwetsherziening overgaan.

In welke hoedanigheid zitten wij hier vandaag? Ik denk in de hoedanigheid van de grondwetgever, omdat wij bezig zijn met de eerste lezing van een herziening van de Grondwet, zoals voorgeschreven wordt in het achtste hoofdstuk van de Grondwet. Althans, dat heb ik gisteravond en vanochtend aan mijn fractie verteld en ik ben op dit punt niet tegengesproken.

Heb ik goed begrepen dat de minister met zoveel woorden gezegd heeft dat artikel 53, lid 1, van de Grondwet niet noodzakelijkerwijs verplicht tot een lijstenstelsel? Mijns inziens zou er noodzakelijkerwijze een lijstenstelsel moeten zijn als wij tenminste willen dat de vervangingsregeling enige zin heeft. Als er geen opvolger is – die is namelijk op een lijst te vinden – heeft de vervangingsregeling geen zin. Dus ik wil concluderen dat artikel 53, lid 1, van de Grondwet niet verplicht tot een lijstenstelsel, maar dat dit wel, wanneer wij ernst willen maken met een vervangingsregeling, niet grondwettelijk, maar noodzakelijker-

wijs op grond van de vervangingsregeling tot de handhaving van een lijstenstelsel leidt.

□

De heer **Van den Berg** (PvdA): Voorzitter! Zouden wij onze geïrriteerdheid moeten handhaven, als wij zo tegemoetkomend beantwoord worden door de minister? Dat is niet vol te houden. Dit geeft aan, hoe dankbaar wij de minister zijn. Zouden wij bovendien onze geïrriteerdheid moeten volhouden, als wij klaarblijkelijk bezig zijn – althans bij één herziening – aan een herziening die misschien nog wel eens de geschiedenis ingaat als de Lex-Vis, om niet te zeggen de lex fundamentalis-Vis? Dit kan niet ieder kamerlid op zijn conto schrijven.

Nu wij het toch over grondwetsherziening hebben: eigenlijk laat het decor al zien wat vandaag de dag de betekenis is van een grondwetsherziening. 's Ochtends spreken wij over zoiets constitutioneel gezien onbelangrijks als een routetje voor een trein door dit land. Dan zit de zaal vol, de tribune vol en staan de camera's klaar. Als u het mij vraagt, is dit heel begrijpelijk en waarschijnlijk ook heel terecht. Hebben wij het daarentegen over zoiets deftigs en belangrijks als een grondwetsherziening, dan loopt de zaal leeg, de publieke tribune leeg en denken de journalisten: Ik kom straks wel weer terug.

Dit zegt iets over het klimaat waarin grondwetsherzieningen vandaag plaatsvinden en de belangstelling hiervoor. Dit wil niet zeggen dat wij hiermee onbelangrijk worden gevonden, maar wel dat de relatie constitutionele wetgeving en kiezer een totaal andere is dan in de tijd waarin de constitutie werd geschreven en waarin met name deze herzieningsregeling tot stand is gebracht.

Een medefractielid van mij zei gisteren: En als nu voorgesteld zou worden, de monarchie af te schaffen? Zouden we daar de kiezers niet bij betrekken? Ik denk dat de kiezers de grondwetgever in het geheel niet nodig zouden hebben om hierbij betrokken te worden. Zelfs het referendum zou er niet voor nodig zijn. De commotie over zo'n voorstel zou waarschijnlijk groter zijn dan de demonstratie op het Malieveld in

1918, toen Troelstra zich slechts een middagje vergist had.

Het zou dus wel eens kunnen zijn dat er ook in de relatie kiezer-constitutie het een en ander veranderd is, al was het maar in termen van bekendheid en publiek debat zoals het zich vandaag voltrekt en zoals dit honderd, laat staan tweehonderd jaar geleden, ging.

Dit is voor mij een van de belangrijkste redenen om te zeggen: Laten wij de herzieningsprocedure, ook wat de Tweede Kamer betreft, nog maar eens goed onder ogen zien. Met de minister denk ik dat "studerende" – om deze terminologie even terug te halen – beter kan plaatsvinden na 3 mei.

Het zou dan dus ook kunnen gaan om de relatie van de herzieningsprocedure enerzijds met de wijze van verkiezing van deze Kamer anderzijds. Is deze niet voor verandering vatbaar? Dezelfde heer Vis heeft jaren geleden al gewaarschuwd voor de mogelijk eigenaardige effecten hiervan. Je zou kunnen denken aan het leggen van de relatie – ik weet niet zeker, of deze inderdaad zo automatisch is als Vis beweert – met het rechterlijk toetsingsrecht. Ik zou dan ook de relatie gelegd willen zien met de mogelijkheid van het correctieve wetgevingsreferendum. De kiezer maakt dan uit waar hij over wil stemmen. We kunnen het dan en passant hebben over de vraag of een herzieningsprocedure waarin de kiezer betrokken moet worden, zich zal moeten beperken tot onderdelen of helemaal kan verdwijnen. Ik blijf van mening dat het laatste het geval is. Hiermee zou je bepaalde legaliteitsvragen eruit halen. Ik blijf het probleem houden dat legaliteit niet het belangrijkste kenmerk was van het regime in de Duitsland dat zich in 1933 vestigde. Zo lang het mogelijk was, was het handig. Maar het recht is op den duur tegen dit soort politiek geweld sowieso niet opgewassen, ook al bedient het zich eventueel van de taal van de legaliteit.

De heer Heijne Makkreel heeft nog een ander probleem opgeworpen, overigens van heel wat minder belang dan het punt waarover we het zojuist hadden, namelijk voor wie de zwangerschaps- en bevallingsvervangingsregeling dient, voor de betrokkene of voor de partij. De partij heeft er natuurlijk een zeker belang bij. Ik denk overigens – dat is ook door anderen naar voren gebracht,

dus ik ga daarop niet meer uitvoeren – dat het voor betrokkene onder omstandigheden werkelijk een probleem kan zijn. Ik hecht er echter een zeker belang aan dat het voor de kiezer een probleem kan zijn. Kan of moet de kiezer geacht worden, te weten dat deze afwezigheid zich kan voordoen? Deze vorm maakt het mogelijk om bij verkiezingen aan de kiezer te doen weten dat vervanging mogelijk is en dat daarvoor een regeling is getroffen. De kiezer heeft er dus ook een zeker belang bij.

Ik blijf van mening verschillen met de minister over de noodzaak van een herziening van de Grondwet.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Waarom heeft de kiezer dat belang alleen bij deze specifieke afwezigheid?

De heer **Van den Berg** (PvdA): Dat punt komt overeen met hetgeen ik in eerste termijn reeds naar voren heb gebracht. De minister verdedigt het sekse-specifieke karakter van deze vervangingsregeling. Wij zijn het erover eens dat deze vervangingsregeling sekse-specifiek is. De vraag is echter of je het bij deze vervangingsregeling moet laten. Heeft juist de kiezer er niet een zeker belang bij om bij voorbaat te weten wat er in geval van ziekte of andere vormen van legitieme langdurige afwezigheid, kan gebeuren? Ik ben het op dat punt dus eens met de heer Heijne Makkreel.

Wij blijven van mening verschillen over de noodzaak van een herziening van de Grondwet. Vervanging houdt toch niet zo vreselijk veel meer in dan stemoverdracht. Een oud-kamerlid kan terugkeren, maar dat zal lang niet altijd mogelijk zijn en dat kan bovendien niet wettelijk worden voorgeschreven. Een verblijf van zestien weken in de Tweede Kamer of in de gemeenteraad kan, ook al is het voorbereid, toch niet veel meer betekenen dan het enigszins weloverwogen uitbrengen van een stem, desnoods tegen de fractie of het college in.

De heer Postma heeft gesproken over de beperkingen van de interpretatievrijheid van de wetgever. Ik ben het niet met hem eens. Ik denk dat het ook historisch niet klopt. Dat geldt overigens wel voor het voorbeeld uit 1887. De grondwetgever was toen niet op de hoogte van een bijzonder onderwijs met een karakter zoals dat later zo hevig ter

discussie is gekomen. De wetgever van 1851 echter, die een Gemeentewet moest maken, wist verdraaid goed wat de grondwetgever amper drie jaar daarvoor vond, bijvoorbeeld over de goedkeuring van de gemeentelijke huishouding. In die Grondwet stond met zoveel woorden dat dit een bevoegdheid was van provinciale staten. De wetgever besloot echter drie jaar erna, onder aanvoering van de grondwetschrijver Thorbecke, deze bevoegdheid op te dragen aan gedeputeerde staten.

Met andere woorden: het is onder alle omstandigheden de wetgever die in zijn onschendbaarheid de mogelijkheid heeft tot interpretatie, desnoods ook tot sprongsgewijze wijziging van de interpretatie van de Grondwet, zo blijkt. Dat is precies de reden waarom Thorbecke, maar in de loop van de geschiedenis ook anderen, juist zo'n bezwaar heeft gemaakt tegen de onschendbaarheid van de wetgever. Zodra het hem uitkwam, kon hij door eigen interpretaties van grondwetteksten de Grondwet eventueel zelfs sterk van betekenis doen veranderen. Dat zal nu niet meer zo snel gebeuren, omdat de Grondwet – bij wijze van spreken – in onze leden is gaan zitten. Een paar jaar na de herziening van de Grondwet in 1848 was dat echter een reëel risico. De beperkte interpretatie die collega Postma mogelijk maakt, is naar mijn mening moeilijk in overeenstemming te brengen met de ontwikkeling die zich sedert de herziening van de Grondwet in 1848 heeft voorgedaan.

□

Minister Van Thijn: Mijnheer de voorzitter! Ik hoop het fijnste uur van de heer Vis te kunnen beperken tot nog enkele minuten van mijn kant. Terwijl hij sprak, moest ik even denken aan de verkiezingsleus "dit is het moment".

Ik wil vooropstellen dat de ontbinding van de Tweede Kamer in het kader van de grondwetsherziening alle aandacht zal krijgen in de door mij toegezegde "napluis"-periode. Het gaat om de modernisering van de Grondwet. Ik wil niet zeggen dat Nederland een achterhaalde grondwetsherzieningsprocedure kent – dat is soms een pluspunt – maar ons land kent in ieder geval wel een afwijkende grondwetsherzieningsprocedure. Ik vind dat wij de argumenten van de

heer Vis om tot vereenvoudiging over te gaan, serieus moeten bekijken. Hij weet dat ik daar in het algemeen heel erg open voor sta, even daargelaten dat mijn ambtsperiode wel heel snel beëindigd zou kunnen zijn. Ik spreek dan echter voor een volgend kabinet.

Maar ik ben het niet met hem eens dat het simpel zal zijn om, met een stofkam de Grondwet op artikelen doornemend, een onderscheid te maken tussen enerzijds de grondrechten en anderzijds de in het rapport Eigentijds burgerschap genoemde verkeersregels, die ook grondwettelijk geregeld zijn. Misschien dat wij het er nog wel over eens worden, maar ik denk dat bijna elk onderscheid waarover wij het eens worden, door anderen weer aangevochten zou kunnen worden. Het zijn natuurlijk ook heel gevoelige artikelen, die zich niet gemakkelijk laten onderwerpen aan een vereenvoudigde regeling.

In ieder geval zijn er fracties in dit huis die wel hechten aan het raadplegen, al is het dan in de meeste gevallen fictief, van de kiezer. Dat was ook aan de overzijde het geval. De heer Van den Berg zei: uit het feit dat er zo weinig belangstelling voor dit debat is, blijkt wel hoe fictief een kiezersraadpleging op het punt van de grondwetsherziening is. Ik wijs er in de eerste plaats op dat verscheidene leden zijn binnengekomen nadat hij dat gezegd heeft. Zelfs de staatssecretaris van Justitie heeft het pand betreden.

In de tweede plaats zijn er ook wel grondwetsherzieningen geweest die ongelooflijk veel publieke aandacht hebben gekregen. Zo'n tien jaar geleden werd een modernisering van de grondwetsbepalingen inzake de krijgsmacht beoogd. Toen vlogen de straaljagers laag over het Binnenhof. Dat heeft toen veel publieke aandacht getrokken. Dat heeft dit huis er toen ook van weerhouden om de herziening in tweede lezing door te zetten. Ik zou dus niet willen generaliseren.

Ik moest wel denken aan die twee hoogleraren. De een gaf staatsrecht en de ander moderne geschiedenis. De hoogleraar die staatsrecht gaf, deed dat voor een handjevol studenten. In het volgende uur verscheen de hoogleraar geschiedenis en stroomde die grote collegezaal stampvol met honderden studenten. Eigenlijk ging het om hetzelfde onderwerp, bijvoorbeeld de

machtsovername in de jaren dertig in de Weimarrepubliek. Ik doel hier natuurlijk op het fenomeen prof. Presser, tegen wie geen enkele hoogleraar, als het om publieke belangstelling gaat, was opgewassen. Ik hoop dat het de drie hier aanwezige hoogleraren tegenwoordig beter vergaat. Ik ben in ieder geval tijdens deze debatten een gretig student.

De heer Holdijk heeft eigenlijk beaamd wat ik zojuist tegen de heer Vis over de stofkam heb gezegd. Op dat punt zijn wij het dus eens. De heer Holdijk heeft, eerlijk erkennend dat hij het niet eens is met de doelstelling van de grondwetsbepaling inzake vervanging bij zwangerschap, gevraagd hoe vaak de vervangingsregeling in de vierjarige periode maximaal kan worden toegepast. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen – dat had de heer Holdijk ook zelf kunnen bedenken – dat het, biologisch gezien, maximaal vier maal mogelijk is. Dat lijkt mij echter een casus die wel heel weinig zal voorkomen.

De heer Heijne Makkreel heeft mij recht op de man af gevraagd of hier echt sprake is van een sekse-specifieke belemmering, omdat het elke volksvertegenwoordiger vrij staat om afwezig te zijn. Dat is nog maar de vraag. Constitutioneel is dat eigenlijk niet zo, want een volksvertegenwoordiger heeft de plicht om het volk te vertegenwoordigen. Als de heer Heijne Makkreel zegt dat het een ieder vrij staat om zestien weken afwezig te zijn, wijs ik op twee complicaties. Met de eerste complicatie maak ook ik mij schuldig aan uitzonderlijke casuïstiek, want die betreft de eenmansfractie die uit een vrouw bestaat. Dat is mogelijk en het is voorgekomen. Ik hoor iemand zeggen dat dit nooit de SGP-fractie kan zijn en daarvoor moeten wij onze fantasie inderdaad wel heel erg de vrije loop laten. Dat is echter niet het belangrijkste punt. Het is jammer dat de heer Heijne Makkreel niet aanwezig is geweest bij het debat aan de overzijde waarin mevrouw Brouwer uit eigen ervaring sprak en een indrukwekkend betoog hield. Als hij zegt dat het geen persoonsgebonden probleem is, maar dat een fractie en zeker een kleine fractie in haar functioneren wordt belemmerd en wordt gehandicapt als een van de leden langdurig afwezig is, geeft hij precies aan waar het probleem zit. Een

fractie neemt dat immers niet in dank af en een fractie kan dit een vrouwelijk kamerlid die zo'n periode in haar leven meemaakt bijzonder kwalijk nemen en dat is in bijzondere gevallen gebeurd. Nu gaat het er juist om, dat te voorkomen. Dat is de geest van het wetsvoorstel en daarom heeft ook mevrouw Dales het met zoveel overtuiging naar voren gebracht en alle grondwettelijke beperkingen enzovoort getrotseerd.

De heer **Heijne Makkreel** (VVD): Misschien was dat de reden waarom ik het voorbeeld van Haya van Someren erbij heb gehaald.

Minister **Van Thijn**: Ja, maar wij zijn het erover eens dat die uitzonderlijke vrouw niet te vervangen is. Los daarvan: het wordt de betrokkene in sommige gevallen kwalijk genomen en de betrokkene kan, misschien geheel ten onrechte, in ieder geval met de indruk en de subjectieve beleving leven dat zij fundamenteel in haar plichten te kort schiet. Om de zaak voor eens en voor altijd tot recht in plaats van genadebrood te maken had mevrouw Dales het initiatief genomen om deze regeling te treffen. En zeker nadat ik in de Tweede Kamer mevrouw Brouwer had horen spreken – mevrouw Van Wijngaarden refereerde daaraan – heb ik deze met volle overtuiging tot in deze Kamer willen verdedigen.

De heer Postma is het niet met mij eens dat de invoering van een constitutioneel toetsingsrecht zou moeten leiden tot versnelling van de grondwetsprocedure. Laat er geen misverstand over bestaan: ik ben zelf helemaal niet zo'n groot voorstander van het introduceren van een toetsingsrecht. Ik kom uit de leerschool van prof. Van der Hoeven; toen ik dat tegen mijn collega van Justitie vertelde, zei hij: "Ik kom ook uit die leerschool, maar ik denk er toch anders over!". Maar goed, wij hebben de gedachtenwisseling hierover nog niet kunnen afronden; ik zie wat meer bezwaren, hij heeft wat meer oog voor de lichtpunten van deze mogelijkheid. De zaak moet nog uitkristalliseren, maar er komt nog een notitie. Ik ben het wel met de heer Vis eens dat een en ander wellicht zou moeten leiden tot een snellere aanpassing van de Grondwet aan jurisprudentie ter zake. Dat zou een consequentie kunnen zijn, wat je als een nadeel

zou kunnen zien. Maar wij komen er in een later stadium nog wel op terug.

Ik deel de scepsis van de heer Postma als het om delegatie gaat. Daar moet je inderdaad uitermate zorgvuldig mee omgaan. Zijn waakhondfunctie ter zake acht ik dan ook van belang.

Ten slotte heeft hij nog enkele opmerkingen gemaakt over artikel 53 van de Grondwet in relatie tot het lijstenstelsel. Natuurlijk is een vervangingsregeling ook denkbaar bij een enkelvoudig districtenstelsel, maar ze is dan veel moeilijker te realiseren dan bij een lijstenstelsel. Het zou bijvoorbeeld mogelijk zijn om meteen een eventuele vervanger te kiezen, een soort "running mate", maar dat lijkt mij toch een vreemde gang van zaken. Maar goed, voor juristen is niets te dol.

De conclusie is natuurlijk zonder meer dat dit voorstel tot grondwetsherziening niet dwingt tot een lijstenstelsel. Die geruststelling wil ik wel geven, aan de Kamer en aan mij zelf. Wel kan uit evenredige vertegenwoordiging worden afgeleid dat een lijstenstelsel grondwettelijk voorgeschreven is. Evenredige vertegenwoordiging is immers bij uitstek met een lijstenstelsel te verwezenlijken, maar dit lijkt mij niet het juiste moment om deze kwestie tot op het bot uit te vechten.

De heer Van den Berg heeft "de lex-Vis" nog genoemd; what's in a name? Ook slaakte hij nog de verzuchting dat dit weliswaar een sekse-specifieke oplossing is, maar dat het voor hem niet onbespreekbaar is om over een bredere vervangingsregeling na te denken. Ik neem daar nota van. Op dit moment is het doel dat ik beoogde, binnen handbereik.

De beraadslaging wordt gesloten.

Wetsvoorstel 23430 wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fracties van de VVD, de SGP, het GPV en de RPF wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met het wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Wetsvoorstel 23575 wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Regeling van de bevoegdheid van bepaalde rechtspersonen om ter bescherming van de belangen van andere personen een rechtsoverdracht in te stellen (22486).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Toen ik verleden week op de sprekerslijst mijn naam noteerde, stond er nog geen andere naam op. Op dat moment kon ik niet vermoeden dat ik, om met de woorden van een oudtestamentisch profeet te spreken, alleen zou overblijven. Dat zij zo. Niettemin verdient het wetsontwerp ook aandacht in een plenaire behandeling. Dat ik kort kan zijn, zal degenen die nauw betrokken zijn bij de afhandeling van de Betuweroute alleen maar gerieven.

Voorzitter: Heijne Makkreel

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Dit wetsvoorstel heeft een vrij lange voorgeschiedenis. Het begin daarvan is te dateren op 9 december 1989, toen in de Tweede Kamer de motie-Groenman c.s. werd ingediend. Het is niet mijn bedoeling om die voorgeschiedenis hier nog eens te releveren. Het gaat mij er thans om, aan te geven dat met het wetsvoorstel een poging wordt gedaan om een materie in een wettelijk kader te stroomlijnen, een materie die in 1986 sterk in beweging was; ik verwijs naar het Nieuwe-Meerarrest van dat jaar. Dat is onverminderd zo gebleven. Ik kan verwijzen naar het Kuunder-arrest van december 1992. Enerzijds is er sprake van codificatie van bestaande rechtspraak, maar anderzijds was het de bedoeling, de rechtsontwikkeling op een bepaalde wijze te beïnvloeden. Ik verwijs in dit verband naar de memorie van toelichting, blz. 16. Ontwikkelingen die zich op afzonderlijke rechtsgebieden voordeden, kregen via dit wetsvoorstel een meer algemeen karakter. Zo voorgesteld, droeg het wetsvoorstel een tamelijk onschuldig karakter. Bij de behandeling van het voorstel in de Tweede

Kamer bleek het echter allerminst onomstreden. We kunnen in alle objectiviteit constateren, dat een tweetal amendementen is aanvaard, hoewel deze door de staatssecretaris sterk waren ontraden. De fracties waarvan de indieners van de amendementen deel uitmaakten – VVD en CDA – stemden voor het voorstel, maar enige andere fracties, waaronder die van de SGP en het GPV, onthielden hun stem aan het wetsvoorstel.

In het voorlopig verslag werden door mijn fractie enkele vragen gesteld, waarop in de memorie van antwoord adequaat maar op voor ons niet steeds bevredigende wijze werd gereageerd. Op enkele punten kom ik bij deze plenaire behandeling terug. Om te beginnen, herinner ik aan het feit dat onze fractie in de Tweede Kamer de aldaar ingediende amendementen heeft gesteund. Zo ook het amendement dat ertoe strekte de bevoegdheid om voor anderen in rechte op te treden namens een belangenorganisatie te beperken tot de stichting en de vereniging met volledige rechtsbevoegdheid. Gegeven het feit, dat de in het onderhavige wetsvoorstel vervatte regeling van het collectieve actierecht als een algemene regeling moet worden gezien, wordt de vraag opgeroepen of deze algemene lijn niet in bijzondere wetten zou moeten worden doorgetrokken. In de memorie van antwoord aan deze Kamer wordt concreet de Algemene wet bestuursrecht genoemd. Duidelijk is, dat wanneer geen eenduidige lijn wordt getrokken zulks fricties oplevert. Dat wordt in de memorie van antwoord ook met zoveel woorden erkend. Van een aanpassing van de Algemene wet bestuursrecht, in lijn met dit wetsvoorstel, zal het echter niet komen, zo blijkt uit het antwoord onder nummer 6 van de memorie van antwoord. Mijn fractie betreurt dat.

Een ander voorbeeld dat hier te noemen zou zijn, betreft de Algemene wet gelijke behandeling. Uit artikel VIII van het wetsvoorstel blijkt nota bene, dat wat deze wet betreft zelfs de omgekeerde weg wordt gevolgd. Waar eerst in het betreffende wetsvoorstel de eis van volledige rechtsbevoegdheid werd gesteld, verdwijnt deze weer via het onderhavige ontwerp. Mijn fractie vindt dit een buitengewoon ongewenste gang van zaken.

Een ander punt dat door ons werd aangesneden, betreft het subsidiaire karakter van het collectieve vorderingsrecht. Dit karakter is niet met zoveel woorden in het wetsvoorstel tot uitdrukking gebracht. Alleen langs indirecte weg is in artikel 305a, lid 1, tot uiting gebracht dat het niet de bedoeling is dat het collectief actierecht wordt aangewend voor zuiver individuele belangenbehartiging. Dat moge zo zijn, maar hoe is in dit licht te verstaan de mededeling onder nummer 3 van de memorie van antwoord, dat een belangenorganisatie die naast een natuurlijk persoon in een procedure optreedt niet op grond van het subsidiaire karakter van het collectief actierecht niet-ontvankelijk zal worden verklaard?

Het gaat er niet om, dat mijn fractie op dit punt en andere, zoals dat van de representativiteit van de rechtspersoon, de rechter niet enige vrijheid zou willen laten. Dat is bepaald noodzakelijk, maar het wetsvoorstel schiet mijns inziens te kort nu het op de genoemde punten niet wat meer sturing aan de ontwikkeling geeft.

Tenslotte is er ook in het voorlopig verslag geuite vrees, dat het collectief actierecht zal worden aangewend als een middel om maatschappelijke conflicten aan te scherpen door ze voor de rechter te brengen. Die vrees is niet weinig ingegeven door de discussies rondom de Algemene wet gelijke behandeling en de daarin neergelegde handhavinginstrumenten. In de memorie van antwoord klinken min of meer geruststellende geluiden door. Of de praktijk daarvan een bevestiging te zien zal geven, zal de toekomst nog moeten uitwijzen.

□

Staatssecretaris **Kosto**: Mijnheer de voorzitter! Ik stel het bijzonder op prijs dat de heer Holdijk het wetsvoorstel en degene die het verdedigt de eer heeft willen aandoen om hierover het woord te voeren, zodat ook straks in de Handelingen van deze Kamer meer tekst staat dan alleen het lot van het wetsvoorstel.

Inderdaad is de behandeling van het wetsvoorstel merkwaardig verlopen. Na een blanco advies van de Raad van State en een aanvankelijk voorspoedige behandeling in de Tweede Kamer, is na verloop van tijd

toch nog stevig tegen het wetsvoorstel geopponeerd. Maar nu, vandaag, constateer ik dat nog geen twee maanden nadat door de vaste commissie uit deze Kamer het voorlopig verslag is vastgesteld, wij dan aan de mondelinge behandeling toe zijn. Daar ben ik erkentelijk voor en tevreden over.

Waarom was er uiteindelijk toch nog zo'n stevige oppositie tegen het voorstel? Een aantal fracties uit de Tweede Kamer bleek moeite te hebben met drie aspecten. In de eerste plaats het feit dat ook verenigingen met beperkte rechtsbevoegdheid toegang tot de rechter werd gegeven, en verder de in het regeringsvoorstel aan verenigingen geboden mogelijkheid om voor haar leden schadevergoeding te vorderen. En ten slotte de aan belangenorganisaties gegeven bevoegdheid om in een collectieve actie vorderingen uit overeenkomst in te stellen.

Twee amendementen hebben het wetsvoorstel op de eerste twee punten gewijzigd. Dat brengt nu mee dat naast stichtingen alleen verenigingen met een volledige rechtsbevoegdheid een collectieve actie kunnen instellen. Met die beperking ben ik allerminst gelukkig, maar ik denk dat de praktijk zich hier wel zal weten te redden. Het moet voor een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid mogelijk zijn om binnen één of een paar dagen in een notariële akte de statuten te laten opnemen en zo volledige rechtsbevoegdheid te verwerven. In antwoord op vragen vanuit deze Kamer heb ik aangegeven, hoe mogelijke fricties kunnen worden overwonnen die door de eis van volledige rechtsbevoegdheid zouden kunnen ontstaan, nu artikel 1.2. van de Algemene wet bestuursrecht deze eis niet stelt. Ik verwijs in dit verband maar pagina 2, punt 4, van de memorie van antwoord.

Desalniettemin is voor mij de eis van volledige rechtsbevoegdheid een onnodige beperking en eigenlijk is de zin mij nog steeds niet duidelijk, zoals ik al in de Tweede Kamer heb gezegd en nu hier herhaal. Ik had minder moeite met de wens van een meerderheid van de Tweede Kamer om in het derde lid van artikel 305a de aan verenigingen geboden mogelijkheid om voor haar leden schadevergoeding te voldoen in geld te vorderen, te schrappen. Omdat bij toepassing van deze mogelijkheid een aantal juridisch-technische

problemen spelen, viel ook niet te verwachten dat hiervan veelvuldig gebruik zou worden gemaakt.

Maar tot mijn genoegen is overeind gebleven de bevoegdheid van belangenorganisaties om ook vorderingen uit overeenkomst in te stellen. Dat was voor mij een essentieel punt. Ik zie dit punt ook als een van de belangrijkste kenmerken van het wetsvoorstel. In de jurisprudentie is nog nooit met zo veel woorden uitgemaakt dat belangenorganisaties deze bevoegdheid bezitten, al lijkt het er wel sterk op dat de rechtspraak deze vorderingen wil toestaan. Het wetsvoorstel stelt deze bevoegdheid in ieder geval buiten twijfel. Met name consumenten- en werknemersorganisaties zullen hiervan kunnen profiteren. Waar bij consumenten de baten van een procedure vaak niet opwegen tegen de kosten, of waar bij werknemers uit angst voor verstoring van de arbeidsrelatie vaak zal worden afgezien van een procedure, is het dan toch mogelijk om voor hun belangen in rechte op te komen. Wat de belangen van de consumenten betreft, kan men deze bevoegdheid ook zien als een processuele aanvulling op de verbeterde materiële rechtspositie van consumenten in het Nieuw BW. In dit verband is het tenslotte nog goed, erop te wijzen dat het wetsvoorstel in de leden vier en vijf van artikel 305a een aantal waarborgen bevat, dat moet voorkomen dat een organisatie tegen de zin van belanghebbenden voor hun belangen opkomt. Met name bij vorderingen uit overeenkomst kunnen bezwaren rijzen tegen wat kan worden ervaren als een opgedrongen belangenbehartiging, en zonder wettelijke voorzieningen kan daaraan weinig worden gedaan.

Dit brengt mij bij de vraag, of het wetsvoorstel zoals het er nu ligt, iets toevoegt aan hetgeen belangenorganisaties nu reeds op grond van de rechtspraak is toegestaan. Voor consumenten en werknemersorganisaties meen ik deze vraag bevestigend te kunnen beantwoorden. Maar met name vanuit de hoek van het milieurecht is men kritisch. Er gaan zelfs stemmen op, dat het onderhavige wetsvoorstel onnodig beperkend zou zijn. Wel, gezien de onder de huidige jurisprudentie vrijwel onbegrensde mogelijkheden voor milieu-organisaties verbazen deze stemmen eigenlijk niet. De enige eis

die nu nog aan deze organisaties wordt gesteld, is, dat de belangen ter zake waarvan zij een vordering instellen, belangen zijn die zij blijkens de doelomschrijving behartigen. Dan kom ik ook bij het Kuunder-arrest (Hoge Raad 18 december 1992, NJ 1994, 139. De, als men het negatief wil zien, extra drempels die het wetsvoorstel vergeleken met de huidige jurisprudentie opwerpt, zijn de eis van volledige rechtsbevoegdheid en de voorwaarde dat een milieu-organisatie zo mogelijk eerst moet proberen, het gevorderde door het voeren van overleg met gedaagde te bereiken.

Over de eerste eis, die natuurlijk alleen speelt indien de organisatie een vereniging is, had ik het al even. Het zo mogelijk eerst voeren van overleg, acht ik een voorwaarde die men, gezien de hier verstrekkende bevoegdheid, van deze organisaties mag eisen en die ook allerlei goede doelen dient. Ik noem alleen maar de dan niet geringe kans dat buiten de rechter om tot een schikking wordt gekomen, hetgeen de proces-economie ten goede komt. Overigens constateer ik, dat ook de rechtspraak deze eisen soms aan milieu-organisaties stelt. Ik wijs u op de uitspraak van de president van de rechtbank te Alkmaar van 22 april 1993, gepubliceerd in Milieu en recht 1993, nr. 68, waar de Vereniging Werkgroep "redt de pad" en gedaagden naar het oordeel van de president nog niet uitonderhandeld waren en daarom de door de vereniging gevraagde voorziening werd afgewezen.

In het wetsvoorstel zou in dat geval de organisatie niet ontvankelijk zijn, hetgeen voor de rechter als voordeel heeft dat daarmee ieder verder onderzoek van de zaak wordt afgesneden, hetgeen de proces-economie alweer ten goede komt. Tenslotte wijs ik erop, dat de op dit moment nog onbegrensde mogelijkheden voor milieu-organisaties de laatste tijd steeds meer kritiek ondervinden. Ik wijs op de noten van Scheltema en van Brunner onder het Kuunder-arrest, waarin bij deze uitspraak de nodige bedenkingen worden geplaatst. Het zou nog wel eens zo kunnen zijn dat de critici vanuit de hoek van het milieurecht achteraf blij mogen zijn met het vastleggen nu van het collectief actierecht in de wet.

De heer Holdijk heeft zeer pregnant twee vragen gesteld. Hij vroeg mij allereerst, in te gaan op het subsidiaire karakter van het collectief actierecht. Hiermee wordt tot uitdrukking gebracht, dat een collectieve actie niet bedoeld is voor zuiver individuele belangenbehartiging. Bij een zuiver individuele belangenbehartiging kan een organisatie procederen krachtens volmacht of lastgeving; met andere woorden, met toestemming van de belanghebbende zelf. Meer in het algemeen is op grond van het subsidiaire karakter voor een collectieve actie geen plaats indien dit in een concrete situatie geen enkel voordeel zou bieden boven het procederen krachtens lastgeving en/of volmacht. Het is dan immers meer in overeenstemming met het in het burgerlijk procesrecht geldende beginsel van partij-autonomie, dat alleen met de toestemming van belanghebbende kan worden geprocedeerd. Maar de vraag, wanneer op grond van het subsidiaire karakter een collectieve actie niet gerechtvaardigd is en een organisatie alleen maar met toestemming van de belanghebbenden zelf in rechte voor hun belangen mag opkomen, laat zich niet in een eenvoudige formule vastleggen. In de jurisprudentie van de Hoge Raad speelt bij de ontvankelijkheid een belangrijke rol de vraag of door de collectieve actie een meer effectieve en/of efficiënte rechtsbescherming valt te bereiken. Daarin ligt naar mijn mening de meerwaarde van deze vorm van procederen boven individuele geschillenbeslechting. Doorslaggevend is dus het antwoord op de vraag of een collectieve actie in een concrete situatie voordelen biedt boven het procederen met toestemming van de belanghebbenden zelf. De factoren die daarbij in aanmerking kunnen worden genomen, zijn de grootte van de individuele vorderingen, de omvang van de groep waarvoor wordt opgekomen, de vraag of de leden van deze groep bekend zijn en de vraag of er een spoedeisend belang is.

Ik zal een voorbeeld geven. Er komt een consumentenorganisatie op voor de deelnemers van een, al dan niet letterlijk, in het water gevallen busreis door terugbetaling van de reissom te vorderen. Doorgaans kan van deze organisatie worden gevraagd dat zij door middel

van procesvolmachten voor hun belangen opkomt. Het is een overzienbare groep. Dat kan echter niet gevegd worden, indien deze organisatie opkomt voor de belangen van bijvoorbeeld alle telefoon-abonnees aan wie te veel gesprekskosten in rekening zijn gebracht.

In de tekst van artikel 305a Burgerlijk Wetboek is het subsidiaire karakter van het collectieve actierecht niet met zoveel woorden tot uitdrukking gebracht. Dit betekent echter niet dat een collectieve actie onder alle omstandigheden is toegestaan. In de literatuur is bepleit om "de eis van afwezigheid van bruikbare alternatieven" in de wetstekst op te nemen. Er is ook een amendement van die strekking ingediend in de Tweede Kamer door het lid van de VVD-fractie de heer Korthals. Maar nadat ik dat sterk had ontraden, is dat tot mijn voldoening door de Tweede Kamer verworpen. Een reden waarom volgens mij moet worden afgezien van een norm waarin het subsidiaire karakter tot uitdrukking wordt gebracht, is dat daarmee de eiser telkens moet bewijzen dat in zijn geval het instellen van een collectieve actie in plaats van individuele acties gerechtvaardigd is. Ook nu zal het voor een eiser en nog meer voor de rechter die daarop moet beslissen heel moeilijk zijn om aan te geven waarom van iemand in een concrete situatie het instellen van een individuele vordering in algemene zin al dan niet in redelijkheid kan worden gevegd. De procedure wordt hierdoor aanzienlijk gecompliceerd. De praktijk stelt deze extra eis in algemene zin tot nu toe ook niet. Daaruit zijn voor zover mij bekend nog nooit problemen ontstaan. Met andere woorden, het komt mij voor dat het eerder op de weg van de gedaagde ligt om te stellen en te bewijzen dat in een concreet geval een collectieve actie niet gerechtvaardigd is. Vaak zal een gedaagde voor wie de zaak met een collectieve actie ook in één procedure is afgehandeld, aan een dergelijk verweer geen behoefte hebben. Maar een expliciete wetsbepaling zou impliceren dat in iedere collectieve actie deze vaak moeilijk te beantwoorden vraag aan de orde zou moeten komen. Als verweer kan zij echter altijd naar voren worden gebracht.

Mijnheer de voorzitter! De heer Holdijk vroeg mij nog, in te gaan op

de nu in het wetsvoorstel opgenomen eis van volledige rechtsbevoegdheid en in het bijzonder op de afstemming op dit punt met de Algemene wet bestuursrecht. Ik heb al gezegd dat ik met deze eis niet gelukkig ben, maar mijn geluk is misschien niet zo relevant. Na amendering door de Tweede Kamer, zo is de geschiedenis, is deze eis opgenomen. Zoals ik ook in antwoord op vragen van de SGP-fractie in de memorie van antwoord heb aangegeven, voel ik er niets voor om deze eis in de Algemene wet bestuursrecht op te nemen. De eis is naar mijn stellige overtuiging onnodig beperkend. Dat geldt ook voor het collectieve actierecht in het bestuursrecht. Zoals ik ook in de memorie van antwoord aan de Eerste Kamer heb aangegeven, zijn eventuele fricties die zich nu door het verschil tussen privaatrecht en bestuursrecht kunnen voordoen, te overwinnen. Fricties zouden bijvoorbeeld kunnen ontstaan, indien het bestuur door feitelijke gedragingen de mogelijkheid van administratief beroep zou blokkeren. Er blijft dan alleen de mogelijkheid over om aan de burgerlijke rechter een verbod van deze gedraging te vragen, zodat alsnog een vergunning moet worden aangevraagd met de daaraan verbonden mogelijkheid van administratief beroep. Voor een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid lijkt deze weg nu afgesneden. Dat is niet onoverkomelijk, mede omdat in een dergelijk geval een organisatie zo nodig ervoor kan zorgen dat zij volledige rechtsbevoegdheid verwerft. Bovendien is niet uitgesloten dat de rechter in dat geval zal oordelen dat het door feitelijk handelen blokkeren van een administratieve beroeps-gang onrechtmatig is jegens de organisatie die daarvan gebruik had kunnen maken. Zie bijvoorbeeld alweer het Kuunder-arrest, dat de heer Holdijk en ik al eerder hebben genoemd. De gedaagde bezat geen vergunning krachtens de Natuurbeschermingswet voor de exploitatie van een varkensmesterij. Hierdoor was de eisende organisatie de mogelijkheid ontnomen om met gebruikmaking van artikel 19 van deze wet beroep in te stellen tegen het verlenen van een vergunning. Volgens de Hoge Raad droeg het ontnemen van deze mogelijkheid bij aan het oordeel, dat de gedaagde jegens de eisende organisatie

onrechtmatig handelde. Aldus zou een vereniging met beperkte rechtsbevoegdheid in een situatie als deze toch nog een verbod tot het handelen zonder vergunning kunnen vorderen, en wel omdat dit handelen ook jegens de vereniging onrechtmatig is.

Misschien kan ik de heer Holdijk op een punt geruststellen. Het is niet de bedoeling geweest om in de Algemene wet gelijke behandeling andere eisen te stellen dan in het onderhavige wetsvoorstel. Het gesignaleerde verschil is een gevolg van het amendement-Soutendijk-van Appeldoorn/Korthals. In overleg met de collega van Binnenlandse Zaken zal ik dit verschil corrigeren, in een leemtetwetje of anderszins. Ik hoop dat dit tot geruststelling leidt.

De heer Holdijk heeft ook een vraag gesteld over de belangenorganisatie die optreedt naast een natuurlijke persoon. De belangenorganisatie treedt in het geval dat de heer Holdijk noemde, niet op voor de natuurlijke persoon naast wie zij procedeed, maar juist voor andere individuen die een soortgelijk belang hebben. Er is hier dus in feite alleen maar sprake van een samengaan of, zo men wil, van een voeging van verknochte zaken. Ik hoop ook hiermee de heer Holdijk naar tevredenheid te hebben geantwoord.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter! Ik dank de bewindsman voor het gedegen, kennelijk goed voorbereide antwoord. Voor degenen die in de rechtspraktijk met dit voorstel zullen moeten omgaan, zal het nog van waarde kunnen zijn.

Ik heb en had natuurlijk allang begrepen dat de staatssecretaris niet gelukkig is met de beperking van de verenigingen tot die met volledige rechtsbevoegdheid. Hij heeft tegelijkertijd aangegeven dat dat maar een heel betrekkelijk beletsel is. Wij verschillen van mening over de pro's en contra's van de eis van volledige rechtsbevoegdheid. Ik sta aan de kant van degenen die de volledige rechtsbevoegdheid van waarde achten en in die eis geen echte belemmering zien voor degenen die overigens binnen de termen vallen om op grond van deze bepalingen te procederen.

In het Nederlands Juristenblad van 21 januari jongstleden is op dit wetsvoorstel gereageerd. Er komen

zinsneden voor als "de rechtspraak wordt door dit voorstel aan banden gelegd" en "dit voorstel zet een rem op de ontwikkelingen in het collectieve-actierecht". Deze opmerkingen zijn mijns inziens voor tweërlei uitleg vatbaar. Er is inderdaad sprake van een zekere beperking en stroomlijning. Die onbegrensde mogelijkheden waar de staatssecretaris over sprak, worden naar mijn smaak met dit wetsvoorstel inderdaad enigszins gelimiteerd en in bepaalde banen geleid. Maar de conclusie dat de rechtspraak aan banden wordt gelegd of dat het voorstel een rem op de ontwikkeling betekent, deel ik niet. Ik verwacht ook dat de staatssecretaris dat oordeel niet zal delen.

Ten slotte: ik ben niet blind, al heb ik dat niet zo expliciet uitgesproken, voor de rechtseconomische aspecten van dit wetsvoorstel, noch voor de proceseconomische aspecten, die in mijn ogen wel degelijk van waarde zijn. Alles samengevat brengt mij dat ertoe, anders dan mijn fractie in de Tweede Kamer heeft gedaan, mijn steun aan dit wetsvoorstel niet te onthouden.

□

Staatssecretaris **Kosto**: Wederom, voorzitter, kan ik beginnen met het uitspreken van erkentelijkheid, in dit geval voor de steun die de heer Holdijk geeft aan het wetsvoorstel, maar ook voor het feit dat door zijn actie om hier het woord te voeren de wetsgeschiedenis inderdaad, zoals hij al opmerkte, is verruimd. Wat hier in de Handelingen ligt, zal straks ook een rol kunnen spelen bij de verdere ontwikkeling van de rechtspraak. Hij deelt mijn treurnis niet over het verloren gaan van de beperkte rechtsbevoegdheid van de partij die zou willen optreden, maar dat is aan de overkant beslecht in het voordeel van de inzichten van de heer Holdijk.

Ik ben het ook met hem eens dat de rechtspraak geenszins aan banden wordt gelegd. Ik denk ook dat het doel in het leven niet altijd moet zijn om jurisprudentie uit te lokken, maar om conflicten op te lossen. Als op een goed moment de rechter zou stellen dat partijen nog niet voldoende geïnvesteerd hebben in de mogelijkheid om in onderling overleg tot een vergelijk te komen, is dat volstrekt in de geest en in de lijn van de taak die de rechter ook heeft. De rechter probeert vaak, staande

een proces, partijen te bewegen – ik denk aan de kort-gedingpraktijk – om tot een vergelijk te komen zonder dat een uitspraak nodig is. Wat dat betreft denk ik dat we ook eenstemmig zijn. Ik ben de heer Holdijk ervoor erkentelijk dat hij op dit punt mijn visie deelt.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De vergadering wordt van 17.30 uur tot 17.40 uur geschorst.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **de Planologische kernbeslissing Betuweroute (22589).**

De beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Maij-Weggen**: Voorzitter! Ik dank de geachte senatoren voor hun inbreng in eerste termijn. In het kort wil ik enkele hoofdthema's van de PKB bespreken. Vervolgens wil ik ingaan op de gestelde vragen. Bij de beantwoording zal ik de volgorde van de sprekers aanhouden. Bijna alle senatoren hebben vragen gesteld over de hoofdthema's. Er is bijvoorbeeld gevraagd wat de noodzaak is van het project en ook wat het draagvlak is. Men stelde vragen over de financiering, de rentabiliteit. Men vroeg zich af of er niet te veel haast wordt gemaakt met het project. Dit zijn algemene thema's die vooral het terrein van Verkeer en Waterstaat betreffen. Vragen over andere algemene thema's, zoals vragen over de planologie, ook met betrekking tot de noorttak en vragen over de procedures liggen eerder op het terrein van collega Alders. Uiteraard zal hij ook alle vragen op het gebied van milieu en ruimtelijke ordening beantwoorden.

Wat de noodzaak van het project betreft, zou ik kunnen aansluiten bij de woorden van de heren Baarda en Veling, maar ik wil hier toch iets in mijn eigen woorden over zeggen. Nederland heeft zich na de oorlog ontwikkeld als het transport- en distributieland van Europa. De strategische ligging van ons land – Nederland ligt in de delta van de grootste rivieren van Europa en heeft

een goede verbinding met de Noordzee en daarmee met de wereldzeeën – heeft ervoor gezorgd dat Rotterdam zich tot de grootste haven van de wereld heeft kunnen ontwikkelen. Dat is, zoals mijn voorganger wel eens zei, een kip met gouden eieren. Door de constante toename van de nationale en internationale goederenstromen en de positie van onze zeehavens daarin heeft Nederland zich ontplooid tot een land met een logistieke expertise op wereldniveau.

Dat is een ontwikkeling die in de afgelopen veertig à vijftig jaar tot stand is gekomen. Dat is een grote prestatie van aan de ene kant Rotterdam met zijn haven en aan de andere kant het wegvervoer en de binnenvaart. De groei van het transport van goederen gaat nog steeds door. Volgens de prognoses groeit het internationale goederenvervoer in ons land van 246 miljoen ton in 1987 naar ongeveer 400 miljoen ton in het jaar 2000. De totale goederenstroom in ons land zal in 2010 – dan gaat het ook over de nationale stromen – 1100 tot 1200 miljoen ton bedragen. Dat betekent dat Nederland een derde van al het vervoer dat naar Europa toe gaat, voor zijn rekening neemt. In grote lijnen geldt dit ook voor het vervoer van goederen uit Europa naar elders. Nederland is daarmee zonder enige twijfel het eerste transport- en distributieland van West-Europa.

Voor het spoor is een verviervoudiging van het goederenvervoer voorzien: van 17 miljoen ton nu naar 65 miljoen ton in het jaar 2010. Dat lijkt in vergelijking met de miljoenen tonnen die over de weg en over het water worden vervoerd, op het eerste gezicht niet zo veel. De heer Pitstra gaf in dit verband wat cijfers. Echter, in internationaal verband – daarbij gaat het om miljoenen tonnen vracht en er wordt ook gesproken van ton-kilometers – zal in het jaar 2010, als wij het beleid volgen dat wij nu willen inzetten, meer vracht over het spoor worden vervoerd dan over de weg.

Velen houden staande dat, als de weg het straks niet meer aankan, de binnenvaart dit volume gemakkelijk kan vervoeren. Dit is alleen waar wat de natte bestemmingen betreft. Hierbuiten is de binnenvaart niet concurrerend en kan zij vaak zelfs de bestemmingen niet eens bereiken. Maar er is meer. Door het wegvallen van de grenzen binnen Europa en

door het openstellen van het vroegere Oostblok, concentreert het vervoer zich niet in de eerste plaats meer op de zuidwest-as richting Roergebied, Zuid-Duitsland, Alpenlanden, al groeit het vervoer hierheen nog. Maar het vervoer concentreert zich meer en meer op bestemmingen in Centraaleuropese en Oosteuropese richting. Hier liggen de markten voor de toekomst en hier ligt ook een deel van de groei voor de toekomst. Met alle respect, je kunt per binnenschip misschien nog tot Polen komen, maar echt goed gaat dit niet. Per vrachtauto is dit te duur. Dit blijkt ook wel uit het huidige vervoer. Het spoor is dan bij uitstek de manier, ook al omdat 80% van het goederenvervoer in Centraal- en Oost-Europa ook nu al over het spoor gaat.

In Europees verband zijn er maar een paar landen die over een adequate binnenscheepvaart beschikken. Dit zijn Nederland, België, Duitsland – vooral het noordwesten – en Noord-Frankrijk. In de rest van Europa bedient men zich voor het goedertransport van de weg of het spoor. Hier moeten wij oppassen. De Zwitsers en de Oostenrijkers hebben nu al geëist dat de goederen meer en meer op het spoor worden gezet. In Zwitserland gebeurde dit onlangs zelfs bij referendum in absolute zin. Hoe lang duurt het voordat ook andere transitolanden dit appel zullen geven, met name in de richting van Nederland?

In Duitsland is nu al heel veel protest tegen het overdadige goederenvervoer over de weg. Nederland wordt hierbij nadrukkelijk aangewezen als een van de veroorzakers. Dit betekent dat het spoor in de toekomst een zeer belangrijke rol gaat spelen in het internationale goederenvervoer. Op het ogenblik wordt binnen Europa, ook met het oog op de nog verwachte groei, een strategisch netwerk van infrastructurale hoofdassen ontwikkeld. Hierover hebben wij in mei in Nederland in een conferentie uitvoerig gesproken. Hier waren 28 ministers aanwezig. Twee weken geleden werd in Griekenland, waar zelfs 34 transportministers aanwezig waren, gesproken over de hoofdtransportassen en de accenten voor de toekomst. Hieruit is overduidelijk dat het spoor maar ook de binnenvaart, de kustvaart meer zullen worden

benadrukt dan vervoer over de weg vanwege de milieuproblemen en ook vanwege de immense infrastructuur die hiervoor zal moeten worden aangelegd. De Europese infrastructuur wordt dus vooral in dat kader neergezet. Het Europese beleid staat ook nadrukkelijk – ik zeg dit ook in de richting van D66 en Groen Links – in het teken van de duurzame ontwikkeling. Een veilig en efficiënt vervoer op een zo milieuvriendelijk mogelijke wijze. Waar binnenvaart mogelijk is, moet deze inderdaad worden gestimuleerd, maar waar spoor mogelijk is, moet dit vooral zeer sterk worden gestimuleerd.

Onze belangrijkste handelspartner Duitsland investeert voor het eerst in de geschiedenis – dit is mooi voor een land als Duitsland – meer in spoorweginfrastructuur dan in autosnelwegen. Er wordt 6000 km aan nieuwe spoorwegen aangelegd in Duitsland. Dit is heel wat meer dan Rail 21 en de Betuwelijn. De aansluiting bij de grensovergang Zevenaar-Emmerich is een van de zes topprioriteiten op het Duitse Bundesverkehrswegeplan. Dit is het Duitse SVV.

In de overeenkomst die ik met mijn toenmalige collega Krause heb gesloten, is ook opgenomen dat wij direct na de besluitvorming over de Betuweroute een onderzoek zullen starten naar de verbinding van de route richting Oldenzaal en Osna-brück, omdat de Duitse regering op termijn het onnodige omrijden via Oberhausen-Wesel wil vermijden en op de noordelijke tak wil aansluiten.

In Nederland ligt een kleine 3000 km aan spoorwegen. Hier en daar kan er nog wel een goederentrein bij, zeggen sommigen. Sommigen zeggen zelfs – ik hoor dit ook van de vertegenwoordiger van Groen Links – dat je geen Betuwelijn nodig hebt. Dit is niet waar. Het gaat bij de Betuwelijn vooral om de doorgaande verbindingen van de Randstad, de havens van Rotterdam en Amsterdam, richting achterland.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Mijn stelling was dat het rapport van de TH laat zien dat je op korte termijn de Betuwelijn nog niet nodig hebt. Ik heb alleen het doemverhaal: Als we het nu niet doen, stort alles in en gaat NS Cargo over de kop, weerlegd. Ik heb ook beweerd dat wij veel meer moeten investeren in het spoor. Mijn stelling is echter dat de capaciteit op korte termijn dusdanig

is, dat wij nog wel even de tijd hebben om na te gaan wat de verstandigste investering is.

Minister **Maij-Weggen**: Ik kom daar nog op terug, maar ik meld nu alvast dat het een niet geheel juiste weergave is van hetgeen er in het rapport staat.

Het blijkt dat er ongeveer twee of drie corridors beschikbaar zijn voor de achterlandverbindingen voor railgoederenvervoer in de richting van Duitsland en verder naar Zuid- en Oost-Europa: in de eerste plaats Arnhem, in de tweede plaats Enschede, dus via Twente, en in de derde plaats Venlo. De huidige spoorlijnen gaan door tal van steden. Zij zijn bovendien overbelast vanwege het reizigersvervoer, dat wij actief stimuleren. Wij hebben om die reden andere lijnen nodig om het goederenvervoer te kunnen faciliteren. Over de noordelijke aftakking zou de eerste paar jaar nog wel wat meer goederenvervoer kunnen plaatsvinden. Overigens kan nu al worden geconstateerd dat de mensen daarmee veel problemen hebben. Over de Brabantlijn kan dat hooguit nog drie à vier jaar. Daarna komen wij klem te zitten. Op de oostlijn zitten wij nu al klem. Wij staan dan ook voor een dilemma. Wij moeten die lijnen zo snel mogelijk aanleggen, omdat er anders een enorme spanning ontstaat tussen het personenvervoer via de rail en het railgoederenvervoer. Tegelijkertijd vraagt het buitenland – Duitsland "smeekt" het ons bijna – om ons goederenvervoer nu eindelijk eens via het spoor te doen plaatsvinden en niet over de weg, vanwege het milieubezwaar.

De spoorweg van 160 km van de Maasvlakte tot aan de Duitse grens leggen wij niet alleen voor ons zelf aan. Het levert een voordeel op voor Rotterdam, maar de aanleg is ook een bijdrage aan een milieuvriendelijker vervoer op Europees niveau. Het voordeel van Rotterdam is, dat daarmee ook vervoer wordt vastgehouden en enigszins kan worden uitgebreid. De aanleg is echter nadrukkelijk een pijler van het Europese hoofdtransportassennetwerk van het spoorvervoer. Nederland staat in vergelijking met hetgeen andere landen hebben gedaan ten aanzien van het goederenvervoer, op grote achterstand. Sprekend over de geboden haast, is mijn stelling dat de

Betuwelijn al in de jaren tachtig aangelegd had moeten worden. In de rest van Europa had dat enige ontlasting van het wegvervoer en daarmee van de milieubelasting opgeleverd, ook al zijn wij wel een beetje trots op Nederlandse nummerborden. Ik vraag dan ook aan de heer Pitstra en aan de fracties van D66 en de VVD om enigszins oog te hebben voor het internationale denkwerk en om de zaak niet alleen vanuit Nederland te bekijken.

Mijn volgende onderwerp betreft het draagvlak. Het is opvallend dat uit onderzoek blijkt dat de burgers bijzonder goed begrijpen dat dit moet gebeuren. De discussie over de Betuwelijn gaat dan ook niet zozeer over de noodzaak van het goederenvervoer via de rails, waarvoor eventueel nieuwe raillijnen moeten worden gebouwd, want wij merken dat de meerderheid van de burgers daar wel achter staat. Het gaat echter veel meer om de vraag, op welke wijze de lijn wordt aangelegd. Ook in de Tweede Kamer ging een groot deel van de discussie over die vraag en dat geldt ook voor deze Kamer.

Het "draagvlak" is een gevoelig en ook een diffuus begrip. Het draagvlak voor de Betuwelijn, voor het spoorvervoer en voor het vervoer over het water is in het algemeen groter dan hier en daar wordt gesuggereerd. Over het principe van meer goederenvervoer over het spoor is een grote meerderheid van de bevolking het dus eens. De discussie gaat vooral over de wijze waarop wordt aangelegd. Een belangrijk punt van discussie waren de budgettaire mogelijkheden. Ook ik heb in het voortraject van de bouw van de Betuwelijn gevraagd, of niet meer onder de grond kan worden aangelegd en wat dat dan kost. Vrijwel zonder uitzondering is daar een heel hoog kostenverhaal uit te voorschijn gekomen. Het ging om bedragen van 12 tot 14 mld. Dat is echt heel veel geld voor een spoorlijn van 160 km, ook in vergelijking met andere spoorlijnen die op het ogenblik in dit land in het kader van Rail 21 en de hogesnelheidslijn worden aangelegd.

Zeer kort voordat de regering op goede gronden haar beslissing nam, kwam een onderzoek naar buiten waarin gesuggereerd werd dat je een ondergrondse Betuwelijn zou kunnen aanleggen voor 5 mld. Dat is dus nog goedkoper dan de aanleg boven de grond. Ik denk dat het draagvlak

op dat moment heel erg ondermijnd is. Ik heb gemerkt dat dat onderzoek enorm veel emoties heeft losgemaakt bij de regionale bevolking in het Betuwegebied. Men had het gevoel dat men voor de gek was gehouden. De minister had gezegd: voor een redelijke prijs kan het eigenlijk alleen maar boven de grond, en dan met een zo goed mogelijke inpassing, en onder de grond gaat het 12 mld., 15 mld. of nog meer kosten. Dan komt er plotseling een rapport waarin wordt gezegd: onzin, het kan onder de grond voor 5 mld.

Ik was verontwaardigd over dat rapport, want ik wist dat het niet mogelijk en niet waar kon zijn. Maar de bevolking is hierdoor natuurlijk wel maandenlang op het verkeerde been gezet en heeft hoop gekregen. Ik heb toen een commissie ingesteld onder voorzitterschap van de heer Van Engelshoven. Daarin zat een aantal, ook internationaal, gerenommeerde experts. Zij hebben het hele project uitgezocht en vastgesteld dat het project technisch niet uitgebalanceerd en zelfs niet haalbaar was en dat het financieel zelfs nog ver uit zou stijgen boven de traditioneel geboorde tunnel. Zij stelden ook vast dat een geboorde tunnel in prijs overeen kwam met datgene wat wij eerder hadden gezegd.

Toch heeft de bevolking maandenlang met het idee geleefd dat het veel goedkoper en veel beter kon. Ik heb dat zelf meegemaakt, want ik ben in die tijd in de Betuwe geweest. Ik denk dat dat het draagvlak op een geweldige manier heeft ondermijnd. Ik vind dat heel jammer, maar ik heb dat zien gebeuren. Het geeft ook aan hoeveel verantwoordelijkheid je draagt wanneer je onbezonnen plannen op tafel legt. Dat is in die tijd echt gebeurd.

Een tweede aspect is delicaat: de hele berichtgeving rond de Betuwelijn. U hoort wel aan de reacties op de tribune hoe delicaat het is. Het is in het algemeen een trend om negatieve aspecten, weerwerk, veel meer te belichten dan positieve aspecten. Als in het traject naar de besluitvorming de negatieve aspecten voortdurend de overhand hebben, krijgt de bevolking natuurlijk ook het gevoel dat het alleen maar negatieve aspecten heeft. Ik heb daar op het laatst ook niet meer goed doorheen kunnen breken met de positieve aspecten van dit ontwerp, hoewel wij via enquêtes wel steeds

hebben vastgesteld dat de bevolking in de Betuwelijn als zodanig is blijven geloven. Men vond die overstap naar het spoor een goed aspect.

Zoals men weet, ben ik geen ingenieur. Ik heb een opleiding in de pedagogiek gevolgd. Ik weet maar al te goed dat, als je een mooi en goed kind maar vaak genoeg zegt dat het lelijk en slecht is, dan gaat het kind het op het laatst zelf geloven. Als de hele omgeving dat voortdurend zegt, dan moet je een heel sterk project hebben om boven water te blijven. Het almaar benadrukken van de negatieve en lastige aspecten rond het hele project heeft ook de acceptatie van de burgers ernstig bemoeilijkt.

Men heeft mij gevraagd: hoe komt het toch dat het draagvlak zo is afgenomen? Ik denk dat ik naar aanleiding van die vraag hier heel open en eerlijk een aantal aspecten heb gegeven. Overigens kan ik tegelijk zeggen dat na de behandeling in de Tweede Kamer het draagvlak toch weer aanmerkelijk is toegenomen. Wij hebben ook via interne onderzoeken vastgesteld dat de burgers de wijze waarop de Tweede Kamer het stuk heeft behandeld, als positief hebben ervaren.

De heer **De Boer** (Groen Links): Voorzitter! Ik dank de minister hartelijk voor haar pedagogische praatje, maar ik vind het eerlijk gezegd toch wel wat te dol. Het is de kritiek van de hele Kamer, en niet alleen van deze Kamer, dat allerlei informatie die ons bereikt, zichzelf tegensprekt, en dat wij absoluut niet kunnen beoordelen wat er nu precies waar is van die informatie en wat niet. Dat wordt afgedaan met: ja, het is een beetje "media-gedoe".

Minister **Maij-Weggen**: Ik protesteer hiertegen, want ik heb in zeer zorgvuldige bewoordingen mijn oordeel gegeven en dat vat de heer De Boer nu samen in één woord dat ik niet voor mijn rekening neem. Dat zeg ik heel nadrukkelijk. Ik heb gezegd dat er een bepaalde trend is om het negatieve sterker te benadrukken dan het positieve. Dat is heel iets anders dan wat de heer De Boer zegt.

De heer **De Boer** (Groen Links): Dat vat ik samen met "media-gedoe" en volgens mij dekt dat hetgeen u in

wat langere bewoordingen hebt proberen te zeggen: alle kritiek in de Betuwe en alle kritiek hier komt van mensen die het niet hebben begrepen en die beter naar uw informatie hadden moeten luisteren; als zij dat hadden gedaan en het allemaal goed hadden opgeschreven, was alle ellende in het land rondom het Betuweproject niet ontstaan. Dat is mij echt iets te gortig. Dat wil ik maar even vaststellen.

Minister **Maij-Weggen**: Ik herhaal dat ik het zo niet heb gezegd.

De heer **De Boer** (Groen Links): Wat beweert u dan wel precies? U houdt de pedagogische verhandeling dat wij beter hadden moeten opletten en dat de media de bevolking minder negatief hadden moeten voorlichten. Als dat allemaal anders was gelopen, hadden wij niet in deze discussie gezeten, maar dan hadden wij allemaal, "hoera" roepend, achter het project Betuwelijn gestaan. Dat is toch eigenlijk de grondtoon van wat u in de afgelopen vijf minuten hebt proberen te zeggen?

Minister **Maij-Weggen**: Nee, dat is een heel slechte en zelfs tendentieuze vertaling van wat ik bedoeld heb te zeggen. Wat ik eerlijk bedoeld heb te zeggen, is in de eerste plaats dat een van de aspecten die het draagvlak hebben bemoeilijkt, bestaat uit het feit dat vrij kort na de besluitvorming of vlak daarvoor een project met een ondergrondse tunnel ter waarde van 5 mld. maandenlang de discussie heeft gedomineerd, in afwachting van het onderzoek. In de tweede plaats ben ik er eerlijk van overtuigd – wij hebben daar de overzichten van gezien – dat het negatieve veel zwaarder wordt benadrukt dan het positieve. Het hele verhaal over de positie van Nederland als transport- en distributieland en het positieve milieudoel dat met spoorvervoer wordt betracht, zijn onvoldoende benadrukt. Daartegenover zijn de negatieve aspecten wel benadrukt en dat zet een trend die in ieder geval niet draagvlakverbredend werkt onder de bevolking. In die zin verwijt ik u niets; hooguit kan ik tegen ons zelf zeggen dat wij geen kans hebben gezien om de positieve aspecten zo zwaar voor het voetlicht te brengen dat het voldoende weerklank heeft gekregen, zoals ik hier opnieuw tracht te doen. Dat heeft het kennelijk

niet gedaan en dat heeft het draagvlak inderdaad bemoeilijkt. Daarom ben ik het eens met de heer De Boer dat het heel goed is dat men gewoon kennis neemt van de feiten en de rapporten leest. Ik heb absoluut niet de indruk gehad dat de senatoren die vanmorgen een inbreng hebben geleverd, zich niet grondig in de zaak hebben verdiept. Dat is niet alleen duidelijk weergegeven door een aantal praktische vragen, maar ook door een stellingname die zich hier vanmorgen enigszins heeft doen aftekenen.

De heer **Schuurman** (RPF): Ik deel het standpunt van de minister dat het verkeer over de weg beter vervangen kan worden door verkeer per spoor. Daarmee is inderdaad een behoorlijke winst voor het milieu te boeken, maar de minister zegt eigenlijk dat het resultaat nu zo mooi is. Meent de minister dat nu echt? Zou nu echt van de Betuwespoorlijn technisch gezegd kunnen worden dat zij technisch mooi is? Dan gaat ook de beeldspraak van de minister op met betrekking tot het kind dat mooi is, terwijl steeds wordt gezegd dat het lelijk is.

Minister **Maij-Weggen**: Binnen de bedragen die wij maximaal beschikbaar hadden – dat is heel belangrijk – hebben wij geprobeerd om een spoorlijn te ontwerpen die maximaal in overeenstemming is met landschap en milieu. Ik geef onmiddellijk toe dat dit altijd nog mooier kan als je er nog miljarden bij legt, maar men moet ook beseffen dat die miljarden er niet zijn en dat je het geld moet weghalen bij andere investeringsprojecten.

De heer **Staal** (D66): Ik vraag de minister of zij nu werkelijk bedoelt dat mensen een poosje hebben gedacht dat er iets moois was voor 5 mld. en dat zij nu helemaal dwars liggen voor iets wat 7 mld. kost. Met andere woorden: als ik de brieven lees van het gebundeld bestuurlijk overleg in Gelderland en als ik de reacties hoor van de burgemeester van Zevenaar en van de bewoners in de buurt van de Giessen – ik noem zomaar een paar plekken en een paar weerstanden – dan is het toch niet zo dat het gebrek aan draagvlak alleen maar is veroorzaakt door het feit dat wij iets te goedkoop hebben gerekend met een ondertunneling

van 5 mld.? Daar kan dat gebrek aan draagvlak toch niet vandaan komen?

Minister **Maij-Weggen**: Wij hebben ervaren dat het draagvlak voor de Betuwelijn – er zijn natuurlijk twee delen van de PKB aan het derde deel voorafgegaan; het derde deel kwam pas verleden jaar uit – aanvankelijk heel behoorlijk was. Ik houd staande dat er sprake was van een diep dal toen het voorstel van een ondergrondse Betuwelijn voor 5 mld. bekend werd. Ik werd zelf met dat psychologische moment geconfronteerd, want ik was enkele dagen daarna in de regio, waar ik merkte dat men niet kon geloven dat het niet voor 5 mld. kon. Wij hebben duidelijk moeten maken dat het niet kon, dat het geen reëel alternatief was.

Ik kan nog wel een andere vergelijking geven, een vergelijking die ik vaker heb gemaakt. Als je een lastige operatie moet ondergaan, dan is je motivatie om die te ondergaan natuurlijk grotendeels verdwenen als je te horen krijgt dat die operatie eigenlijk niet nodig is, omdat het op een andere, veel minder belastende manier kan. Dat duurt dan tot je ontdekt dat het geen echt alternatief is, omdat het probleem niet echt wordt opgelost. Zo heeft het draagvlak voor de Betuwelijn wel degelijk ernstig geleden onder het genoemde alternatief, dat precies omstreeks de besluitvorming in het kabinet naar buiten kwam. Ik vond dit heel verdrietig, want ik wist vanaf het begin dat de burgers op het verkeerde been werden gezet.

De heer **Staal** (D66): Voorzitter, ik blijf erop hameren. Ik kan mij voorstellen dat de burgers even hebben gedacht dat ze goedkoop uit zouden zijn met een ondergrondse trein, maar de weerstand van de burgers is gericht op het huidige voorstel, op de huidige alternatieven. Met pijn en moeite is er in de Tweede Kamer wat bijgesleuteld en het bestuurlijke overleg heeft eveneens met pijn en moeite op de voorstellen van de minister gereageerd; niet omdat men dacht dat het wel voor die 5 mld. kon, maar omdat men de voorgestelde uitvoering niet zinvol achtte en omdat men vond dat die heel veel belangen zou doorkruisen. Dat kwam toch niet door die oplossing van 5 mld.?

Minister **Maij-Weggen**: Die heeft destijds wel een schokeffect gehad, daar ben ik absoluut van overtuigd. Bovendien mag je niet onderschatten dat wij aanvankelijk een project van ongeveer 3 mld. hadden voorgesteld en dat wij daarna met passen en meten een groot aantal aanpassingen hebben aangebracht, zelfs nog tijdens de behandeling in de Tweede Kamer en tot een bedrag van 750 mln., om het hele project beter aanvaardbaar te maken met het oog op natuur en landschap. Vergeleken met goederenvervoersprojecten in landen om ons heen is dit ook in verregaande mate gelukt. Dat het desondanks een lastig project blijft, dat ik het moeilijk vind om het te verdedigen, althans in verband met het eigen karakter van de regio, heeft wel degelijk te maken met de discussies in verband met het project. Ik vind het jammer dat er kennelijk onvoldoende waardering voor is dat er in verband met milieu-aanpassingen een sprong van 3 naar 7 mld. is gemaakt. Bij een zeer groot deel van de lijn gaat het om aanpassingen voor het milieu, aan het landschap.

De heer **Schuurman** (RPF): Voorzitter, ik sluit mij weer aan bij de minister als zij zegt dat het verhaal over die 5 mld. verkeerde suggesties heeft gewekt. Dat is niets bijzonders, want in de hele politiek en trouwens in de hele wereld wemelt het van onjuiste kreten. Ook deze kreet reken ik tot de onzinnige. Ik durf dit ook met zoveel stelligheid te zeggen omdat ik van origine civiel ingenieur ben. Maar als de minister zegt dat dit project het best haalbare is en er vervolgens op wijst dat er niet meer financiën beschikbaar zijn, dan zou ik haar willen vragen of wij niet op wat langere termijn moeten denken. Als wij dit project met de huidige financiële mogelijkheden uitvoeren, terwijl het effect op de lange termijn gelet op de problemen met de financiering, maar ook de technische problemen wel eens averechts zou kunnen zijn, dan maken wij geen gebruik van de nieuwe technologieën die wij juist met het oog op de toekomst wel zouden moeten gebruiken. Dit project moet verantwoord worden afgewogen tegen alternatieven; daar ontbreekt het toch aan.

Minister **Maij-Weggen**: Dat moet ik ontkennen, want dat is wel degelijk

gebeurd. Veel alternatieven zijn ons in een laat stadium aangereikt, maar alle alternatieven zijn zorgvuldig onderzocht. Het laatste alternatief – eigenlijk is het geen alternatief, het is meer een voorstel voor de binnenvaart – namelijk het nieuwe idee voor vervoer over de rivier, is ons twee weken voor deze behandeling onder ogen gekomen. Veel van dit soort op zich creatieve en technologisch geavanceerde projecten zijn ons heel laat aangereikt, vaak direct van de tekentafel. Dat is ook bij dit project het geval. Zonder uitzondering zijn de voorstellen zoveel mogelijk zorgvuldig getoetst aan het oorspronkelijke plan door een team van experts.

Die afweging vindt men heel sterk terug in het antwoord op de vragen die ook door de Tweede Kamer gesteld zijn. Het unanieme advies, ook van de experts, was steeds dat het weliswaar een serieus plan betrof, maar geen serieus alternatief voor wat wij zouden moeten bouwen.

De heer **Schuurman** (RPF): De minister weet ook wel dat de experts altijd bepaalde belangen vertegenwoordigen. Daar kan geen expert onderuit. Aan hen worden nogal wat vragen gesteld. Ik denk aan de echt creatieve ideeën over een vernieuwing via de binnenvaart. Dat is ook specifiek Nederlands. Overslag kan namelijk altijd in een latere fase. Daarbij kan aansluiting gezocht worden bij het Europese spoorverkeer. Waarom is dit niet een van de mogelijkheden? Ik zeg dit met het oog op de onzekerheden in financiering en de haalbaarheid van het project. Die komen dan in een ander daglicht te staan.

Minister **Maij-Weggen**: Alle onderzoeken wijzen erop dat het geen kwestie is van "of/of", maar van "en/en". In het structuurschema Verkeer en vervoer is aangegeven dat wij de binnenvaart de opdracht hebben gegeven om, in tonnen gemeten, twee Betuwelijken als groei weg te zetten. Tegen die achtergrond zullen wij nog heel wat van de binnenvaart vragen en krijgt de binnenvaart nog heel wat kansen. De binnenvaart kan maar een beperkt gebied bereiken: ongeveer 30.000 km in West-Europa. Het spoorvervoer beslaat in West-Europa 130.000 km.

De heer **Schuurman** (RPF): Dat ben ik wel met de minister eens, maar dat geeft ons wel enig soelaas aangaande goedkeuring van de Betuwelijn in de huidige vorm. Het is mogelijk dat de binnenvaart voor een aantal jaren soelaas biedt. In die tijd kunnen wij ons beter voorbereiden op ondertunneling van spoorlijnen. Is dat nu zo'n gek idee?

Ik noem nog even de afsluiting van de Oosterschelde. In 1953 was er een watersnoodramp. Besloten werd om de zeearmen te sluiten, te beginnen met de kleine en eindigend bij de allergrootste. Men zal zich de maatschappelijke discussie daarover herinneren. Op een achternamiddag komt de commissaris van de koningin van Zuid-Holland met het idee dat de dam met open gaten, met schuiven, gebouwd moet worden. Dat is tot vandaag een zeer creatief idee gebleken, hoewel het zeer veel gekost heeft. Het heeft het milieu wel in allerlei opzichten goed gedaan. Nog altijd kunnen wij daar trots op zijn.

Minister **Maij-Weggen**: Daar kunnen wij zeker trots op zijn. Maar de prijs van dat project is van 2 à 3 mld. naar 8 mld. gegaan. Bovendien zijn daardoor de investeringen in de jaren tachtig op grote schaal van de begroting geduwd. Met die situatie had mijn voorgangster te maken. Ik moest derhalve een enorme sprong vooruit maken met de investeringen. Voorts is dit project zo kostbaar dat het niet elders in de wereld nog eens is gerealiseerd.

De heer **Schuurman** (RPF): Dat komt wel.

Minister **Maij-Weggen**: Dat kunt u zeggen.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Kan achteraf geconstateerd worden dat het die 5 mld. waard was? Ik doel op het sparen en redden van de natuur.

Minister **Maij-Weggen**: Mijnheer Pitstra, ik heb altijd gezegd: als je voor hetzelfde geld een spoorlijn onder de grond aan kunt leggen, moet je dat doen, dus ook voor 5 mld. of 6 mld.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Het ding waar wij het zojuist over hadden, was 5 mld. duurder uitgevallen. Wel is daardoor de natuur behoorlijk gered. Vandaar

mijn gewetensvraag: is achteraf uw conclusie dat de Oosterscheldedam die 5 mld. extra waard was, of had u dat bedrag er niet voor over gehad?

Minister **Maij-Weggen**: O, u bedoelt de Oosterscheldedam.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Ja.

Minister **Maij-Weggen**: Dat is feitelijk een nutteloze discussie. Immers, dat is gebeurd. Wij hebben de voor- en de nadelen daarvan vastgesteld. Iedereen kan daarbij een eigen afweging maken.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Het nadeel is het geld en het voordeel is de natuur. Het gaat om de vraag: waar kies je voor? Dat speelt nu weer.

Minister **Maij-Weggen**: Toen ik als minister was aangetreden, had ik te maken met een enorme dip in de investeringen in de jaren tachtig. Ik moest geweldig mijn best doen om de investeringen op te voeren. Dat Rail 21 betreffende de vergroting van de capaciteit van de spoorwegen in de jaren tachtig niet van de grond is gekomen, kwam doordat daarvoor eenvoudigweg geen geld was. Ik wil niet treden in de keuze die men in de jaren zeventig heeft gemaakt, maar je moet er geweldig voor oppassen dat je niet al je geld voor infrastructuur wegzet aan één project. De Betuwelijn krijgt namelijk ook nog een noortak en wellicht ook nog een zuidtak. De heer Alders zal daar straks nog op ingaan. Als je het ene onder de grond zet, moet je eenvoudigweg het andere ook onder de grond zetten. Dan kom je niet meer op bedragen van 12 mld. of 20 mld. maar kun je nog eens hetzelfde bedrag ernaast leggen. In die afwegingen zijn wij terechtgekomen en dan moet je heel goed weten hoe je met overheidsfinanciën omgaat. 7 mld. voor een spoorlijn van 160 km is ook in vergelijking met de ons omringende landen al zeer veel. Binnen het beschikbare bedrag hebben wij het maximale gedaan om er iets goeds van te maken. Toch?

Voorzitter. Enkele afgevaardigden hebben mij gevraagd naar het realiteitsgehalte van de private financiering. Bij de dekking van de kosten van de Betuweroute wordt uitgegaan van een gedeeltelijke private financiering en exploitatie. De keuze voor private financiering

brengt voor de overheid twee heel belangrijke voordelen met zich. Het beslag van de financiering van de Betuweroute op de rijksbegroting is kleiner dan wanneer je op de traditionele manier 100% à fonds perdu zou betalen. Bovendien, door het op afstand plaatsen van het project, kunnen wij een betere en meer commerciële aanpak van de exploitatie van de railinfrastructuur mogelijk maken. In het geval van de Betuweroute is aan twee belangrijke randvoorwaarden voor de private financiering voldaan. Zowel de private partijen als de rijksoverheid streven in het geval van de Betuweroute geen conflicterende belangen na; beide zijn erbij gebaat een zo groot mogelijk vervoersaandeel op die goederenrail te realiseren. Daardoor biedt het project bovendien de mogelijkheid – en dat is een Europese eis – tot het heffen van een directe gebruikersbijdrage, die weer gebruikt kan worden voor het afbetalen van de lening. Vanuit die gedachte is gekozen voor een constructie, waarin de private partijen tijdens de bouwfase in ruil voor een dertigjarige concessie met betrekking tot de exploitatie van de railinfrastructuur een substantiële bijdrage zullen leveren aan de aanlegkosten.

Daarbij is voor de volgende opzet gekozen. De bouw en aanleg van de Betuweroute zal gebeuren door een baanexploitatie maatschappij en wel zodanig, dat de rijksoverheid daar voor 100% aandeelhouder zal zijn. De BEM – de Baanexploitatie maatschappij – zal het eigendom krijgen over het baanlichaam en de gehele infrastructuur. De achtergrond daarbij is, dat de bouw en het aanlegrisico niet bij de private financierer gelegd kunnen worden maar de verantwoordelijkheid van de overheid blijven.

De infra-exploitiemaatschappij zal verantwoordelijk zijn voor het beheer, het onderhoud en de exploitatie van de Betuweroute. Gedurende de concessieperiode zal zij het economisch eigendom van de railinfrastructuur per concessie verkrijgen. Na afloop van de concessieperiode zal de railinfrastructuur weer terugkomen bij de rijksoverheid. Het gaat in principe om een periode van 30 jaar.

De daadwerkelijke bedrijfseconomische exploitatie zal door verschillende vervoersexploatanten plaatsvinden en die zullen al dan niet

georganiseerd worden in een vervoersexploatiemaatschappij. De taak van die organisaties wordt het ter beschikking stellen van de concrete vervoerscapaciteit. Gezien de specialistische kennis die daarvoor nodig is, zullen de Nederlandse Spoorwegen daar een prominente rol bij spelen, echter in concurrentie met anderen.

De organisatorische indeling van het beheer van de Betuweroute is ingegeven door de aard van de verschillende activiteiten en de functies, die in het proces van totstandkoming en exploitatie van het geheel zijn te onderscheiden. Naar mijn mening worden hierdoor de bestuurbaarheid, de beheersbaarheid en de doorzichtigheid van het project in belangrijke mate versterkt. Dit is overigens niet exclusief; vergelijkbare constructies kent men ook in andere landen.

Wij gaan ervan uit, dat de private financiers ongeveer 1,5 mld. aan het bouwen van de spoorrails kunnen bijdragen. Het overige deel zal worden gefinancierd uit mijn begroting, uit de begroting van het ministerie van Economische Zaken en uit EG-gelden. De Betuwelijn is intussen gaan behoren tot projecten van de hoogste prioriteit, ook in de sfeer van Europese netwerken.

De heer **De Boer** (Groen Links): Maken de private financiers ook winst?

Minister **Maij-Weggen**: De private financiers zullen naar schatting een opbrengst krijgen van 150 mln. tot 300 mln. per jaar. Maar dat zijn voorlopige schattingen. Die opbrengst maken ze in belangrijke mate uit de opbrengsten van het spoorvervoer, uit de gebruikersheffingen dus. Voor een gedeelte zal daarmee een afbetaling moeten worden gedaan op de railinfrastructuur en voor een gedeelte zal daaruit wellicht ook winst uit overblijven. Dat mag ook, er mag winst worden gemaakt op railgoederenvervoer.

De heer **De Boer** (Groen Links): Daar heb ik niks tegen, daar ben ik lang genoeg ondernemer voor geweest. Maar waarom kan de overheid die winst die die ondernemers kunnen maken, zelf niet maken? Als wij nu gewoon dat geld lenen, datzelfde bedrag van 1,5 mld. erin stoppen en zelf de winst en het rendement

opstrijken, is dat dan niet voordeliger?

Minister **Maij-Weggen**: Nee, de rijksoverheid kiest er bewust niet voor om zelf personenvervoer en goederenvervoer in Nederland te blijven exploiteren. Dat komt voort uit het rapport van de heer Wijffels. Vanaf ongeveer 1995 zullen wij het personenvervoer en het goederenvervoer overdragen aan de Nederlandse Spoorwegen. Het goederenvervoer zullen wij overigens in vrije concurrentie geven. Het is dan aan de Nederlands Spoorwegen en eventuele andere concurrenten om de spoorrails verder te exploiteren. Wij kiezen er bewust niet voor.

Overigens heeft de Nederlandse rijksoverheid tot nog toe in belangrijke mate moeten bijbetalen, zowel aan het goederenvervoer als aan het personenvervoer. Aan het personenvervoer betalen wij ongeveer 300-400 mln. per jaar bij, aan het goederenvervoer ongeveer 60 mln. per jaar. In het rapport-Wijffels is aangegeven dat als men, zoals het ook in sommige andere landen gebeurt, het spoorvervoer op commerciële basis regelt, de desbetreffende spoorwegmaatschappijen beter en ook winstgevend kunnen functioneren.

De heer **De Boer** (Groen Links): Voorzitter! De minister moet mij niet kwalijk nemen, maar dit is geen antwoord op de vraag die ik heb gesteld. Dat de overheid er niet voor kiest en dat de spoorwegen zelf hun zaken moeten exploiteren is mij allemaal wel helder. Maar ik heb de vraag gesteld of het niet verstandig is dat, als die private investering van 1,5 mld. rendement oplevert, de overheid er dan voor zorgt dat het rendement bij haarzelf terecht komt door gewoon zelf naast die 5,5 mld. die wij er toch al in investeren, ook die laatste 1,5 mld. te investeren en dan zelf het rendement op te strijken. Dat heeft niets te maken met het verhaal dat u daarna vertelt, over hoe u de zaken wilt regelen met de spoorwegen. Het is gewoon geen antwoord op de vraag.

Minister **Maij-Weggen**: Het heeft er wel mee te maken. Want ik heb u uitgelegd dat de Nederlandse regering er niet voor kiest om zelf als ondernemer op te treden.

De heer **De Boer** (Groen Links): Daar heb ik het niet over. U kiest er toch

ook voor om die 5,5 mld. te investeren? Dan kunt u die laatste 1,5 mld. toch ook investeren? Dat is toch niet principieel daaraan tegengesteld?

Minister **Maij-Weggen**: Wij zijn ervan overtuigd, en dat is misschien geen compliment aan de overheid, dat de overheid geen goede ondernemer is. Wij zijn ervan overtuigd dat de Nederlandse Spoorwegen, wanneer ze losgeweekt is van de rijksoverheid en ook andere maatschappijen...

De heer **De Boer** (Groen Links): Excuus, maar daar vraag ik niet naar. Als de regering 5,5 mld. zorgvuldig kan investeren, kan ze de laatste 1,5 mld. ook zorgvuldig investeren. Of je kan die eerste 5,5 mld. ook niet zorgvuldig investeren en dan moet je dat ook door de Nederlandse Spoorwegen laten doen. Daar kiest u niet voor. U kiest ervoor om 5,5 mld. door het Rijk te laten doen en 1,5 mld. privaat. Mijn stelling is dat die 1,5 mld. privaat duurder is, want daar wordt winst op gemaakt. Als de overheid ervoor kiest die 7 mld. maar in één keer te investeren, vangt de overheid in ieder geval het rendement over die 1,5 mld. Dat heeft niets met uw principiële keuzes te maken.

Minister **Maij-Weggen**: Ik kan in herhaling vervallen, maar dat heeft wél met principiële keuzes te maken. Wij vinden dat de overheid niet moet overgaan tot het exploiteren van spoorwegen.

De heer **De Boer** (Groen Links): Daar heb ik het ook niet over. U investeert toch ook 5,5 mld.? Waarom doet u dat dan wel?

Minister **Maij-Weggen**: Omdat het wel de taak is van de overheid om te investeren in infrastructuur.

De heer **De Boer** (Groen Links): Precies! En waarom dan niet 7 mld.?

Minister **Maij-Weggen**: Maar niet om exploitatie op zich te nemen.

De heer **De Boer** (Groen Links): Ik heb het niet over de exploitatie, ik heb het over de investering van 7 mld. Waarom investeert de overheid niet het totale bedrag van 7 mld.?

De heer **Veling** (GPV): Is hier geen

sprake van een misverstand? Als je een onderneming de exploitatie opdraagt van een Betuweroute, moet je dat gratis geven, moet men zelf de exploitatiewinsten maar boeken of kun je zeggen: voor wat hoort wat, dan help je bij de financiering.

De heer **De Boer** (Groen Links): Concessiegelden.

De heer **Veling** (GPV): Goed, maar dat is dan nu een bijdrage in de financiering van de Betuweroute. Zo is de zaak georganiseerd. Mijn bezwaar is, dat de indruk gewekt wordt dat je uit de mate van private financiering zou kunnen afleiden dat het hele project een zekere rentabiliteit heeft. Dat is een wat minder juiste voorstelling van zaken. De redenering van de heer De Boer komt erop neer dat de ondernemers niet zouden hoeven te betalen. Goed, noem het een concessie, maar dat is in feite hetzelfde als een bijdrage in de financiering van die Betuweroute.

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! Mag ik een ander aspect van private financiering aan de orde stellen? Ik was laatst bij mijn makelaar voor de verkoop van mijn huis. Die sprak mij opbeurend toe en zei: de koper is al geboren. Dat is mijn probleem met de private financiers. Zijn zij al geboren? Wij hebben gevraagd naar het realiteitsgehalte. Ik heb daarover nog niets anders gehoord dan dat de buffer die daarvoor oorspronkelijk in de begroting stond, verdwenen is en dat er geen spade de grond in gaat voordat die private financiering rond is. In de antwoorden op de vragen in de tweede ronde heeft de minister aangegeven, dat zij de PKB opnieuw in heroverweging zal nemen als de private financiering niet doorging. Juist daarom heb ik vanochtend gevraagd, wat dat heroverwegen inhoudt. Gaat dan de PKB niet door, of wordt zij minder milieuvriendelijk?

Minister **Maij-Weggen**: Dan is er dus een tekort van 1,5 mld. Dan zal nog eens goed bekeken moeten worden, hoe en op welke manier wij dat uit eigen kas kunnen aanvullen. Dat is het probleem. Wij hebben die 1,5 mld. van de private financiers ook nodig om het nu uitgezette project te kunnen realiseren.

De heer **Staal** (D66): Heroverwegen betekent dus alsnog overheidsfinanciering aanboren voor het

ontbreken van private financiering. Ik ben het met de minister eens, dat een rails bestaande uit één ijzer niet werkt.

Minister Maij-Weggen: Dat zou inderdaad een van de mogelijkheden zijn. Wij hebben het woord "heroverwegen" gebruikt, omdat er nog eens goed moet worden gekeken naar het geld dat de rijksoverheid er zelf insteekt en de wijze waarop de zaal uiteindelijk wordt geëxploiteerd. Het is naar mijn oordeel echter een vrij theoretische vraag. Juist nu het goederenvervoer over de rails in Europa zo'n enorme groei doormaakt, is de belangstelling van de private financiers zeer groot. Private financiers richten zich in Europa steeds meer op de financiering van infrastructuur, zowel van wegen, als van rails, als ook van bepaalde waterprojecten. Wij hebben een werkgroep die zich bezighoudt met de contacten met de potentiële private financiers. Wij hebben absoluut niet de indruk dat er geen interesse bestaat in Nederlandse projecten op dat vlak. Integendeel, de belangstelling daarvoor is zeer goed en zeer groot. Men wacht eigenlijk op het afhandelen van de PKB, zodat men weet hoe het project eruit gaat zien. Men wacht ook op het concrete tracébesluit, waardoor men precies weet, wat er gebouwd wordt en hoeveel geld er kan worden ingezet.

De heer **Staal** (D66): Moet ik daaruit afleiden dat, als de PKB aanvaard zou worden, de private financiers bij de minister aan de deur staan om de contracten te sluiten? Dat leidt ik eruit af, want de minister heeft ook gezegd, dat er geen spade de grond ingaat als dat niet rond is.

Minister Maij-Weggen: Ik kan u zeggen, dat private financiers zich reeds geruime tijd melden bij de experts van het ministerie om eventueel mee te gaan doen.

Er zijn ook speciale brochures beschikbaar om hun interesse te wekken. Het gaat om grote bedragen. Die moeten tijdig vrijgemaakt kunnen worden in de investeringsprogramma's. Er is veel belangstelling!

De heer **Staal** (D66): Dat houd ik mij graag vast aan uw toezegging dat er geen spade de grond ingaat als dat niet duidelijk is.

Minister Maij-Weggen: Dat hoeft u niet te doen. Wat heel duidelijk is uitgesproken, daar houden wij ons aan. Dat hoeft u niet nog een keer heel nadrukkelijk af te dwingen. Ik heb dat zelf gemeld. Dat lijkt mij ook logisch. Als de private financiering nog niet rond is en er is geen deugdelijk contract, begint men niet met de bouw. De zaken zullen ook in de Tweede Kamer nog uitvoerig worden behandeld. Als u geen contract hebt voor het huis dat u kennelijk hebt gekocht, zult u niet toestaan dat de spade in de grond gaat, mijnheer Staal. Dat lijkt mij een buitengewoon logische volgorde.

Voorzitter! Ik wil beginnen aan de beantwoording van de individuele vragen. Ik volg daarbij de volgorde van de sprekers. De heer Staal heeft enkele aanvullende vragen gesteld over de rentabiliteit en de financiering, onder andere over de samenwerking met de Deutsche Bundesbahn. Op het ogenblik zijn de Nederlandse Spoorwegen, die een belangrijk reorganisatieproces achter de rug hebben met betrekking tot het goederenvervoer, bezig zich opnieuw in te richten. Men is bezig met de opzet van shuttletreinen, met name in de richting van Centraal- en Zuid-Europa. Een aantal daarvan loopt al en er is veel belangstelling voor. Men is ook bezig met de Deutsche Bundesbahn gezamenlijk projecten op te zetten om in de aanloop van de Betuwelijn alvast het goederenvervoer op te krikken. Dat is ook nadrukkelijk de bedoeling. Het spreekt vanzelf dat men niet vanaf een nulbasis kan beginnen en dat de huidige basis iets te klein is. Dat hebben vele sprekers ook gezegd. Nogmaals, de Nederlandse Spoorwegen zijn er actief mee bezig. Ook de Deutsche Bundesbahn is zeer geïnteresseerd in die samenwerking. De projecten die nu zijn opgezet en waar – dat is interessant – de grote reders aan meedoen, lijken succesvol te zijn.

De heer Staal heeft gevraagd om uiteindelijk het railvervoer rendabel te maken. Is het dan niet noodzakelijk om het vervoer over de weg toch bepaalde lasten extra te geven om tot een verschuiving van de modal split te komen? In principe gaan wij ervan uit dat het spoorvervoer, als het over meer dan 100 km plaatsvindt, rendabel is ten opzichte van het vervoer over de weg. Wij gaan er bovendien van uit dat het zeker rendabel is, wanneer er nieuwe

concepten worden gemaakt zoals het werken met shuttletreinen en er internationaal goed wordt samengewerkt. In die zin is het niet op voorhand noodzakelijk om het wegvervoer extra lasten te geven om op langere termijn in een andere concurrentiepositie te komen ten opzichte van het railvervoer. Ik maak wel de kanttekening dat bijvoorbeeld in een aantal Centraaleuropese landen – dat geldt voor Zwitserland, Oostenrijk en in toenemende mate ook voor Duitsland en Hongarije – actief beperkingen worden opgelegd aan het wegvervoer. Zo wordt het wegvervoer gedwongen om op de rails te gaan in de transitogebieden. Ook de ontwikkeling van vignettes, die wij gelukkig tot Europese vignettes hebben kunnen omvormen, gaat in die richting.

De heer Staal heeft gevraagd hoe lang het kan duren tot die 95 miljoen ton op de rails komt. Zoals u weet, is ons ambitieniveau wat lager. Wij hebben gesproken over 52 miljoen ton. Dan is er eigenlijk al een goede mogelijkheid voor rentabiliteit van de lijn. Recent onderzoek heeft uitgewezen dat de capaciteit groter is, zelfs wel 150 miljoen ton en dat er reden is om aan te nemen dat er zeker 95 miljoen ton over de rails kan worden verscheept. Daarvoor is volgens die onderzoeken geen harde overheidsbemoedienis nodig. Bij een goede organisatie kan over grotere afstanden wel degelijk meer vervoer over de rails worden gegenereerd. Uiteraard sluiten dergelijke onderzoeken nadrukkelijk aan bij datgene wat op het ogenblik in heel Europa in ontwikkeling is.

Over het realiteitsgehalte van de private financiering heb ik net al afdoende bij interruptie gesproken. De heer Staal heeft gevraagd – ik heb er bij interruptie al iets over gezegd – waarom het toch niet beter zou zijn om deze financiering te sturen in de richting van het watervervoer. Ik kan mijn motivering herhalen dat het watervervoer zich richt op 30.000 km water en een beperkte natte bestemming en dat het railvervoer een veel groter bereik heeft en alleen al in West-Europa met 130.000 km rail is verbonden.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Maar essentieel is toch dat, als je naar Duisburg of Frankfurt vaart en de lading daar op de trein zet, je dan ook de beschikking hebt over die 130.000 km spoor?

Minister **Maij-Weggen**: Ja, dat kan voor een deel van het vervoer en het gebeurt nu ook. Een deel van het vervoer over water – het gaat dan vooral om containers – vindt op het ogenblik plaats via de binnenvaart. Het gaat om die goederen die niet onder tijdsdruk staan. Ik kan u echter verzekeren – u kunt dat niet vinden – dat de reders op dat punt “just in time”-principes hebben. Ook zij wensen dat goederen die onder grote tijdsdruk staan in de Europese haven waar ze aanlanden meteen op de rails worden gezet. Die mogelijkheid bestaat in Bremen, in Hamburg en in Antwerpen. Als wij een concept aanbieden waarin het vervoer uitsluitend via het water kan plaatsvinden en de lading pas elders via overslag op het spoor kan worden gezet, dan is dat produkt minder goed dan het produkt van de belendende havens. Dan zullen de reders daar rekening mee houden. Je geeft dan in feite lading weg aan omliggende havens, en dat is niet de bedoeling.

Ik keer terug naar de oorspronkelijke vraag van de heer Staal, of het geld niet beter kan worden besteed aan vervoer te water. Wij hebben vele investeringen in vervoer over het water op de rol staan. Dat gaat echt om miljarden, minstens evenveel als voor de Betuwelijn ter beschikking is. Het gaat om het verbeteren van vaarwegen en sluisen en dergelijke. Wij kunnen echter niet op grote schaal de exploitatie van de schepen subsidiëren. Dan zouden wij in strijd met de Europese regelgeving komen. Dat kan eenvoudig niet. Met alle sympathie die ik heb voor het Snake-project, denk ik overigens dat ook daar een kernprobleem kan liggen. Dat project is in handen gegeven van prof. Wormmeester, die met de binnenvaart aan het uitzoeken is hoe de exploitatie van de binnenvaart kan worden verbeterd. Misschien vindt men daar een oplossing voor. Ik ben helemaal niet tegen dat project, ik vind het zelfs een aardig project, maar het moet worden ingepast in de groei die nu al aan de binnenvaart is opgedragen. Ik zeg u nogmaals dat wij van de binnenvaart verwachten dat zij in de komende jaren nog zo'n 100 miljoen ton bijzet. De binnenvaart zal de handen vol hebben om dat te realiseren.

De heer **Schuurman** (RPF): Als dat zou lukken, bent u dan bereid nog

een stap verder te gaan? Dan kan een beslissing over het huidige voorstel voor de Betuwelijn minstens nog een jaar worden uitgesteld en op langere termijn een betere technische uitvoering worden gekozen.

Minister **Maij-Weggen**: Nee. Dat zal niet lukken voor bestemmingen die alleen maar per spoor bereikbaar zijn, zelfs niet bij een maximale verbetering van de binnenvaart. Ik ben zeer pro-binnenvaart en ik heb de binnenvaart behoorlijk gesteund met investeringen en anderszins. De binnenvaart moet zelf de groei realiseren die haar is opgedragen. Daarbij kunnen creatieve ontwerpen natuurlijke een belangrijke rol spelen. Wij hebben die daarom neergelegd bij een commissie, maar de binnenvaart zal het wel in belangrijke mate zelf moeten doen. De binnenvaart is een optelsom van een groot aantal zeer individuele bedrijven. Zij heeft meer samenwerking nodig, meer coöperaties en eigenlijk een zelfde structuur als waarmee het wegvervoer groot is geworden.

De commissie-Van Duursen, die ik heb aangesteld om een analyse te maken van de groeimogelijkheden bij de binnenvaart, heeft mij gezegd: mevrouw de minister, aan infrastructuur voor de binnenvaart hebt u meer dan genoeg gedaan. Het is een goed pakket, waar de binnenvaart mee uit de voeten moet kunnen. Wat de binnenvaart nodig heeft, is een betere organisatie, vooral inzake de exploitatie van het vervoer vanuit Rotterdam richting zuiden en Duitsland. Het is de taak van de heer Wormmeester om uit te zoeken hoe een en ander kan worden aangescherpt. Als dit project daar een rol in kan spelen, ben ik daar natuurlijk niet op tegen.

De heer **Veling** (GPV): Steeds komt de klacht naar voren dat investeringen in Rotterdam meer gericht zijn op de overslag op treinen dan op de overslag op binnenvaartschepen.

Minister **Maij-Weggen**: Dat is precies de vraag die ik de commissie-Van Duursen heb voorgelegd. Moet er meer gebeuren op het gebied van infrastructuur en zijn er essentiële tekorten? Het antwoord op deze vraag was: neen. Hoeveel je er qua infrastructuur ook nog bij zet, als de organisatie van de binnenvaart niet verbetert, dan zal er

niet meer uitkomen. Het is heel belangrijk dat de binnenvaart de taak die zij heeft en die zij nu al kan waarmaken, maximaal uitbuit. Tegen die achtergrond heeft het niet veel zin, steeds weer nieuwe infrastructuur te bouwen in de veronderstelling dat het dan wel vanzelf zal gaan. De binnenvaart zal het zelf moeten doen, in Rotterdam en verderop.

De heer **Veling** (GPV): Het vaste bedrag voor het vervoer op binnenschepen is aanmerkelijk hoger dan dat voor het vervoer op treinen. Dat heeft onder meer te maken met hogere overslagkosten. Ik heb mij laten vertellen dat dit zijn oorzaak vindt in de moeite die het schepen kost om lading te verzamelen. Dat vraagt om extra investeringen. De eerste, vaste kosten moeten verlaagd worden.

Minister **Maij-Weggen**: De commissie-Van Duursen kwam niet tot deze conclusie. Als de commissie-Wormmeester tot deze conclusie komt, spreekt het vanzelf dat we daarmee rekening zullen houden.

De heer Staal heeft nog gevraagd, hoe reëel het is dat de problemen bij Emmerich de Betuwelijn niet in de weg zullen staan. Om te beginnen heeft hij gesproken over elke vier minuten een goederentrein. Dat kan ik niet onderschrijven; de berekeningen leiden er nu toe dat er voorlopig maximaal tien treinen, maar meestal zes treinen per uur door Emmerich zullen rijden. Dat is nog een extra belasting, maar het gebeurt niet zo intensief als de heer Staal naar voren heeft gebracht.

De heer **Staal** (D66): Ik heb die vier minuten uit de cijfers gehaald die gelden voor wat wij maximaal over die rails willen hebben. Ik neem aan dat die vier minuten verband houden met de 65 miljoen ton.

Minister **Maij-Weggen**: Maar dan spreekt u misschien over een maximum over die lijn, maar tegen de tijd dat we 65 miljoen ton hebben, hoop ik dat de noordelijke aftakking er is en er een gedeelte is afgeleid. Het is in elk geval niet de bedoeling, met die intensiteit over de rails door Emmerich te gaan. Vandaar ook dat ook Duitsland zeer veel belangstelling heeft voor de aftakkingen, omdat men een gedeelte van het vervoer wil aftakken via Twente en Venlo. Overigens wil ik meteen een

opmerking maken over de contacten die wij op dat vlak met Duitsland hebben. Het gaat hier om een nationaal project, ook vanuit Duitse optiek – daar is het een project van de Bundesbahn – dus het spreekt vanzelf dat ik daarover de contacten onderhoud, over het algemeen zeer nauw, met mijn Duitse transportcollega, mijn gesprekspartner. Het is niet zorgvuldig om buiten mijn Duitse collega om met regionale of lokale bestuurders te spreken. Wel is het zo dat, wanneer ik kritische brieven krijg – ik krijg er waarschijnlijk net zo veel als de heer Staal – van de regionale en lokale bestuurders, ik deze per kerende fax naar het Duitse bondsministerie doorstuur, waarop zonder uitzondering wordt gereageerd in de trant van "er zijn geen essentiële moeilijkheden en de moeilijkheden die er zijn, zullen wij in overleg met de regio oplossen".

De heer **Staal** (D66): Maar...

De **voorzitter**: Ik verzoek de leden, zich te beperken in de interrupties. De minister is nu ruim een uur aan het woord en er komt ook nog een tweede termijn.

De heer **Staal** (D66): Ik zal dat proberen. Ik wil de minister vragen of zij ervan uitgaat dat die zes treinen per uur inderdaad probleemloos door Emmerich heen kunnen, waar naar ik heb begrepen 16 spoorwegovergangen zijn, wat niet gering is.

Minister **Maij-Weggen**: In Emmerich is niet de Betuwelijn het probleem, maar de hoge-snelheidstrein, die met een bepaalde snelheid en frequentie gaat rijden. Dan zullen een aantal gelijkvloerse kruisingen moeten worden gewijzigd in ongelijkvloerse kruisingen. Dan ontstaat in Emmerich ook de discussie of het niet praktischer is om die lijnen om de stad te leiden, iets wat op het ogenblik intensief wordt besproken door de bondsregering en de Landesregierung. We moeten afwachten wat daaruit komt. Maar zonder uitzondering krijg ik het bericht dat dat probleem zal worden opgelost. Duitsland heeft een zeer groot belang bij de bouw van de Betuwelijn, omdat daarmee tienduizenden vrachtwagens per dag minder Duitsland in zullen rijden. Duitsland heeft de belofte gedaan

om daaraan mee te werken. Men heeft ook tegen ons gezegd: alle varianten van eventuele omleidingen – het is nog helemaal niet zeker of men die weg op zal gaan – zullen weer voor de Duitse grens aantakken op de bestaande baan. Ook daarbij zijn geen consequenties voor Nederland. Wij krijgen keer op keer die verzekering. Nogmaals, Duitsland beschouwt dit project als een van zijn zes hoofdprojecten en houdt een en ander zeer goed in de gaten. Duitsland wacht op de besluitvorming hier en zal dan onmiddellijk zijn besluitvorming, die wel een beetje vergelijkbaar is, maar die voor een deel korter is, doorvoeren. Overigens: zolang het over de huidige baan gaat, zijn er geen grote problemen in planologische sfeer.

Ik kom toe aan de vragen van de heer Baarda, die heeft gevraagd of ook in de sfeer van voorlichting en overleg met de regio hoor en wederhoor wordt toegepast. Ik wijs de heer Baarda erop dat er ruim gelegenheid is geweest voor inspraak en voorlichting in het voortraject, vervolgens in het kader van de eerste PKB en vervolgens in het kader van de derde PKB. Het ligt in de bedoeling om in het kader van het tracébesluit opnieuw in overleg te treden met de regio. Bovendien wordt er momenteel overleg met de regio gevoerd over de precieze uitvoering van een aantal moties, die overigens ook weer samenhangen met het tracébesluit. De Kamer zal er begrip voor hebben dat ik al dat overleg niet zelf kan voeren. Er is een team van ambtelijke experts dat het overleg voert. Ik heb de gewoonte mij er pas mee te bemoeien als zaken helemaal vastzitten. Dan stel ik voor overleg te voeren met de desbetreffende wethouders en burgemeesters. In dat kader heb ik bijvoorbeeld uitvoerige gesprekken gevoerd met vertegenwoordigers van het gemeentebestuur van Zevenaar en van Barendrecht. Ik ben zelf naar Barendrecht en naar Giessendam geweest. Als er dus sprake was van echte knelpunten, was ik er zelf bij om te proberen bepaalde knopen doorgehakt te krijgen.

De heer Baarda heeft gevraagd of de moties van de Kamer correct worden uitgevoerd. Ik kan dat beamen. De moties die de Kamer heeft aangenomen zullen correct worden uitgevoerd. Ik moet er wel bij melden dat bij een van de moties,

het zogenoemde hoog/laag-pakket, de Kamer geen financiering heeft voorzien. Dat betekent dat wij binnen de financiering die er is tot een oplossing moeten zien te komen. Dan is niet het maximum haalbare mogelijk. Wij voeren nog overleg hierover en wij proberen natuurlijk dit zo zorgvuldig mogelijk af te handelen.

De heer Baarda had vragen over de gemeenten Tiel en Gorinchem. Ook op dit punt is een heldere motie ingediend, met een financiële toezegging in de sfeer van het afbakenen van de combinatie van weg en rail. Een van de positieve kanten daarvan is dat tegelijkertijd de geluidsoverlast van weg en rail weggenomen kan worden. Dat klinkt misschien wonderlijk, maar experts hebben het zo uitgerekend. Wij proberen dit te bereiken met het extra geld waar de Tweede Kamer om gevraagd heeft. Op het ogenblik wordt met Tiel en Gorinchem overleg gevoerd om ervoor te zorgen dat een en ander redelijk in overeenstemming met hun wensen gebeurt. Natuurlijk moet dit wel gebeuren binnen de financiële ruimte die ons is gegeven.

Wat Barendrecht betreft, was er ook een probleem in de uitwerking. Intussen zijn wij met Barendrecht tot een oplossing gekomen. Er zijn recent brieven over uitgegaan. De Nederlandse Spoorwegen hebben de indruk gewekt dat er minder schermen zouden worden aangelegd dan aanvankelijk was gedacht. Ik heb Barendrecht echter ervan verzekerd dat dit niet de bedoeling en dat de 1500 meter scherm die is toegezegd, ook zal worden aangebracht. Dus dat probleem is opgelost. Ik heb van Barendrecht begrepen dat men hierdoor gerustgesteld is.

Vervolgens heeft de heer Baarda gevraagd naar het stukje traject tussen Zevenaar tot de Duitse grens. Hij vroeg zich af of de bevolking op dit punt inspraak zal hebben. Er moeten geluidwerende voorzieningen aangebracht worden. Dat kunnen geluidschermen zijn. Zo nodig kan gedacht worden aan isolatie van woningen. Deze maatregelen worden genomen omdat men moet voldoen aan de strengere geluidseisen die ook bij amendement door de Tweede Kamer zijn aangebracht. Daarnaast zullen bestaande overwegen worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Dat is alleen maar in het

voordeel van de regio. Dan hoeft men niet meer te wachten. Daarvoor zullen de gebruikelijke procedures gevolgd worden. Dat houdt ook in dat er gelegenheid is voor inspraak.

De heer Talsma heeft vragen gesteld over het flankerend beleid met betrekking tot de keuze tussen vervoer over water, weg of rail. Verbetering van de concurrentiepositie van het spoorvervoer kan onder andere worden bereikt door de verzelfstandiging van de Nederlandse Spoorwegen, waardoor zij zich meer commercieel zullen gaan richten, door internationale afspraken met Duitsland, België en Frankrijk, door het voeren van assenmanagement, door de organisatie van shuttleverbindingen en door mee te werken aan de bouw van de Betuweroute als onderdeel van transeuropese netwerken.

Verder zullen ook de aansluitingen naar een aantal bedrijfsterrainen worden verbeterd, zal Kijfhoek worden verbeterd en zal een CUP worden ingericht. Op dit vlak zal er een belangrijke verbetering van de concurrentiepositie van de spoorwegen kunnen plaatsvinden.

De verbetering van de concurrentiepositie van de binnenvaart zal vooral plaatsvinden door het actieplan van de commissie-Wormmeester in navolging van het actieplan-Van Duursen dat in feite al in uitvoering is.

Er is nog een derde variant. Deze is hier nog niet aan de orde geweest, maar het is toch een goede nieuwkomer als milieuvriendelijke vervoersvariant, ook vanuit Nederland. Dit is de kustvaart. Deze maakt, zeker in de richting van de Oosteuropese landen, de Baltische landen en Finland, maar ook in de richting van Polen op het ogenblik een stevige groei door. We stimuleren dit ook zeer actief.

De heer Talsma heeft gevraagd of de kranteberichten kloppen dat Barendrecht negen in plaats van zes sporen zal krijgen. Dit is onjuist. Het aantal blijft zes à zeven, zoals afgesproken, inclusief de Betuwelijn en de HSL.

Voorzitter! De heer Talsma heeft een vraag gesteld over de kruising Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel. In de PKB was opgenomen dat een tunnelvariant onder het Amsterdam-Rijnkanaal bij Tiel ongeveer 150 mln. duurder was dan de voorgestelde oplossing. Deze brug heeft een grote overspanning. Dit maakt het zeer

duur. Meerkosten voor een tunnel zijn om die reden 150 mln. Als je het verschil moet aangeven tussen een brug en een tunnel en je hebt te maken met een behoorlijk dure brug, dan lijkt de tunnel automatisch qua verschil in prijs wat minder duur. Dit scheelt 150 mln. Als er echter een tunnel moet worden aangelegd van ruim 5 km, dan krijgen wij een groot aantal problemen. De meerkosten bedragen dan 800 mln. Als er een geboorde tunnel komt, dus niet een tunnel in de traditionele sfeer, wordt het bedrag nog hoger.

Voorzitter! De heer Talsma heeft ook gevraagd hoe het met de bedrijvigheid rond het CUP zit. Het CUP is onderdeel van het hele project. Het is de bedoeling dat de treindelen hier worden gesplitst en weer samengevoegd tot shuttle-treinen. Ik weet dat de heer Talsma technisch altijd goed en de hoogte is. Dit gebeurt zonder heuvel en wijkt dus af van het proces, zoals we dit op Kijfhoek kennen.

Het CUP is opgenomen in de PKB. Het is voor de hand liggend en ook nog steeds de bedoeling dat het tot een railservicecentrum zal worden uitgebouwd. Alle onderzoeken op dit gebied wijzen in de richting van een zeer lucratief railservicecentrum. Wij hebben ook geen enkele aanleiding om te geloven dat de rapporten die hierover zijn uitgebracht – ik denk aan het rapport van Knight Wendling – in een andere richting zullen wijzen qua economische generatie, bedrijvigheid en werkgelegenheid dan we tot nu toe hebben gedacht. De bedrijvigheid kan oplopen tot 6000 à 8000 arbeidsplaatsen, maar dan moet het servicecentrum echt maximaal uitgebaat worden.

De heer Talsma heeft ook nog een vraag gesteld over nieuw rollend materieel. Er is momenteel inderdaad nieuw materieel in de maak dat een lager geluidsniveau heeft dan wat tot nog toe gebruikelijk is. Dit is wel duurder. Dit is een aspect met betrekking tot de exploitatie. De Nederlandse Spoorwegen zijn van plan om dit aan te schaffen. Ook de Bundesbahn is dit van plan. We kunnen natuurlijk nooit garanderen dat straks uitsluitend en alleen dit mooie nieuwe stille materiaal over de Betuwelijn zal rijden. We zien wel een trend in bijna alle landen om, als er milieu- en geluidsvriendelijk materiaal beschikbaar is, dit bij vernieuwing in elk geval aan te schaffen.

Voorzitter! De heer Talsma heeft ook gevraagd naar de verbinding met Duitsland. Ik meld hem, in aanvulling op wat ik hier eerder over heb gezegd, dat er zeer regelmatig overleg plaatsvindt op ambtelijk, werkgroepniveau, over wegen, vaarwegen en railverbindingen tussen Duitsland en Nederland, waarbij alle aspecten van railvervoer zeer regelmatig aan de orde komen. In april is er weer een overleg. Via de Duitse bondsregering zijn de regio's daarbij betrokken. Er is een aantal regionale projecten, want het gaat niet alleen om landelijke projecten. Dat is echter wel het geval bij de Betuwelijn.

Het antwoord op de vraag van de heer Talsma over het voltage is zeer technisch. Ik zal een aantal van de door hem genoemde problemen schriftelijk weerleggen.

De heer Veling heeft een aantal vragen gesteld over de benutting van de Betuweroute in relatie tot de benutting van de waterroutes. Ik ben daarop bij interruptie al uitvoerig ingegaan.

De heer Veling heeft gevraagd in hoeverre vanaf 1997 het reizigersvervoer zal worden belemmerd als gevolg van het doorgaande goederenvervoer. Die stelling is nog steeds reëel. Dat geldt met name voor een van de belangrijkste routes, namelijk de Brabantlijn. De belangstelling op die lijn voor het reizigersvervoer is zeer groot. Dat is een van de redenen dat op de lijn dubbeldekken worden ingezet. De capaciteit wordt daarmee toch verhoogd. Als de groei van goederen- en reizigersvervoer toeneemt in de huidige mate, dan ontstaat er in 1997 à 1998 een dilemma. Ik heb daarover reeds uitvoerig in de Tweede Kamer gesproken. Ik hoop dat dit probleem zodanig kan worden opgelost dat de groei van een van de twee vervoersstromen niet hoeft te worden afgeremd. Het probleem geeft ook de noodzaak aan van een vrije goederenvervoerverbinding langs de Betuwe. De Betuwelijn is immers een van onze belangrijkste goederenvervoerverbindingen in de richting van Venlo.

De aftakking vanaf de Betuwelijn naar het zuiden, de zuidroute, zal in de toekomst met name vanuit Nijmegen worden gerealiseerd en niet uitsluitend via de Brabantroute. De Brabantroute is sowieso zeer belastend voor de omgeving, omdat zij dwars door een aantal Brabantse

steden gaat, inclusief het goederenvervoer.

De heer **Veling** (GPV): Is er, omdat er een knelpunt ontstaat in 1997, rekening gehouden met de suggesties over technische verbeteringen, bijvoorbeeld aan seinen en remmen, waardoor de capaciteit van lijnen aanmerkelijk kan worden uitgebreid?

Minister **Maij-Weggen**: Er zijn internationale regels over de capaciteit die ingezet mag worden op spoorwegen. Zij houden kort gezegd in dat het percentage van 80 niet overschreden mag worden. Het is echter mogelijk om met technische en elektronische middelen een lichte intensivering te bewerkstelligen. Daarover gaat ook het onderdeel van het rapport van de TU. Er is wellicht nog enige ruimte, maar dan gaat het om "kleine plusjes", die het probleem op langere termijn niet oplossen. Het wordt dan wel heel erg druk op die lijn. De groei zal uitkomen boven de maximale capaciteit. Het "plusje" mag erop worden gezet, maar wel onder heel strikte, precieze elektronische begeleiding.

Een dergelijk systeem zal binnenkort ook in Delft gaan functioneren, omdat er in de toekomst capaciteitsproblemen zullen ontstaan. Met elektronica kan er nog een klein schepje bovenop worden gedaan, maar het zijn tijdelijke oplossingen die op langere termijn weinig soelaas bieden.

Als ten aanzien van de Betuwelijn alles naar wens verloopt, weten wij dat de lijn rond het jaar 2000 klaar zal zijn. Voor de overbrugging van drie jaar zal op de Brabantlijn met elektronische begeleiding geprobeerd worden, een lichte intensivering tot stand te brengen, ook wanneer formeel het maximum is bereikt. Het wordt dan wel erg druk en problematisch. Er moet niets gebeuren, of er ontstaan problemen. Een van de moeilijkheden die zich nu reeds voordoen is dat de NS op veel terreinen al tegen hun maximum aanzitten. Is er ergens vertraging, dan heeft dat gevolgen voor andere rails en treinen. Een kleine vertraging kan dan een golf van andere vertragingen bij de NS opleveren. De rek is er een beetje uit. Vandaar dat wordt gewerkt aan Rail 21, de verbreding van de spoorrails over bijna de gehele lijn. Dat is ook de reden voor het inzien van de

noodzaak van nieuwe goederenlijnen. In Nederland is er veel meer capaciteit nodig op de rails. Dat is eigenlijk de korte boodschap.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Ik wil nog even ingaan op die kleine plusjes. Ik heb hier het rapport van de TU Delft. Daarin wordt gezegd dat met negentien maatregelen die niet duur zijn, een behoorlijk effect kan worden geboekt. Er wordt gesproken over een capaciteitsverhoging die ligt tussen de 5% en 30%. Vindt de minister dat kleine plusjes?

Minister **Maij-Weggen**: Dat hangt af van waar je het toepast en hoe je het toepast. Wij moeten het nog eens heel precies analyseren. Nogmaals, op de Brabant-lijn weten wij dat de marges marginaal zijn.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Dat wordt natuurlijk niet alleen op de Brabant-lijn, maar op het hele net onderzocht.

Minister **Maij-Weggen**: Ik sluit niet uit dat je nog wel 10%, 20% of misschien nog wel iets meer kunt intensiveren op de bestaande lijn, maar dat moet dan wel met heel strikte elektronische begeleiding gebeuren. Dan is er sprake van een overmaximale benutting van de capaciteit. Ik vraag mij af of dat altijd prettig is voor de Nederlandse Spoorwegen. Dat wordt dan echt zeer precies werk waarbij ook niets moet gebeuren. Maar omdat Rail 21 ook nog niet klaar is, zitten wij wel in die klem. Dat is ook de reden waarom de Nederlandse Spoorwegen om dit onderzoek hebben gevraagd. Zij wilden nagaan of zij toch nog extra groei kunnen genereren met behulp van elektronische begeleiding.

De heer **Veling** heeft gevraagd of het bedrag van 7 mld. niet erg kort geraamd is en of er eigenlijk niet eerder uitgegaan moet worden van 12 mld. Dat ben ik niet met hem eens. Wij hebben de ramingen zeer zorgvuldig laten controleren. De raming van 7 mld. is op dit moment reëel. Toen ik vier jaar geleden als minister begon, had ik het eerste jaar door onderramingen te maken met een tekort op mijn infrastructuurbegroting van 800 mln. Ik heb een groot onderzoek laten doen naar het zo zorgvuldig mogelijk ramen van weginfrastructuur en daarmee ook van spoorinfrastructuur. Dat heeft

ertoe geleid dat wij de ramingen behoorlijk hebben aangepast. Dat is pijnlijk geweest, want dat betekende toch dat sommige projecten duurder waren dan aanvankelijk, vijf of zes jaar geleden, was ingeschat. Op grond van de huidige ramingensystematiek en op grond van de toetsing die wij op grote projecten toelaten, kunnen wij zeggen dat 7 mld. een reëel bedrag is. Overigens, als je nog moet "tenderen", is het ook niet verstandig om te hoog te ramen. Men kan zich voorstellen dat het belangstellende bedrijfsleven eerder tegen de hoogste raming aan gaat zitten dan tegen de laagste. Wij hebben er dus ook belang bij om niet te veel te ramen.

De vraag van de heer **Veling**, of het niet nuttiger is om zelf de hele Betuwelijn te betalen, heb ik bij interruptie beantwoord. Hiermee heb ik volgens mij alle vragen van de heer **Veling** beantwoord. Als ik toch nog iets heb vergeten, dan komt dat zeker in de tweede termijn terug.

De heer **Pitstra** heeft nog eens benadrukt dat er naar zijn oordeel sprake is van een onverantwoord gekker met betrekking tot de procedure van de Betuwelijn. Ik gebruik zijn eigen woorden. Ik zou dat echt heel erg willen tegenspreken. Het onderzoek naar de Betuwelijn heeft al in de jaren tachtig plaatsgevonden. De noodzaak voor een railgoederenlijn was al eerder aangetoond, maar door het ontbreken van geld was het eigenlijk niet nuttig om uitgebreid onderzoek op dat punt te doen. Vervolgens is het in het structuurschema Verkeer en vervoer en in de Vinex als strategisch belangrijk project neergelegd. Dat is zowel in de Tweede als in de Eerste Kamer onderstreepd. Daarna is de hele procedure van de PKB 1 tot de PKB 3 doorlopen. Er zijn diverse mogelijkheden geweest van voorlichting, inspraak en medespraak. Dat heeft ook intensief plaatsgevonden. Het gaat echt om tientallen voorlichtingsbijeenkomsten en inspraakavonden en -middagen. Ik denk dat het niet redelijk is om tegen die achtergrond de indruk te wekken dat dit project met een te grote snelheid wordt afgerond. Daar staat tegenover dat er wel haast is met het project als zodanig. Wij komen immers meer en meer in moeilijkheden met ons goederenvervoer over de weg in Centraal-, Zuid- en Oost-Europa, omdat wij onvoldoende rail-

goederenvervoer hebben en omdat ook vanuit de omliggende landen een dringend beroep op Nederland wordt gedaan om faciliteiten voor railgoederenvervoer te bouwen. Dat heeft te maken met het milieu – dat is de meest nadrukkelijke reden als het gaat om andere landen – en ook met de nog steeds voortgaande groei van het goederenvervoer vanuit Rotterdam.

De heer Pitstra heeft een vraag gesteld over de bandbreedte. De verticale bandbreedte is inderdaad 1,20 meter boven en 1,20 meter onder de hoogteligging van de spoorstaven. Het plan van de heer Lieveense, de zogenaamde holle dijk, is in principe binnen deze bandbreedte mogelijk, tenzij het gaat om een verdiepte holle dijk. Dan is het eigenlijk bijna een tunnel en dan ontstaat wel een probleem. Je kunt het plan-Lieveense dus niet 4 of 5 meter onder de grond aanbrengen, maar het plan is wel mogelijk binnen de bandbreedte.

De heer Pitstra heeft nog eens gesteld dat de Betuwelijn vooral ten doel heeft om de groei van het goederenvervoer in de Rotterdamse haven te genereren. Ik wil daar toch nog eens op ingaan, omdat ik het eigenlijk jammer vind dat hij dit zozeer ter discussie stelt. Ik denk dat heel nadrukkelijk twee zaken aan de orde zijn: in de eerste plaats de economische noodzaak en in de tweede plaats de milieunoodzaak. De economische noodzaak bestaat in die zin dat een van de meest noodzakelijke achterlandverbindingen, een spoorverbinding naar Centraal- en Oost-Europa vanuit Rotterdam, ontbreekt en dat dit zo langzamerhand in mindering komt op de belangstelling van grote reders voor Rotterdam. Dat is gevaarlijk, want daardoor verliezen wij lading en verliest Rotterdam zijn positie, economisch en qua werkgelegenheid. De tweede belangrijke reden is de milieureden dat er vanuit de omliggende landen een absoluut appel wordt gedaan om met het oog op milieuredenen meer goederen op de rails te zetten. Ik denk dat wij een maximale poging hebben gedaan om economisch belang en milieubelang zo goed mogelijk met elkaar in overeenstemming te brengen.

Ik vind niet dat dit een kwestie is van een worstje voorhouden, zoals de heer Pitstra het heeft uitgedrukt: net doen of je een milieubelang nastreeft, maar eigenlijk een

economisch belang nastreven. Ik vind het puur een combinatie van economisch belang en van milieubelang. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daar ook aan gehouden. Het is de taak van mijn ministerie om het economische belang en het werkgelegenheidsbelang van de transportsector goed in de gaten te houden en om ervoor te zorgen dat die overeind blijven, zeker in deze tijd, maar wel op een milieuvriendelijke manier.

De heer Pitstra heeft gesteld dat dit project eigenlijk niet voor 30 jaar, maar voor 100 jaar tot 150 jaar wordt aangelegd. Het is goed als dat zo zou zijn; als de rails zo lang kunnen blijven liggen en functioneren, is dat alleen maar uitstekend. Dat neemt niet weg dat er altijd, ook bij dit soort projecten, een zekere afschrijvingstijd is en dat wij bij dit soort projecten in eerste instantie uitgaan van een actieve periode van 30 jaar tot 50 jaar.

De heer Pitstra heeft ook gevraagd waarom niet meer geld voor het project kan worden uitgetrokken als in het Rotterdamse – wij moeten eigenlijk spreken over Nederland – aan dit project zoveel, namelijk 14 mld. tot 33 mld. wordt verdiend en aan arbeidsjaren zoveel kan worden bijgeteld. Dat is natuurlijk heel simplistisch gedacht, want de economische groei en werkgelegenheid is natuurlijk niet iets wat zich direct vertaalt in begrotingskosten op mijn begroting. Dat genereert zich in de Nederlandse samenleving en wij weten op dit moment maar al te goed dat wij dat zeer goed kunnen gebruiken. In die zin is de economische groei die vanuit dit project kan worden gegenereerd natuurlijk zeer welkom, maar die kan zich niet zomaar vertalen in praktisch geld voor dit project. Het gaat trouwens ook om economische groei over een veel langere periode.

De heer **De Boer** (Groen Links): Mag ik een vraag stellen over die afschrijvingen? Met een andere pet op ben ik geconfronteerd met het feit dat het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen de afschrijving op schoolgebouwen heeft verlengd van 40 jaar naar 60 jaar. Ik zal niet zeggen welke problemen daardoor ontstaan, want dat is nu niet aan de orde, maar waarom kan voor een schoolgebouw wel een afschrijvingstermijn van 60 jaar worden gehanteerd en voor dit infrastructuur-

project niet? De tweede vraag is: als wij dat wel zouden doen, zouden de kosten daardoor dan dalen? En zo ja, waarom maakt de minister dan die keuze niet?

Minister **Maij-Weggen**: Het zou eigenlijk alleen maar gelden als het project in z'n geheel gefinancierd werd, maar wij betalen in Nederland infrastructuur voor een belangrijk deel à fonds perdu, wij hebben een heel andere financieringsstructuur voor dit soort projecten. Alleen voor het deel van 1,5 mld. private financiering is de afschrijvingstermijn natuurlijk wel van belang. Dat is ook een kwestie van discussie met de private financiers. Wij mikken voorlopig op dertig jaar, maar de discussie is nog niet afgerond en een ander moet nog in een contract worden opgenomen.

De heer **De Boer** (Groen Links): U zegt dat het niet in het systeem past, maar als u nu het systeem veranderde, zou dat dan niet tot een voordeliger resultaat leiden?

Minister **Maij-Weggen**: Dat zou alleen kunnen als er in Nederland een kapitaaldienst op de nationale begroting kon worden ingesteld. Maar dit kan niet zolang er nog een hoog financieringstekort is, want de schulden die je bij een kapitaaldienst uiteraard ook maakt, moeten daarbij worden opgeteld. Het is niet de bedoeling om de financieringsproblematiek via een kapitaaldienst nog te versterken. Als Nederland niet zoveel schulden had, zouden wij inderdaad een kapitaaldienst op het Infrastructuurfonds kunnen zetten. Dan zou er kunnen worden geleend en dan zou er meer geld beschikbaar zijn. Maar ik zeg erbij dat die lening later toch altijd nog zal moeten worden afbetaald. Onze schuldenlast maakt een kapitaaldienst dus onmogelijk, tenzij wij die schulden zouden willen verhogen. Dit is ook een belangrijke reden om de schulden zo snel mogelijk te verlagen, want dan kunnen wij veel meer doen met een kapitaaldienst voor de infrastructuur.

De heer Pitstra heeft ook nog gevraagd of er iets verrassends zou kunnen worden gezegd over een duurzame aanpak van transport en distributie in Nederland. Ik zal geen hele verhandeling geven over wat er in de afgelopen jaren op dat gebied gedaan is, maar ik moet toch melden

dat er in het structuurschema Verkeer en vervoer een aanzet gegeven wordt tot een duurzaam systeem voor het goederenvervoer. Ons vrachtwagenpark is bijvoorbeeld het schoonste van Europa, juist omdat wij een heel actief beleid op het gebied van emissienormen en geluidsnormen hebben gevoerd.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Mijn vraag was gericht op het voorkomen van het gezeul met goederen over de hele aardbol: vrachtauto's die elkaar kruisen terwijl ze dezelfde producten vervoeren. Maar goed, de vraag is beantwoord; u doet er blijkbaar niets aan. Minister Alders schudt "nee", dus misschien heeft hij nog iets in petto. Ik ben benieuwd.

Minister **Maij-Weggen**: De heer Alders zal er zeker nog op ingaan, maar voor die vorm van preventie zou het hele handelssysteem in Europa en zelfs op wereldschaal veranderd moeten worden. Die mogelijkheid hebben wij niet direct.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Daar zou u toch eens naar moeten kijken!

Minister **Maij-Weggen**: Ik zou zeggen: verbeter de wereld en begin bij je zelf. Het is trouwens ook nog een punt dat Nederland heel veel verdient aan transport en distributie. In die sector zijn wij groot, dus het lijkt mij de vraag of wij bij uitstek degenen zouden moeten zijn om die stromen in te dammen. Overigens gebeurt het natuurlijk wel als het rationeel is. Ik kan als voorbeeld de cabotage noemen. Ik ben in de Europese Gemeenschap de grootste verdediger van het invoeren van cabotage en van het tegengaan van rijden met lege vrachtwagens geweest. Nu rijdt ongeveer 30% van de vrachtwagens leeg, maar de cabotageregeling, die in de periode tot 1997 geleidelijk zal worden ingevoerd, heeft een effect van 30% per jaar, wat een aanmerkelijke vermindering van het leeg rijden en zelfs van het aantal internationaal rijdende vrachtwagens in Europa betekent. In die zin proberen wij dus wel degelijk om het onnodige transport zoveel mogelijk terug te dringen.

Ook de heer Pitstra heeft gesproken van grote hoeveelheden treinen van 700 meter lang, om de vier minuten. Ik verwijs hem naar mijn antwoord aan de heer Staal,

waaruit kan worden opgemaakt dat er van die frequentie geen sprake zal zijn. Ter geruststelling van de heer Pitstra kan ik zeggen dat de gemiddelde lengte van een goederentrein ongeveer de helft is van wat hij heeft aangegeven.

De heer Pitstra heeft ook gezegd dat er honderden woningen zouden moeten worden aangekocht. Dat valt mee, het zijn er 160, dus geen honderden. En wat de schaderegelingen betreft, ik heb als minister van Verkeer en Waterstaat nooit een klacht gekregen over de wijze waarop het ministerie de procedures voor de aankoop van woningen en het geld beschikbaar stellen voor nieuwe woningen heeft ingericht. Ik weet dit, omdat ik de directeur van de dienst onlangs een koninklijke onderscheiding mocht geven. In dat kader ben ik de hele staat van dienst heel precies nagegaan. Ik heb hem een groot compliment gegeven voor het feit dat er van die zijde nooit een klacht bij de minister terecht is gekomen, dus dat hij alles kennelijk goed in der minne heeft kunnen schicken.

Ik kan uit ervaring zeggen dat de mensen de minister heus wel een brief schrijven, als zij ontevreden zijn over ambtelijke activiteiten. Maar op dit punt is dat niet gebeurd. Men kan ervan uitgaan dat de mensen er over het algemeen heel tevreden over zijn.

Bovendien is de systematiek verbeterd. In het verleden was het gebruikelijk om huizen op te kopen en de bewoners de gelegenheid te geven om elders te gaan wonen op het moment dat de bouw aanving. Het is nu de bedoeling dat, zodra het Tracébesluit genomen is, dit proces begint. Dit is dus eerder. Dit houdt minder planschade in, alsook sneller zekerheid voor de betrokkenen. Dat lijkt mij heel belangrijk.

De heer Pitstra heeft gevraagd of de Betuweroute is opgenomen in het trendbreukscenario goederenvervoer. Welnu, bij dit scenario is men ervan uitgegaan dat de fysieke spoorweginfrastructuur, zoals voorzien in SVV 2, gerealiseerd is. Daar maakt de Betuweroute onderdeel van uit. Het antwoord op de vraag is dus "ja".

De heer Pitstra heeft voorts gevraagd of ik bereid ben om alternatieven aan een onafhankelijke instantie voor te leggen, zoals TNO en Rekenkamer. Ik kan melden dat de Rekenkamer dit soort projecten vrijwel zonder uitzondering achteraf

toetst. Die taak voert de Rekenkamer over het algemeen ook zeer consciëntieus uit. Het is niet gebruikelijk dat de Rekenkamer vooraf toetst; dat gebeurt doorgaans achteraf. Als het nodig is om kritiek op de minister uit te oefenen, doet de Rekenkamer dat echt wel. Wij zijn overigens van mening dat wij de ons aangereikte plannen voldoende getoetst hebben dan wel voldoende hebben laten toetsen door diverse onafhankelijke instellingen, zoals de Stuurgroep Van Engelshoven. Ik beschouw dat als een hoog gekwalificeerde groep. Een hernieuwde toetsing lijkt mij dan ook niet nuttig en nodig. Als anderen de toetsing hebben verricht, is overigens niet gebleken dat men daarbij in gebreke is gebleven.

Ook de heer Schuurman is uitvoerig ingegaan op de binnenvaart. Ik meen dat ik daarop al voldoende ben ingegaan.

De geachte afgevaardigde heeft gevraagd of een meer onafhankelijke onderzoeksc commissie niet nog eens met de alternatieven aan het werk kan gaan. Ook hierop ben ik zojuist ingegaan bij de beantwoording van de vragen van de heer Pitstra ter zake.

De heer **Schuurman** (RPF): Ik wil graag een vraag herhalen. Per interruptie zijn nog een aantal vragen aan de orde geweest. Ik had maar vier vragen gesteld. Ik weet ze dus nog heel goed. De eerste vraag betreft zowel de minister van Verkeer en Waterstaat als de minister van VROM: hebben wij de huidige technische constructies over het algemeen niet veel te goedkoop gekregen? Als ik naar de minister luister, hoop ik dat dit inzicht doorbreekt. In de beantwoording tot nu toe gaat de minister er namelijk van uit dat de economische groei doorgaat. Maar mijns inziens kan en mag dat zo niet doorgaan.

De **voorzitter**: Wil de heer Schuurman zijn betoog voor de tweede termijn bewaren en zich in deze interruptie beperken tot het stellen van een korte vraag?

De heer **Schuurman** (RPF): Die vraag is dus, of de minister niet met mij van mening is dat wij onze technische verworvenheden over het algemeen te goedkoop hebben gekregen en of uit dit voorstel voldoende blijkt dat wij de les van de

geschiedenis geleerd hebben. Op de andere vragen kom ik in tweede termijn terug.

Minister **Maij-Weggen**: Het is wel goed dat de heer Schuurman dit punt nog eens naar voren brengt. Ik heb met heel veel belangstelling naar zijn bijdrage geluisterd. Ik was het voor een belangrijk deel ook met hem eens. Als wij de investeringen in het verleden bekijken, zullen wij moeten vaststellen dat daarbij vaak geen rekening is gehouden met de milieukosten. Bovendien is daarbij vaak onvoldoende rekening gehouden met het milieu. Het structuurschema Verkeer en vervoer – de planning voor de komende 20 jaar over de inrichting van het verkeers- en vervoerssysteem en van de infrastructuur – is ook een forse omslag in vergelijking met het verleden. In het SVV is een fors gedeelte van de wegenaanleg geschrapt; er worden alleen nog maar wegen gebouwd als het echt noodzakelijk is in verband met achterlandverbindingen, regionale economische structuren, in verband met verkeersveiligheid dan wel in verband met knelpunten in de Randstad. Er is een behoorlijke beperking aangebracht in het pakket, namelijk een beperking van 6 mld. aan het begin van mijn kabinetsperiode. Tegelijk hebben wij de investeringen gestuurd in de richting van railvervoer, railpersonenvervoer en railgoederenvervoer. Wij hebben Rail 21 in ontwikkeling gebracht, dat wil zeggen een plan van 15 mld. om de spoorwegen bijna over de gehele linie te verbreden, voor nieuwe metro's in de Amsterdamse en Rotterdamse binnensteden en voor een nieuwe hoge-snelheidslijn om een gedeelte van het luchtvervoer af te romen. In die zin is er sprake van een aanmerkelijke omslag in het verkeers- en vervoerssysteem, in de infrastructuur en in de soort investeringen in de richting van een duurzame ontwikkeling. Bovendien proberen wij nog die infrastructuur zo milieuvriendelijk aan te leggen. Het eerste ontwerp van de Betuwelijn was misschien nog een beetje ouderwets gemaakt en koste "maar" tegen de 3 mld. Het uiteindelijke ontwerp kost 7 mld. en dat laat eigenlijk al zien, dat wij niet alleen in de gehele omslag al rekening houden met het milieu maar ook in de precieze toepassing van de tracés nog eens dat milieu heel precies in

overweging nemen. Binnen de budgettaire mogelijkheden kun je dan nog niet alles wat je zou willen, maar wij proberen het maximale te bereiken. De omslag is dus wel degelijk gemaakt. Ik ben het dus met het principe van de heer Schuurman eens, maar ik ben het niet met hem eens als hij de indruk heeft gekregen, dat wij op Verkeer en Waterstaat niet maximaal met zijn filosofie aan het werk zijn geweest.

Voorzitter. Vele vragen van de heer Tummers zijn al beantwoord via de vragen van de voorgaande sprekers. De heer Tummers heeft onder andere gevraagd of het niet mogelijk was om meer technisch en visueel zichtbaar te maken hoe de Betuwelijn eruit zou zien. Voor een deel is dat gebeurd. In de PKB zijn vele beelden te zien, vele probeersels om de mensen te laten zien hoe het er ongeveer moet uitzien. Ik weet dat de heer Tummers een expert is op dat gebied en ik kan mij heel goed voorstellen, dat het allemaal wat beter had gekund. Echter, wij moeten wel eerst een PKB en een redelijk tracébesluit hebben om echt in de praktijk te kunnen laten zien hoe het ongeveer gaat worden. Immers, binnen het tracébesluit zullen wij nog met individuele aannemers proberen om het allerbeste ervan te maken. Dat betekent, dat de plaatjes van nu misschien nog niet eens de definitieve plaatjes van morgen zijn. De tekeningen die wij naar Zevenaar en Barendrecht hebben gestuurd van de wijze waarop wij de problemen daar willen aanpakken en de tekeningen van de wijze van aanpak bij het Pannerdens Kanaal en die ten behoeve van Gorinchem en Tiel geven toch behoorlijk aan hoe ongeveer het beeld is van de Betuwelijn. Nadat het tracébesluit er is en wij heel precies weten hoe het er ongeveer uit gaat zien, stellen wij nog een uitgebreid album samen over de diverse onderdelen van de Betuwelijn.

De vraag is gesteld of er nog ruimte is in het tijdschema voor de stimulering van innovaties. Dat is zeker het geval. Binnen hetgeen in de PKB wordt afgesproken, zal nog wel degelijk ruimte worden gegeven aan de creativiteit – ook van de aannemers – om te kijken hoe men het zo aangepast mogelijk aan het landschap kan bouwen. Het zal ook een belangrijk element vormen bij het toekennen van de orders in die zin, dat wanneer wij binnen de

budgettaire mogelijkheden die wij hebben een project zien dat mooier is en beter is voor milieu en landschap dan een ander project, dat project zeker een voorrangpositie zal krijgen. Wij zullen ook aan de aannemers vragen hun uiterste best te doen om een ook voor landschap en milieu zo goed mogelijk ontwerp aan te leveren.

Ik ben hiermee door de eerste beantwoording van de vragen heen. Ik neem aan dat collega Alders nog het nodige heeft toe te voegen, juist op het gebied van milieu en landschap.

De vergadering wordt van 19.28 uur tot 21.00 uur geschorst.

Voorzitter: Tjeenk Willink



Minister **Alders**: Voorzitter! Verschillende sprekers zijn ingegaan op de vraag, in hoeverre er een integrale afweging heeft plaatsgevonden van alle soorten verbindingen die tot stand moeten komen en in hoeverre dat onderdeel is van een veel breder pakket.

Ik zou erop willen wijzen dat in de nationale PKB, neergelegd in de Vinex, gekeken is naar de totale samenhang der dingen. In alle aan de Vinex ten grondslag liggende studies, in de Vierde nota en in de Vinex zelf is aangegeven, dat de internationale ontwikkelingen en de veranderende rol van Nederland in dat verband aanleiding zijn geweest voor het formuleren van een ruimtelijk perspectief voor Nederland. Uitgangspunten van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief zijn onder meer het versterken door middel van ruimtelijk beleid van de sterke punten in economisch en ruimtelijk opzicht en het benutten van ontwikkelingskansen van ons land met behoud van milieuwaarden; verder het benutten en versterken van de eigen kwaliteiten, waaronder hun economische potenties, van de verschillende landsdelen. Tegen die achtergrond is met name ingegaan op het economisch kerngebied van Nederland: de stedenring centraal Nederland.

Wij moeten vaststellen dat de stedenring centraal Nederland sterk internationaal gericht is. De kracht van dat gebied ligt in zijn centrale ligging, de aanwezigheid van Schiphol en van de haven van

Rotterdam. Bovendien beschikt het over goede achterlandverbindingen en een grote economische en ruimtelijke verscheidenheid. Het gebied kan zijn positie versterken door in te spelen op die internationale ontwikkelingen. Er zijn echter ook twee zaken die de ontwikkelingen van de stedenring centraal Nederland bedreigen. Ik doel dan op de stagnerende afwikkeling naar het achterland en de aantasting van het milieu als zodanig. Het ontwikkelingsperspectief is daarom onder meer gericht op het benutten van de nationale en internationale potenties van dat economisch kerngebied, vooral met het oog op de betekenis van Nederland als transport- en distributieland. Het gaat daarbij om het in stand houden en verbeteren van de bereikbaarheid van de mainport Rotterdam en het in stand houden en verbeteren van de internationale verbindingen.

Dit perspectief is uitgewerkt in de Vinex en daarover wordt een aantal beleidsuitspraken gedaan. Daarbij wordt gesteld dat de positie van de Rotterdamse haven en van het industriegebied zal worden versterkt, dat de spoorlijn Rotterdam-Venlo wordt verbeterd met het oog op het goederenvervoer per spoor en dat de Betuweroute zal worden aangelegd. In het kader van de Vinex wordt nog uitgegaan van de aanpassing van de bestaande Betuwespoorlijn. In het verlengde daarvan zal met Duitsland overleg worden gevoerd over een adequate verbetering van het aansluitende spoorweginet. Tevens zal samen met Duitsland de haalbaarheid van betere verbindingen met Berlijn en Oost-Europa via water en spoor worden onderzocht. Dat ruimtelijk kader is als zodanig aangegeven.

Als het ruimtelijk kader is aangegeven waarbinnen de beoordeling plaatsvindt, is er nog een onderbouwing nodig van de wijze waarop die noodzakelijke voorzieningen voor het tot wasdom laten komen van die economische potenties, worden ingepast. Het beleid met betrekking tot de ruimtelijke ordening moet voor het landelijk gebied gericht zijn op het geleiden van veranderingen teneinde de ruimtelijke kwaliteit te behouden of te verhogen. Dat betekent dat voor de aanleg van nieuwe lijnstructuren en voor het opheffen van bestaande structuren als uitgangspunt geldt, dat door middel van

tracékeuze, ontwerp en uitvoering, alsmede door het bundelingsprincipe gestreefd wordt naar een minimalisatie van barrièrewerking, van versnipperende effecten en van de aantasting van ecologische waarden. Bovendien geldt als uitgangspunt dat bij doorsnijding van functioneel samenhangende gebieden door lijninfrastructuur compenserende en herstellende inrichtingsmaatregelen dienen te worden uitgevoerd.

Bij de tracering van de Betuweroute zijn deze uitgangspunten verdoorgevoerd. Voor het overgrote deel is het tracé gebundeld met de reeds aanwezige hoofdinfrastructuur, de A15 en de bestaande spoorlijn. Waar dit niet mogelijk is, is bundeling met andere infrastructuur gezocht. Ik wijs onder andere op de hoge-snelheidslijn. Bij te voorziene knelpunten ten aanzien van inpassing zal door middel van het ontwerp worden getracht, het tracé toch zo goed mogelijk in te passen. Dat heeft er onder andere toe geleid – collega Maij heeft er al op gewezen – dat er een aantal ontwerpen is gemaakt, bijvoorbeeld voor de kruising met de Giessen, de kruising met de weginfrastructuur bij Gorinchem en de landschappelijke inpassing bij de kruising van het Pannerdensch kanaal. Die ontwerpen houden rekening met de effecten die daarbij optreden. Bij de verdere uitwerking van het tracé in de vervolgproucedure – de eerste stap hier is het uitbrengen van het ontwerp-tracébesluit – zullen de genoemde uitgangspunten in het totale kader van de ruimtelijke ordening wederom een zeer wezenlijke rol vervullen. Dan gaat het onder andere over de stedenbouwkundige inpassing in overleg met de gemeentelijke overheid.

Voorzitter! Ik heb geprobeerd om in hoofdlijnen – het is veel uitvoeriger beschreven in de Vierde nota extra – in te gaan op een aantal opmerkingen over de vraag: is dit een op zichzelf staand besluit of is het onderdeel van een veel integralere benadering? Het antwoord op deze vraag is dat het veel meer een onderdeel is van die integrale benadering, waarin beide mainports feitelijk in positie zijn gebracht. Daarbij is aangegeven dat de uitwisseling die de heer Staal even suggereerde tussen bijvoorbeeld de hoge-snelheidslijn en de Betuweroute in dat bredere kader juist niet aan de orde kan zijn. Op het

moment dat u aan de hoge-snelheidslijn komt, zult u zien dat u de opbouw onder het luchthavenconcept dat aan de besluitvorming over Schiphol ten grondslag ligt onderuit haalt. Uit de moduleopbouw blijkt dat er niet is gekozen voor Schiphol als luchthaven, maar voor een integraal vervoersconcept waarin de luchthaven tot stand komt met een integrale verwerking van zowel goederen als personen. Daarbij zijn die ontsluitingen voorwaarden voor het in werking treden van welke vervolgfase dan ook. Er is precies aangegeven waarom er is gekozen voor die benadering op een veel bredere schaal.

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! Dat begrijp ik. Wij hebben de uitwisseling echter niet aangekaart omdat de HSL niet door zou dienen te gaan, maar omdat je een HSL ook op een ander tracé zou kunnen neerleggen. Daardoor wordt het goedkoper en kun je wel gelden doorsluizen naar dit project. Daar ging het ons om. Het gaat ons niet om de vraag of de HSL naar Schiphol er wel of niet moet komen. Er zijn een paar varianten. Een van de verschillen daartussen is dat je tien minuten eerder in Parijs bent. De vraag is of je het geld dat daarmee gemoeid is niet zou kunnen besteden aan een betere milieuoplossing voor de Betuwelijn. Dat soort verschuivingen bedoelen wij.

Minister **Alders**: Als het enige verschilpunt zou zijn dat je tien minuten eerder in Parijs bent, zou die afweging zeker aan de orde zijn. In de Vierde nota extra is de stedenring centraal Nederland als uitgangspunt gekozen. Een van de eerste constatering in de studies dat wij weliswaar de indruk hebben dat wij een zo verstedelijkt gebied goed voorzien hebben van openbaar vervoer, maar dat dit in een internationale vergelijking meteen door de mand valt. Er moet dan ook drastisch geïnvesteerd worden in de samenhang van het openbaar vervoer in de Randstad. Dat betekent niet alleen verbetering van de aanwezige capaciteit, maar ook uitbreiding van die capaciteit. Dan komt de vraag geheel anders te liggen. Op het moment dat de HSL op de een of andere manier gebruik zou maken van de bestaande netten, zou er een aanzienlijke verdringing

plaatsvinden van zowel de aanwezige capaciteit als de benodigde extra capaciteit in de Randstad vanuit het concept van de vierstedengebieden om tot een aanzienlijke innovatie te komen in het openbaar vervoer. Dat is de hoofdreden waarom die keuze wordt gemaakt, niet die tien minuten. Dat is een afgeleide van die lijn. Als dat het centrale punt zou zijn, zou u de vergelijking op een heel andere manier kunnen maken – ik zal daar geen misverstand over laten bestaan – maar het is natuurlijk een veel breder concept. Door te kiezen voor een apart tracé kun je de aanwezige capaciteit behouden en verder intensiveren in het kader van Rail 21. Daarnaast scheidt een apart tracé extra mogelijkheden om niet alleen internationaal maar ook nationaal de capaciteit aanzienlijk uit te breiden. Zo'n uitbreiding wordt noodzakelijk geacht om de Randstad te laten functioneren overeenkomstig het concept van het Groene Hart met daaromheen de stedelijke gebieden.

De heer Veling heeft gevraagd of dit niet te veel een denken op korte termijn is, waarin de economie overheerst. De heer Pitstra vroeg of er ook is nagedacht over duurzaamheid op lange termijn. Het antwoord is: ja. Dat staat te lezen in alle studies die ten grondslag liggen aan de Vierde nota over de ruimtelijke ordening extra. Ik wijs op het advies "Over duurzaamheid gesproken" van de AWT, dat het verslag is van een conferentie over techniek en duurzaamheid. Daarin wordt de vraag gesteld waarop Nederland zich op lange termijn moet richten. Tot de sterke punten van Nederland behoort volgens dat advies de geografische ligging. Inderdaad heeft de ligging van Nederland op de aardbol te maken met de soort van functies die in Nederland worden uitgeoefend. Door die ligging hebben wij bijna automatisch een distributiefunctie te vervullen. Die hebben wij niet alleen samen opgebouwd, die is ook ingegeven door de geografische ligging. In het "wonderscenario" van de heer Pitstra bevat de prijs van transport alle elementen van natuur en milieu. Daarmee zal nog geen globalisering optreden. Transport brengt inmiddels zulke hoge kosten met zich, dat de gedachte dat het niet uitmaakt waar je ook maar je functie neerlegt, niet opgaat. Die gedachte is gebaseerd op lage kosten voor vervoer. Wij slagen erin,

het niveau omhoog te brengen. Dat is te zien aan de studie van de heer Von Weiszäcker van het Wuppertal-instituut. Markten komen op een veel kleinere schaal tot stand. Die schaal zal echter altijd Nederland overstijgen. Zelfs in die situatie zal een van de functies die Nederland verricht, de distributiefunctie voor een betrekkelijk groot achterland zijn. Als je dat ook wat het duurzaamheidsperspectief meeneemt, dan zegt dat nog niet dat alles moet blijven zoals het vandaag de dag is, maar het zegt wel iets over je oriëntatie op de lange termijn, waar je je wel en niet op kunt richten. Als je het advies verder volgt, blijkt dat met name wordt ingegaan op de wijze waarop dit vorm en inhoud moet krijgen. Een van de conclusies is dat je moet komen tot een aanzienlijke versterking, zowel van het vervoer over water als van het vervoer per rail.

De heer Pitstra heeft gewezen op het trendbreukscenario. Dat is inderdaad heel goed om naar te kijken, want het bevestigt volstrekt het advies van de AWT over de duurzaamheid. Wat staat er? Er staat dat het wegvervoer terug kan van 53% naar 21%, dat de binnenvaart kan stijgen van 41% naar 46% en dat de spoorwegen kunnen stijgen van 6% naar 33%. De belangrijkste oorzaak van die sprong is niet het internationale vervoer. Via onder andere de Betuweroute wordt namelijk bereikt dat rond 2000 dit al een meerderheid vormt. De belangrijkste oorzaak van de sprong is systematische verandering van de infrastructuur en de logistieke behandeling binnen Nederland. Er moet een concept worden gemaakt waarin veel meer spoorvoorzieningen voor goederenvervoer binnen Nederland worden gecreëerd. Bij de stedelijke centra moeten stadsdistributiecentra ontstaan, waarvandaan op een heel andere wijze dan met de vracht- en bestelauto's van vandaag het natransport plaatsvindt. Het is een prima oplossing, maar zij moet in de goede context worden geplaatst.

De heer **Schuurman** (RPF): Verdisconteert de minister in dit verhaal ook het prachtige punt van de minister van Verkeer en Waterstaat, dat zeer recent de kustvaart een belangrijke rol is gaan spelen? Bij de vroegere overwegingen kon dit nog geen rol spelen. Sinds de val van het IJzeren Gordijn kan dit

belangrijk worden. Verandert hierdoor het plan van de minister?

Minister **Alders**: Het is niet mijn plan, althans nog niet. Ik begrijp dat er bij u heel veel belangstelling bestaat. Er werd zo verwezen naar het trendbreukscenario, waardoor ik inderdaad gefascineerd ben, dat ik daaruit citeerde. Overigens is daarin niet alleen naar de traditionele binnenvaart gekeken, maar ook naar de kustvaart als zodanig. Maar je ziet dat de spanning met name in het goederenvervoer zit. Dan is inderdaad juist dat het trendbreukscenario als uitgangspunt de situatie heeft genomen, die via SVV 2 in het jaar 2015 bereikt zal worden, dus inclusief de Betuweroute. Dat is niet alleen tekstueel terug te vinden in het trendbreukscenario, maar ook in het kaartmateriaal. Dan moeten we eerlijk zijn met elkaar, want dan worden ook een aantal conclusies aan dat trendbreukscenario verbonden. Bij geluidhinder zal een sterke verschuiving van door wegverkeer gehinderden naar door railverkeer gehinderden plaatsvinden. Dat zal een verschuiving zijn die in macrotermen gelijk blijft, maar het aantal gehinderden verandert er drastisch door. Logisch, want daarover praten wij vandaag. Over het ruimtegebruik, ofte wel de ruimtelijke versnippering en barrièrewerking, zal dus door gebruik te maken van veel meer infrastructuur per spoor een verschuiving optreden. Terecht wordt dan ook opgemerkt dat in het trendbreukscenario een spanningsveld optreedt tussen oplossing van mondiale en continentale milieuproblemen enerzijds en lokale en regionale problemen anderzijds. Met andere woorden: het draagt in sterke mate bij aan oplossing van mondiale problemen, maar zo'n scenario vergroot de problemen op lokaal en regionaal niveau. Terecht wordt dan ook opgemerkt dat in zo'n heel kader het nog niet eens noodzakelijk is – ik herhaal dat voor de heer Pitstra – dat de bestaande marktconforme organisatie van vervoerders en verladers niet wezenlijk behoeft te worden veranderd. Zelfs dan is het uit te voeren.

Voorzitter! Het lijkt erop alsof ik alleen maar lyrisch word over het rapport omdat de heer Pitstra het geciteerd heeft, maar niets is minder waar. Misschien mag ik hem erop wijzen – ik weet dat hij daarvoor

gevoelig is; speciaal voor de heer Talsma noem ik de pagina, omdat niet alles gelezen kan worden – dat in NMP 2 staat dat wij een scenario zullen uitwerken voor het goederenvervoer. Wat ligt er aan dat scenario voor het goederenvervoer ten grondslag? Het trendbreukscenario: goederenvervoer, en wel op basis van de forward-study, waarin de totaalpakketten voor het goederenvervoer aan de orde zijn. Dat leidt ertoe dat er een tweetal zeer intensieve acties in het NMP 2 staan, die hier alles mee te maken hebben – niet alleen met de techniek, maar vooral ook met de verandering van de logistieke functie – die wij op korte termijn in beeld zullen brengen. Dat betekent dat wij aan de Tweede Kamer hebben toegezegd – dat geldt ook voor de Eerste Kamer – dat zij in april informatie van het kabinet zal krijgen over het plan van aanpak voor het goederenvervoer, dat momenteel in overleg met de sub-doelgroep vrachtverkeer wordt opgesteld. In dat plan van aanpak zullen de onderdelen van de acties N27 en N28 – met excuses – die betrekking hebben op het vrachtvervoer, worden opgenomen. Dat is dus niet alleen maar techniek, maar ook een andere wijze van logistiek. Daarnaast zal de Kamer voor eind april 1994, een nota Integraal goederenvervoer ontvangen, waarin het beleid jegens de sub-doelgroep nader wordt uitgewerkt.

Dat betekent dat niemand met het trendbreukscenario hoeft te wapperen, want dat nemen wij integraal mee met de verwerking van datgene wat er gebeuren zal. In die zin betekent het dat de kolom op pagina 20 van de PKB-Betuweroute, die de heer Pitstra zo intrigeert, feitelijk een tabel is die je "business as usual" zou kunnen noemen. Is nu de vraag of wij daarvoor hebben gekozen? Het antwoord is "nee". Maar het betekent ook dat er meer zal moeten gebeuren dan wat veranderingen aan de techniek. Want zoals de collega van Verkeer en Waterstaat al zei: internationaal kan ons vervoerspakket de vergelijking aan met welk land dan ook. Dus als Oostenrijk en Zwitserland wil dat we met de meest aangepaste auto's gaan rijden, zal men zien dat de Nederlanders daaraan het eerst voldoen. Maar alleen via de techniek kan het niet. Je komt dan bij organisatievraagstukken als "andere wijze van transporten, stads-

distributiecentra" en een heel andere manier van werken.

De heer **Pitstra** (Groen Links): De minister voor milieu en de Groen-Linksfractie blijken in ieder geval één gezamenlijke band te hebben, namelijk de inspiratie van het trendbreukscenario Goed op weg, wat natuurlijk aardig is in zo'n debat. De minister zegt dat hij ermee bezig is dat uit te voeren, waarbij het NMP nrs. 27 en 28 zelfs noemde. Het lijkt mij meer voor de hand te liggen – en dat is de essentie van onze inbreng – om eerst een goederenvervoerscenario te maken en dan te bekijken hoe de Betuwelijn erin past. In tweede instantie zal ik hier gedetailleerd op ingaan. De schrijvers van die nota hebben mij gezegd dat de Betuwelijn de eerste 10 à 15 jaar helemaal niet in het scenario past.

Minister **Alders**: Dit is een welles/nietes-discussie. Ik heb al eerder de pagina aangegeven waar dit staat. Het is ook niet zo relevant. Wel is relevant dat er voor het internationale transport drie Betuweroutes nodig zijn, zoals dit scenario schetst en dat grote winst wordt geboekt door nationaal op een geheel andere wijze met het transport om te gaan. Nu komt de vraag of erop gewacht moet worden hoe een en ander uitpakt. Dat vind ik een verkeerde invalshoek. Elk scenario-onderzoek, elke studie wijst uit dat de verschuiving tot stand gebracht moet worden door meer aanbod van vervoer over water en over rail.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Uit die studie blijkt dat er meer via water en via rail vervoerd moet worden om het vrachtvervoer over de weg te verminderen. Dat is helder. Het is dan echter zeer de vraag of de Betuweroute, een mogelijkheid om het vervoer over rail plaats te laten vinden, het alternatief is. Dat is niet zeker. Bovendien heb ik begrepen dat wij beter een jaar kunnen wachten, omdat dan uitvoering is gegeven aan de NMP-studie. Het ligt dan toch voor de hand om daar een jaartje op te wachten in het kader van de zorgvuldigheid in de besluitvorming en in het kader van het integrale dat velen in deze Kamer voorstaan?

Minister **Alders**: Nee, dat ligt niet voor de hand. Elke studie wijst in de richting van die overslag. Mijn collega van Verkeer en Waterstaat

heeft de geschiedenis geschetst die hieraan is voorafgegaan. Tegen deze achtergrond meen ik dat wij positie verwerven op dat terrein door er onder andere voor te zorgen dat wij beschikken over de uitgebreide infrastructuur die de modal split-discussie geen theoretische maakt, maar het praktisch mogelijk maakt dat de modal split ook in de praktijk plaatsvindt. Ik wijs erop dat de schrijvers van het trendbreukscenario ervan uitgaan dat het SVV 2 in volle omvang wordt uitgevoerd. Vervolgens beredeneren zij op welke wijze dit kan worden bereikt. Zij laten terecht – want dat was hun opdracht niet – het operationele deel over aan de lezers van de nota. Dat is geen verwijt, maar het zal wel moeten gebeuren en het is gemakkelijker, erover te praten dan tot praktische uitvoering ervan te komen.

Dat brengt mij bij het tweede deel van de opmerking van de heer Pitstra. Zeker, ik ben het met iedereen eens dat de milieukosten in de prijs van het product verwerkt moeten worden. Sterker nog, er is bijna geen bijeenkomst die ik bijwoon waar niet iedereen daarvan overtuigd is, niet alleen in Nederland, ook internationaal. Aan het einde van die bijeenkomsten denk ik: wat waren wij allemaal gelijkgezind, maar er schijnt een wereldmacht te zijn die dat voor ons besluit. Bij de volgende bijeenkomst heb je al in de gaten dat die niet bestaat. Dus alleen het gevoel dat iedereen heeft dat de kosten van het milieu moeten worden verwerkt in het product zal georganiseerd moeten worden. Dat is geen kwestie van nationale besluitvorming. Dan zouden wij onszelf volstrekt voor de gek houden. Is dat alleen maar een kwestie van besluitvorming in Europees verband? Voor een deel zou dat kunnen. Ik wijs er echter op dat nu voor het eerst de doorbraak bereikt is dat in GATT-verband gesproken wordt over milieu en handel en niet alleen over de handelseffecten van milieu-akkoorden. Men is bijvoorbeeld tot de ontdekking gekomen dat strenge normen in Nederland een belemmering zijn voor India, een ontwikkelingsland, om goederen aan ons te leveren. Dat heet ecoprotectionisme. Hoe komen wij er in vredesnaam toe om te stellen dat dit probleem alleen maar op te lossen is wanneer de kosten op een weegschaal tegen elkaar afgewogen kunnen worden? De lange weg van internationaal

onderhandelen om akkoorden te bereiken waarin staat dat dit gebeurt moet eerst afgelegd worden. Vanzelf zal het niet gebeuren. Nederlandse ministers doen er zeer actief aan mee om daar de basis voor te leggen en om de vorm te vinden om internationaal met elkaar af te spreken dat dit gebeurt. Die wereldregering bestaat namelijk niet. Die moet je organiseren. Wij kunnen het zeer eens zijn over het feit dat dit moet gebeuren, maar daarmee is het nog niet gebeurd. Ik ben het met de heer Pitstra eens dat, indien dit georganiseerd is, er ook een verschuiving te zien zal zijn van markten. Dan kan ook sprake zijn van het beroemde voorbeeld van het Nederlandse varken dat als Parma-ham in Nederland wordt ingevoerd. Dat kan echter alleen maar als een en ander in de hiervoor geschetste context geplaatst worden. Doen wij dit niet, dan voeren wij een theoretische discussie met elkaar, waarin wij het wel met elkaar eens zullen worden, maar waarna de volgende dag "business as usual" weer geldt. Dat lijkt mij niet de bedoeling. In die zin gaat het er inderdaad om, op een aantal plaatsen positie te durven kiezen. Ook vanuit het duurzaamheids-perspectief waarin een van onze functies op de lange termijn de distributie naar een groter gebied zal zijn, is de wijze waarop wij ons hierop prepareren mede van belang voor de vraag of wij dit soort infrastructurele voorzieningen zullen realiseren. Ik heb dit ook al tegen de heer Veling gezegd. Deze vraag wordt door ons in volle overtuiging met "ja" beantwoord.

Voorzitter! Je moet vervolgens natuurlijk eerlijk zijn. Als het inderdaad gaat om de mondiale effecten die verbonden zijn aan dit soort voorzieningen, dan leidt de kaasstolp zetten over Nederland tot een marginale betekenis voor CO₂ en NO_x. Terecht is dan ook het antwoord op de door de Kamer gestelde vragen, dat dit niet de beoordeling kan zijn. De heer Baarda heeft er in zijn interventie op gewezen dat het grote winstpunt is gelegen in de verandering van de vervoerswijze in Europa. Deze vertaalt zich wel degelijk in CO₂- en NO_x-termen. Als je niet naar deze verbreding toe durft te gaan, gaan we weer met zijn allen met de rug naar elkaar toe staan. Een groot aantal van de milieuproblemen is

alleen grensoverschrijdend op te lossen. Je moet hierin dus actief positie kiezen. Vanuit deze positie is het van belang om positiever te spreken over de Betuwelijn dan menigmaal gebeurt.

Voorzitter! Ik kom bij de procedures op dit punt. Ik moest glimlachen, toen de heer Pitstra zei: Wat zijn we eigenlijk aan het doen? We zijn een PKB aan het behandelen, voorzitter. Deze opmerking heeft enig belang, want dit betekent dat wij langzamerhand wel wat meer waardering mogen hebben voor wat we aan het doen zijn. We hebben de integrale weging gehad, zowel in de PKB-Vinex als in het SVV. Beide zijn hier besproken in een bredere context. We zijn nu in de fase waarin de PKB op de keuze zelf van toepassing is. De volgende fase is dus het Tracébesluit met de effecten die eraan verbonden zijn. Al deze procedures kennen niet alleen een ontmoeting tussen de regering en het parlement, ook besturen en burgers hebben hierin hun rechten. Deze rechten houden niet op met deze PKB. Ze zijn opnieuw in optima forma aan de orde, als het Tracébesluit aan de orde is, inclusief de MER. Ik kom hier dadelijk op terug.

Wij behandelen hier dus geen wet in die zin, een wet waarin alles wordt dichtgetimmerd en we het hier regelen. Nee, het gaat om een wet waarin in feite de open procedure aan de orde is. We hebben ervoor gezorgd dat, als het Tracébesluit aan de orde is, waarin het om de detaillering gaat, een ieder hierop kan inspelen. De vraag wat we hier eigenlijk aan het doen zijn, is dus veel breder door de heer Pitstra zelf te beantwoorden. Overigens is uit de vragen die de heer Pitstra gesteld heeft, duidelijk dat hij heel helder voor ogen heeft wat we aan het doen zijn.

Voorzitter! Was het niet beter geweest om de procedure zo in te kleden dat we niet alleen over de Betuwelijn zouden praten, maar ook over de noordelijke aftakking? Misschien is het goed om voor onszelf de zaak op een rijtje te zetten. Ik heb dit ook in de Tweede Kamer gedaan. In de Vinex staat dat we de huidige Betuwespoorlijn zullen ombouwen tot de Betuweroute, inclusief de doortrekking Zevenaar-Duitse grens. We hebben hieraan in de uitwerking een bepaalde invulling gegeven. Vervolgens stond er in de Vinex: Als alle besluiten over de

Betuweroute achter de rug zijn, zullen we een studie aanvragen over de noordelijke aftakking. Ik heb voor mezelf nog eens nagegaan hoe de behandeling in de beide Kamers is verlopen. Ik heb de heer Van den Berg van de SGP in de Tweede Kamer moeten toegeven, dat hij als enige bij de behandeling van de Vinex heeft gezegd dat hij vond dat we ook over de noordelijke aftakking moesten praten. Hij was de enige in beide Kamers die dit zei. Als we nu kijken naar de Vinex zoals deze er ligt, zoals we deze pas behandeld hebben, dan staat er feitelijk slechts die aanduiding. Je vindt die aanduiding ook terug in de PKB deel 1 voor de Betuweroute. Gaande het proces is deze verder ingevuld. Ik heb de Tweede Kamer voorgehouden dat we moesten oppassen met wat we deden in de eindfase, als wij het hier althans eens zijn over de zorgvuldigheid van de procedure. Er lag een motie die feitelijk de noordelijke aftakking reeds invulde, zonder tracé-MER, zonder enige afweging. Ik heb de Kamer toen geadviseerd – ik wist toen overigens nog niet dat prof. Koeman in beeld zou komen – om dat niet te doen, omdat zij anders het verwijt zou krijgen, zonder zorgvuldig onderzoek op voorhand een besluit te hebben genomen. Het is verstandig, zo stelde ik, om de komende tijd te benutten, waarbij een limiet werd gesteld van vier jaar. In die periode moest het tracé-onderzoek hebben plaatsgevonden, de PKB deel 1 zijn uitgebracht en de gehele procedure zijn gevolgd.

Hadden wij, alles overziende, destijds een ander besluit kunnen nemen? Ja, dat had gekund. Wij moeten elkaar echter niet aanpraten dat wij nu tot de ontdekking komen – een verwijt aan wie dan ook – dat de procedure onzorgvuldig is geweest. Iedereen heeft zich ten volle, zowel planologisch als overigens, gerealiseerd dat deze weg bewandeld zou worden. De fase is nu aan de orde waarin in de PKB kan worden aangegeven op welke wijze verlenging kan plaatsvinden, zonder overigens in welke val dan ook te lopen.

Voorzitter! Dat is van belang, omdat vervolgens de vraag aan de orde is inzake de vervolprocedure. Dat is in dit geval relevant, omdat in de PKB is aangegeven dat de commissie-MER bij de beoordeling van de stukken over de PKB in de

MER, van mening was dat de MER toereikend was voor het nemen van een PKB-besluit. De commissie heeft opgemerkt dat voor het besluit een aantal aanvullingen moesten worden aangebracht. Dat is gebeurd tussen de verschijning van deel 1 en deel 3. Vervolgens heeft de commissie opgemerkt dat in de vervolgfase bij het tracébesluit een aantal nadere detailleringen aangebracht moesten worden.

Ik wijs erop dat bij deze PKB deel 3 een bijlage 9 is opgenomen, waarin precies wordt aangegeven welke elementen nader zullen worden uitgewerkt in de MER. Die MER zal gepubliceerd worden bij het tracébesluit en maakt dus onderdeel uit van het bestuurlijk overleg en van de inspraakmogelijkheden. Dat is geen ongewone procedure, dat is een gewone procedure. De commissie-MER maakt nooit "boze" opmerkingen over de procedure. Dat heeft zij ook in dit geval niet gedaan. Zij heeft gezegd wat er nog moet gebeuren alvorens de PKB kan worden vastgesteld en welke nadere detaillering gewenst is in de vervolgfase bij het tracébesluit. Dat kan worden teruggevonden in de PKB die voorligt, zonder dat ook maar enige afbreuk wordt gedaan aan welke procedure dan ook.

Misschien is dit het moment om enkele opmerkingen te maken over de nadere reactie van prof. Koeman. Nadat voor de besluitvorming van het project-Betuweroute was gekozen voor het starten van een PKB-procedure, had naar zijn mening opnieuw begonnen moeten worden met de MER-procedure, door middel van het uitwerken van een nieuwe startnotitie en het vaststellen van nieuwe richtlijnen. Het is juist dat de projectnota-MER aanvankelijk was opgesteld voor het te nemen tracébesluit. In een later stadium is daar een besluit in de vorm van een PKB aan toegevoegd. Er is op dat moment niet voor gekozen om de reeds lopende procedure opnieuw te starten. De overweging die hieraan ten grondslag lag, is vrij eenvoudig. Van een MER waarin de informatie genereerd moet worden voor het tracébesluit, dus op detailniveau, mag op zijn minst verondersteld worden dat het al die informatie bevat die benodigd is om op een grovere schaal van een PKB-besluit, inclusief de bandbreedte, tot beoordeling te komen. Dan is weer relevant het oordeel van de

commissie-MER, die feitelijk zegt dat daarin is voorzien door het materiaal in de MER, behoudens enkele aanvullingen. Er is dus niets nieuws onder de zon. Een MER die zelfs de gegevens moet bevatten voor het detailniveau van het tracébesluit, moet toereikend zijn om een besluit op een hoger abstractieniveau te kunnen beoordelen. Bij de vraag of het gaat om een voorgenomen activiteit, is het van groot belang of feitelijk, ook bij de noordelijke aftakking, goed in de gaten wordt gehouden datgene wat ik zojuist over de procedure heb gezegd. Welke weg is in planologisch opzicht gegaan? In welke volgorde is de zaak aangepakt? Daar is niets aan afgedaan.

De opmerking over de EG-richtlijn inzake de MER verbaast mij zeer. Ik heb de Kamer uitvoerig geïnformeerd over het feit dat alle informatie aan de betrokken Duitse autoriteiten beschikbaar is gesteld, inclusief de opmerking dat er geen grensoverschrijdend effect was. Het antwoord van de Duitse betrokkenen was: dat zijn wij met u eens. Vervolgens kwam het verzoek om bij de nadere detaillering van het tracébesluit opnieuw in het proces betrokken te worden. Dat zal vanzelfsprekend bij de uitvoering van het Espoo-verdrag gebeuren.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Staat zwart op wit dat Nordrhein-Westfalen dat heeft gezegd?

Minister **Alders**: Dat staat zwart op wit. Ik heb de heer Pitstra alle antwoorden gegeven. In het antwoord – dat zeer dikke boek – heb ik precies aangegeven wanneer ik de brief gestuurd heb. Ik heb die brief op dit moment niet bij de hand, maar ik wil die best voor de heer Pitstra pakken. Het is dus niet zo dat ik alleen maar brieven schrijf en dat ik het vervolgens met mondelinge antwoorden moet doen. Het is bij Espoo-verdragen gebruikelijk om schriftelijk met elkaar te communiceren.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! De minister heeft met betrekking tot de noordelijke aantakking en de aantakking op Duitsland uitvoerig gesproken over procedures. Dat is allemaal juist. Het gaat echter om de vraag, of en wanneer deze lijnen het extra vervoer kunnen hebben. Wij hebben grote twijfels of dat via die

noordelijke aftakking, zoals die er nu ligt, mogelijk is. Naar onze mening kan dat niet.

Minister **Alders**: Daar kom ik dadelijk op terug. Dat is een andere vraag dan de vraag of welk tracé dan ook voor de noordelijke aftakking zou moeten worden benut. Daar maakt de heer Koeman immers zijn opmerkingen over.

Ook naar aanleiding van de opmerking over het evenredigheidsbeginsel is er niets nieuws toe te voegen aan de schriftelijke beantwoording op dat punt.

De gemeente Zevenaar heeft formele bezwaren naar voren gebracht op grond van de Wet milieubeheer. Ik denk dat wij daarbij hetzelfde lijntje kunnen volgen. Het gaat allereerst over de procedure die gekoppeld is aan de nationale PKB. Vervolgens komen wij tot een tracébesluit. Het tracébesluit is MER-plichtig. In deze PKB is aangegeven welke elementen daarin worden meegenomen. Ik verwijs daarvoor naar bijlage 9. Dat vormt weer onderdeel van bestuurlijk overleg, inclusief de inspraak van de betrokkenen. Dus ook in die zin is er geen enkele reden om te zeggen dat wij hier met een andere procedure te maken hebben. Het spreekt voor zichzelf dat het deel Zevenaar-Duitse grens onder het Besluit spoorweg-lawaai valt. De Wet geluidhinder is daar dus volledig op van toepassing. Ik heb daar ook in de Tweede Kamer geen enkel misverstand over laten bestaan. Het spreekt ook voor zichzelf dat dit element ook in die tracé-MER zal worden meegenomen.

Voorzitter! Ik ben ingegaan op de opmerkingen van de heer Pitstra over een RIVM-studie. Vervolgens kom ik bij het onderdeel geluid. De wijziging die de Tweede Kamer heeft aangebracht, betekent feitelijk dat de oorspronkelijke range die op grond van de Wet geluidhinder lag tussen 60 dB(A) en 73 dB(A) is vervangen door 57 dB(A) en 70 dB(A). De systematiek van de Wet geluidhinder is volstrekt van toepassing. Dat was het ene besluit: de vervanging van 60 tot 73 dB(A) door 57 tot 70 dB(A). Vervolgens is ook nog eens voorzien dat door verhoging van de schermen en het bijplaatsen van schermen in het buitengebied, wanneer het bronbeleid achterblijft, de geluidsbelasting generiek verlaagd wordt met circa 3 dB(A).

Het aantal ontheffingen van de PKB 3 is dan ook weer met een honderdtal verhoogd van 850 tot 950, omdat formeel in de systematiek van de Wet geluidhinder geen rekening mag worden gehouden met mogelijk te plaatsen schermen. Daar mag formeel dus geen rekening mee worden gehouden, ook in verband met de handhaving. Feitelijk zullen deze voorzieningen wel worden aangebracht en dus ook voor de betrokken opstellen een lagere geluidsbelasting inhouden.

Maar dan moet je overigens wel zien wat er gebeurt, want zelfs bij de ontheffing zegt dat dus niets over de geluidswaarden die binnenshuis bereikt worden. Zelfs in de range van 57 dB(A) tot 70 dB(A), zelfs als het 70 dB(A) aan de gevel is, geldt binnen de grens van 35 dB(A). Die geldt voor beide gevallen. Dat betekent dus dat je een voorziening moet treffen, maar ook dat die zodanig aan de woning moet worden uitgevoerd dat de maatregel wordt genomen. Dat is de systematiek van de Wet geluidhinder en ik neem aan dat wij met elkaar van mening zijn dat de Wet geluidhinder in de volle omvang moet worden toegepast. Op de lengte van het tracé mag het misschien zo zijn dat daar met belangstelling naar gekeken wordt.

De heer Talsma heeft gesproken over de Betuweroute en de stiltegebieden. Naar mijn mening doorsnijdt de Betuweroute geen stiltegebieden. Wel liggen een aantal stiltegebieden in de invloedssfeer van de lijn. Alleen bij één deelgebied, het Rijnstrangengebied, is sprake van een dreigende aantasting. Daar heb ik in de Tweede Kamer over gesproken. Over de mitigerende maatregel om deze aantasting te beperken, zal in overleg met de betrokken overheden nadere besluitvorming moeten plaatsvinden. Voorop blijft staan het criterium uit de voorliggende PKB om aantasting van stiltegebieden zoveel mogelijk te beperken. De uitkomst daarvan kan zijn dat je dat in het merendeel van de gevallen optimaal bereikt en in een aantal gevallen niet geheel. Het is echter een misverstand dat wij als zodanig doorsnijding van stiltegebieden aan de orde hebben.

De heer Talsma heeft gezegd dat bij de Drechtsteden volksgezondheidsaspecten onderbelicht zijn gebleven. Naar mijn mening is dat niet het geval. De provincie Zuid-Holland heeft een integrale

studie verricht naar de ontwikkeling in de Drechtsteden, toegespitst op de onderdelen geluid en externe veiligheid. Daar kwam de huidige trasering uit als de beste, met aanvaardbare effecten. De Tweede Kamer heeft na de conclusie van de commissie daar overigens de afdekking van de tunnelbak bij Hendrik-Ido-Ambacht nog aan toegevoegd.

Op de opmerking van de heer Talsma over het draagvlak is mijn collega van Verkeer en Waterstaat al ingegaan. Ik denk ook dat men terug moet keren naar mijn opmerking over de procedure. Het misverstand kan immers snel rijzen dat na de PKB de gehele procedure doorlopen is. Ik herhaal dat het tracébesluit, inclusief de MER, zal worden gepubliceerd en onderdeel zal vormen van bestuurlijk overleg, inclusief de inspraak. Als het gaat om "de spade in de grond", is niet alleen relevant of de private financiering al of niet rond is, maar evenzeer dat dit pas aan de orde is na ommekomst van het tracébesluit, zoals dat in het geheel is voorzien.

De heer **De Boer** (Groen Links): De minister houdt hier een heel enthousiast verhaal, dat eigenlijk als grondtoon heeft: wat de regering aan u voorlegt, is een uitstekende beslissing.

Minister **Alders**: Ja.

De heer **De Boer** (Groen Links): Hij vindt dat dit in Nederland een groot en breed draagvlak zou verdienen. Waar ik nou mee zit, is de vraag naar de oorzak waardoor het niet lukt om dat draagvlak te creëren. Daarmee doel ik op deze Kamer – want zelfs de heer Tummers, geestverwant van de minister, moppert nog – en ook in de Betuwe. Het moet toch een zorg voor de regering zijn dat het niet verder lukt dan misschien hier in de Kamer – de stemmingen zijn op 12 april – de regeringspartijen en wellicht de heer Veling mee te krijgen. Misschien houdt het daarmee op. Dat moet toch een grote zorg voor de minister zijn als hij vindt dat dit een voortreffelijk voorstel is? Waarom lukt het dan niet om daar een draagvlak voor te creëren? Dan is er toch iets aan de hand?

Minister **Alders**: In de eerste plaats moet worden vastgesteld dat in tal van reacties één ding voorop staat,

namelijk dat over de noodzaak van het tot stand brengen van een railverbinding, ook via de Betuwe, geen verschil van mening bestaat. Als je die reacties bekijkt, zul je terugvinden dat die erkenning aanwezig is, zelfs bij degenen die dit bij hun reactie, in tegenstelling tot in hun brieven, wel eens vergeten te vermelden. Vervolgens gaat de discussie met name over de wijze waarop tot uitvoering wordt gekomen. Laten wij daar helder over zijn en laten wij eerlijk tegen elkaar zeggen dat wij in een heel proces zitten. Wie kijkt naar deel 1, ziet dat het bundelingsprincipe niet echt bereikt werd. De keuze die wij hebben gemaakt tussen deel 1 en deel 3, is het veel sterker benadrukken van het bundelingsprincipe, waardoor een aantal foto's die ik in dagbladen heb gezien, betrekking hebben op een heel ander deel van de Betuwe dan het deel waarin de Betuweroute zal liggen. Als je die weg volgt en als je weet dat de Betuwelijn daarnaast komt te liggen, vind je die appelsbloesem nooit daar.

Vervolgens moet ik vaststellen dat er een groot aantal besluiten is genomen, mede in overleg met de Tweede Kamer, die tot een scherpe aanpassing van de voornemens hebben geleid. Ik wijs de heer De Boer erop dat met name de komende fase, waarin het tracébesluit aan de orde komt – de vraag of de lijn links of rechts om de boom heen gaat; het bestemmingsplanniveau – zeer relevant is voor de wijze waarop de hele lijn wordt ingepast. Het zorgvuldig overleggen met bestuur en betrokkenen bij de daadwerkelijke inpassing, inclusief de visualisering waarvan de heer Tummers sprak, is naar mijn beste weten de meest relevante fase, bij welk tracé dan ook. Dat wij daarbij veel problemen te overwinnen hebben, is mij zonneklaar, maar men moet het in ieder geval ook aandurven om te zeggen dat er wel geluisterd is. Misschien zouden sommigen ook iets meer waardering kunnen opbrengen voor de wijze waarop er met heel veel reacties is omgegaan, waardoor het probleem aanzienlijk kleiner is geworden. Om met de fractie van de heer De Boer in de Tweede Kamer te spreken, wij waren er bijna. Dit geeft ook enigszins aan, waar de spanning in de komende tijd zal zitten. Hoe wij met het tracébesluit zullen omgaan, is essentieel

Alders

voor de verdere procedure. En geloof mij, mevrouw Maij en ik zijn er sterk van overtuigd dat die procedure dan ook heel zorgvuldig moet worden doorlopen.

De heer **De Boer** (Groen Links): Dat is geen antwoord op mijn vraag.

Minister **Alders**: Dat is het wel. U gaat er op voorhand van uit dat het besluit in de Tweede Kamer over de inpassing bij Zevenaar geen effect zou hebben gehad op de verbinding. Dat is een misverstand, net als de veronderstelling dat de besluiten omtrent Barendrecht geen invloed op de beoordeling zouden kunnen hebben. Het is dus wel degelijk mogelijk om met handhaving van het principe dat dit soort verbindingen tot stand moet komen, die besluiten tot hun recht te laten komen door heel zorgvuldig te werk te gaan. Daarvoor moet er minder met beelden gewerkt worden waardoor wij tegenover elkaar komen te staan, en moet er meer gelet worden op de werkelijkheid, ook op het niveau van het tracébesluit.

De vergadering wordt van 21.52 uur tot 22.20 uur geschorst.

□

De heer **Staal** (D66): Mijnheer de voorzitter! In eerste termijn zetten wij als kamerleden ons betoog vaak kracht bij door de tekst van onze bijdrage aan de minister ter beschikking te stellen, opdat deze zich wat extra kan concentreren. Dat is lastig in tweede termijn.

Om toch een bijdrage te leveren aan de concentratie van de bewindslieden gun ik ze graag een blik op onze toekomst. Ik overhandig hun het eerste prototype van de Riversnake. Ik onderstreep dat dit innovatie is, zeer zeker voor export. Dat kun je niet alleen met de mond belijden, maar dat moet je ook doen.

Wij hebben van de bewindslieden begrepen dat het idee weliswaar aan wetenschappers is voorgelegd, maar ik benadruk dat je vooral in ideeën moet geloven, ondanks de wetenschap. Ideeën worden meer vermoord dan ze bedacht worden. Ik dicht de wetenschap veel goeds toe, maar misschien zet een kleine anekdote ons een beetje met beide benen op de grond. Zo is wetenschappelijk onomstotelijk aange-toond dat de spanwijdte van de

vleugels van een hommel volstrekt onvoldoende is om het gewicht van de hommel te dragen. En de enige die dat niet weet, is de hommel. En daarom vliegt-ie!

Wij danken de ministers voor hun antwoord. Een compliment is op z'n plaats: aan dossierkennis ontbreekt het de ministers zeker niet.

In een interruptedebatje bleven wij evenwel van mening verschillen over de oorzaak van het wegvallen van het draagvlak. Ik heb begrepen dat de minister heeft erkend dat de 5 mld. die aanvankelijk voor de ondertunneling was uitgetrokken, de burger heeft misleid. Maar ik blijf van mening dat de burger zich daar niet aan gestoord heeft. Uit het antwoord van de minister trek ik overigens de conclusie dat zij het gebrek aan draagvlak wel erkent.

Bij een interruptedebatje met de minister van VROM is al gebleken dat het bij de integrale besluitvorming met name om financiën gaat. Ik doel op de aftakkingen en de lange termijn. Ik benadruk dat de Betuwelijn hierdoor meer gaat kosten dan 7,5 mld.

In eerste termijn heb ik ook heel duidelijk aangegeven dat voorrang geven aan railvervoer niet mogelijk is zonder flankerend beleid. En flankerend beleid kost geld. Ik waardeer de ministers, als zij zeggen dat zij verwachten dat de markt dat niet nodig maakt. Ik ben niet kleurenblind, maar toch denk ik dat de minister van Verkeer en Waterstaat een roze bril op heeft als zij dit zegt.

Voor private financiering geldt volgens mij hetzelfde. Wij blijven dan ook twijfelen aan het realiteitsgehalte daarvan.

Bij een aantal verduidelijkingen van de ministers plaatsen wij nog steeds kanttekeningen. Bovendien wensen wij nog wat duidelijkheid over een aantal aspecten. Dat betreft met name de bijdrage van de zijde van de PvdA en het CDA. Ik vraag daarnaar omdat wij straks een motie indienen die hier veel mee te maken heeft. Hoe zit het met de duidelijkheid van de andere fracties hier in de Kamer? Dan doel ik op de PvdA en het CDA. Die duidelijkheid is er als het gaat om standpunten. Dat is mij helder, maar ik zou graag van hen horen, welke gevolgen zij daaraan verbinden.

Wat betreft het CDA wil ik op twee punten wijzen. Ik citeer de eerste termijn van de heer Baarda als het

gaat om de aansluiting op Duitsland: "Hoe het ook zij, er dient in ieder geval zekerheid te zijn over de aansluitingen." Onder verwijzing naar onder andere de brief van de minister-president van Nordrhein-Westfalen, Johannes Rau, stel ik dat nu akkoord gaan betekent akkoord gaan bij grote onzekerheid. Idem dito geldt dat voor de private financiering. De heer Baarda: "Bij onvoldoende financiering, dus te weinig belangstelling uit het particuliere bedrijfsleven, moet de regering de aanleg heroverwegen." Welnu, die duidelijkheid is er niet en dat betekent, dat wellicht nu het moment is voor heroverweging. Wij verneemen graag of die voorwaarden, die harde voorwaarden die aan het einde van het betoog van de heer Baarda werden gesteld, ook invloed hebben op de besluitvorming hier in dit huis.

Ik ontikom er niet aan om hetzelfde te vragen aan de PvdA. Het interview met de heer Tummers in de NRC was wat mij betreft duidelijk: met trutterigheid ga je niet akkoord. Dat blijkt ook uit zijn bijdrage in eerste termijn. Collega Tummers sprak van een assortiment van lapmiddelen. Daar ga je toch niet mee akkoord! Het spoor is een verkeerde oplossing en de Betuwelijn is een spoor, als ik mij goed herinner. Evenzo over de vereiste duidelijkheid over de noortdak en de aansluiting met Duitsland. Voorts bleek, dat de heer Tummers in het tijdschema geen reden ziet om akkoord te gaan en dat duidt op een motie, die ik verderop in mijn bijdrage graag indien. Ook van deze fractie verwacht ik in de tweede termijn graag te horen, welke gevolgen aan deze ferme taal worden verbonden.

Mijnheer de voorzitter. De antwoorden van de regering hebben ons veel helderheid gebracht, maar niet voldoende helderheid. Wij blijven met een groot probleem zitten. Wij vinden dat het onderwerp niet rijp is voor afhandeling. Een paar weken geleden, in deze zaal en onder uw leiding mijnheer de voorzitter, is een symposium gehouden over de resultaten van de commissie-Deetman. Het uitgangspunt van deze commissie was het besef, dat het Nederlandse bestuurlijk bestel te maken heeft met een legitimiteitsprobleem. Sterker, met een legitimiteitscrisis. Gezegd is, dat Haagse besluiten maatschappelijk bezien niet langer de overtuigingskracht bezitten die nodig is om

besluiten uitgevoerd te krijgen. Kort gezegd, is dat het verschil tussen gelijk hebben en gelijk krijgen, tussen macht zonder gezag en macht met gezag. Naar ons oordeel is de besluitvorming inzake de Betuwelijn niet alleen een schoolvoorbeeld voor het legitimiteitstekort, maar vooral ook een bijdrage tot dit tekort, een versterking daarvan. De PKB zoals zij nu voorligt, wordt voorgesteld door een kabinet dat vrijwel zeker niet beschikt over de electorale meerderheid die voor een dergelijk verstrekkend project uit algemeen democratisch oogpunt nodig is. Nog sterker gezegd: sinds de invoering van de politieke democratie 70 jaar geleden is er geen enkel kabinet te vinden, dat zo evident in de minderheid is geraakt als juist dit kabinet, zoals er ook geen enkele Tweede Kamer is te vinden, die zo te kort schiet in representativiteit als de thans zittende Tweede Kamer.

Bovendien wordt het voorstel verdedigd door een kabinet, dat op zijn allerlaatste benen loopt. Over vijf weken is het demissionair. Daar komt nog bij, dat het voorstel ook nog eens wordt verdedigd door een kabinet, dat uitzonderlijk lang aan het bewind is. Vierenhalf jaar tegen normaal vier jaar. Dat komt – ik zie de minister van VROM vragend kijken – door de regeling in de Kieswet, die inhoudt dat bij extra verkiezingen de parlementaire termijn gaat tellen na de eerstvolgende Prinsjesdag. Als wij in 1989 gewone verkiezingen zouden hebben gehad, dan zou dit kabinet het vorig jaar al zijn verdwenen. Om in voetbaltermen te spreken: het kabinet speelt in blessuretijd.

Ziedaar een aantal nogal uitzonderlijke omstandigheden, die tot de conclusie leiden dat dit kabinet naar algemeen democratische normen gemeten heel zwak staat en dat enige bescheidenheid daar wel bij zou passen. Maar de werkelijkheid is totaal anders. Uitgerekend dit kabinet vraagt ons, te beslissen over een van de meest verstrekkende en meest omstreden infrastructurele projecten van deze generatie, een project dat veel meer maatschappelijk draagvlak verlangt dan op dit moment beschikbaar is.

Voorzitter. Het is deze combinatie van enerzijds een kabinet, dat alleen maar een schim is van wat een kabinet normaal is en anderzijds het kaliber en de omstredenheid van het

project die ons brengt tot het standpunt, dat onder deze omstandigheden een beslissing op dit moment niet juist zou zijn. Nu beslissen, zou betekenen macht uitoefenen zonder het daarbij behorende gezag.

D66 heeft van meet af aan grote twijfels gehad. In het voorlopig verslag concludeerden wij in de slotvraag dat uitstel gerechtvaardigd lijkt, uitstel wegens een zeer gebrekkig draagvlak. Wij bepleiten dat uitstel van de beslissing, zodat onder nieuwe, betere en geactualiseerde politieke verhoudingen een beslissing genomen kan worden met het gezag dat voor zo'n beslissing noodzakelijk is. Als wij tijdsruimte creëren, ontstaat er gelegenheid tot beter, werkelijk overleg met die overheden die nu steeds maar aan een dichte Haagse deur kloppen. Er ontstaat gelegenheid om de nog ontbrekende MER te verrichten en de Betuwelijn te integreren in een meeromvattende visie en een afweging van financiën. Dan ontstaat er ook gelegenheid om de bestuurlijke oorlog tussen Den Haag en de Betuwe te pacificeren. Met het oog daarop dienen wij de volgende motie in.

Motie

De **voorzitter**: Door de leden Staal, Schuurman, Vis, Spier en Vriskoop wordt de volgende motie voorgesteld:

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterend, dat er bij de lagere overheden behoefte bestaat aan nader overleg over de wijze van uitvoering van genoemde PKB;

voorts constaterend, dat er ernstige twijfel bestaat aan de legitimiteit van de gekozen oplossing, gezien de grote mate van onrust bij de bevolking in de betrokken regio's;

tenslotte constaterend, dat de uitvoering van de voorliggende PKB geen onderdeel is van integrale besluitvorming;

overwegende, dat een aantal alternatieven waaronder de

“Riversnake” van regeringszijde meer aandacht verdient;

voorts overwegende, dat er grote onzekerheid bestaat over de noordelijke en de zuidelijke aftakking en over de aansluiting in Duitsland;

tenslotte overwegende, dat er evenzeer onzekerheid bestaat over de mogelijkheden tot private financiering;

spreekt als haar mening uit dat deze PKB thans niet voor definitieve besluitvorming rijp is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De motie krijgt nr. 193h.

De heer **Staal** (D66): Wij dienen deze motie niet in, ik zeg dat nadrukkelijk, omdat wij tegen zo iets als een Betuwelijn zouden zijn, maar omdat wij tegen een Betuwelijn zijn onder deze politieke en bestuurlijke omstandigheden. Als wij onze zorg over de legitimiteitscrisis van het Nederlandse bestel werkelijk ernstig nemen en de Nederlandse burgers niet langer willen verwarren met niet uit te leggen besluiten, moeten wij nu pas op de plaats maken en niet langer alleen maar doormarcheren.

□

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Graag wil ik deze tweede termijn beginnen met de ministers dank te zeggen voor de antwoorden die zij hebben gegeven op onze vragen. Zij hebben dat op een enthousiaste wijze gedaan. De minister van Verkeer en Waterstaat is begonnen met erop te wijzen dat de infrastructuur voor Nederland, maar met name ook de rail-infrastructuur voor de internationale vervoersmogelijkheden van essentieel belang is. Nederland staat op achterstand, heeft zij gezegd, en eigenlijk had de Betuweroute er al moeten liggen.

Het punt van het draagvlak is uitvoerig aan de orde geweest. De minister heeft gezegd dat de berichtgeving ook negatieve aspecten naar voren heeft gebracht en geen kans heeft gezien om de positieve aspecten voldoende naar voren te brengen. Dat mag dan zo zijn, maar ik denk dat bij overlegsituaties er van twee kanten een open oor en een open oog moet zijn en dat men bereid moet zijn naar elkaar

te luisteren. Laten wij het zo zeggen, dat er bij het vervolg van de procedure, bij het ontwerp-tracébesluit, een duidelijke herkansing is. Ik doe een dringend beroep op de regering om ervoor te zorgen dat het overleg op een goede wijze gaat plaatsvinden.

Een belangrijk punt dat aan de orde is geweest, is het punt van de financiering. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft er terecht op gewezen dat er meer plannen zijn. Het gaat niet alleen om de financiering van de Betuweroute, doch ook andere infrastructuurplannen zijn noodzakelijk. Zij noemde in dit verband de HSL, de Hanzelijn, de noordelijke en de zuidelijke aftakking, de verbetering van de aansluiting op Duitsland en de lijn waarvoor de heer Pitstra en ik verschillende malen gepleit hebben, namelijk de Zuiderzeespoorlijn en dan natuurlijk bovengronds!

Voorzitter! De fractie van het CDA heeft een harde voorwaarde gesteld bij de financiering. Die harde voorwaarde blijft bestaan: voordat de eerste spade de grond in gaat, dient de financiering rond te zijn! Dat geldt ook voor de private financiering. Er is gevraagd naar de mogelijkheden hiervan. Juist vandaag kreeg ik een nieuwsbrief van Van Lanschot Bankiers onder ogen. Daarin wordt positief gesproken over de mogelijkheden voor private financiering, niet alleen vanuit banken en beleggingsmaatschappijen maar met name ook vanuit het bedrijfsleven, omdat het bedrijfsleven zo duidelijk belang heeft bij deze Betuweroute. In die nieuwsbrief komt men dan ook tot de conclusie dat het hier gaat om een route met een bijzonder brede uitstraling naar het Nederlandse bedrijfsleven, die derhalve van nationaal belang is.

Voorzitter! Bij de financiering zullen duidelijke randvoorwaarden moeten worden gesteld; er kan geen sprake zijn van conflicterende belangen; er moet een gebruikersbijdrage geheven worden. Gesteld wordt, dat een en ander zal plaatsvinden in de BEM. Er is een concessieperiode van 30 jaar. Dat geldt echter met name voor de private financiering. Hoe zit het dan met de overige financiering? De regering heeft een staatje aangereikt. Daarin staat aangegeven, hoe men zich de financiering voorstelt: een bedrag uit de eigen begroting, 300 mln. via de Europese Unie en 3 mld.

uit de aardgasbaten. Bij de behandeling van de Wet infrastructuurfonds in deze Kamer heb ik er reeds op gewezen, dat dit geld nog verdiend moet worden. Dat geld hebben wij nog niet. De pan is eigenlijk al op het vuur gezet, terwijl de haas nog moet worden geschoten. Wij vinden dat er ook duidelijkheid moet zijn over dat onderdeel van de financiering. Ik weet best, voorzitter, dat die financiering nog aan de orde komt in de Tweede Kamer. Ik weet ook dat de regering gehouden is, de Tweede Kamer periodiek te rapporteren omdat het hier gaat om een zogenaamd groot project.

Voorzitter! Met belangstelling zullen wij de nadere studie afwachten van het Riversnake-project. Ik heb daar in eerste termijn om gevraagd.

De minister heeft ten aanzien van de binnenvaart opgemerkt, dat daar een betere organisatie nodig is en dat men dat zelf moet doen. Ik blijf echter een beroep doen op de minister, daaraan de volle medewerking te geven, zodat ook de binnenvaart, die wij ook vanuit milieuoverwegingen erg belangrijk vinden, goede kansen krijgt.

Over het overleg met Duitsland ben ik niet gerust. Formeel heeft de minister gelijk. Er ligt een zogenaamde Vereinbarung, maar de geluiden die ons uit Duitsland bereiken, stellen ons niet gerust. Ik blijf zeggen: houd hier de vinger aan de pols. Er moet overeenstemming komen met Duitsland.

Voorzitter! De beide bewindslieden hebben gezegd, dat de in de Tweede Kamer aangenomen moties correct zullen worden uitgevoerd. Ik heb daarvan goede nota genomen. Ik merk in dit verband op, dat de motie over de geluidsproblematiek waarin een verlaging van 60 dB(A) naar 57 dB(A) wordt voorgesteld, dient te worden uitgevoerd. Ook het aantal ontheffingen moet gering zijn.

Voorzitter! Ik ben blij met de toezegging van de minister dat het misverstand over de overkapping bij Barendrecht van 1500 meter wordt rechtgetrokken. Wat Tiel en Gorinchem betreft, wijs ik erop dat er een duidelijke motie ligt die positief is voor het geluid vanaf weg en rail.

Ik kom bij het punt van de noordelijke aftakking. Ik heb bij interruptie in de richting van de minister van VROM gezegd dat het allemaal juist is en dat de procedures gevolgd moeten worden, maar dat

dit ook vraagt om een praktische benadering. Het kan niet zo zijn dat de Betuweroute straks helemaal rond is, terwijl je dan nog met het vervoer naar Duitsland zit. Er is duidelijk gesteld dat men dat wil doen via verschillende aanvoerlijnen, namelijk via de noordelijke aftakking, de zuidelijke aftakking en Emmerich. Ik blijf erop aandringen dat dit punt snel wordt geregeld, uiteraard met inachtneming van de nodige procedures.

Ik vind dat wel erg snel is heengewandeld over veiligheidsrisico's, ook bij railservicecentra en bij het CUP bij Valburg. Daar hoeft ik nu geen uitvoerig antwoord op. Ik zou het wel op prijs stellen, wanneer ik van de zijde van de regering nog schriftelijke informatie kan krijgen op welke wijze de veiligheidsrisico's bij deze punten zoveel mogelijk worden ingeperkt.

De minister van VROM heeft erop gewezen dat, wanneer bij de aanbestedingen blijkt is gegeven van creatieve oplossingen, daar ook naar gekeken zal worden. Ik heb daar al wat vragen over gesteld bij de schriftelijke voorbereiding. Ik stel vast dat de bandbreedtes die nu in de PKB zijn opgenomen dan vast komen te liggen. Het gaat mij met name om de bandbreedte in verticale richting. Als er creatieve oplossingen worden aangedragen die toch treden buiten die bandbreedtes, ziet de regering dan nog mogelijkheden om wijzigingen in die bandbreedtes aan te brengen?

De heer **Pitstra** (Groen Links): De horizontale bandbreedte is ruim zat. De verticale bandbreedte is 1,20 meter naar beneden en 1,20 meter omhoog. Als je omhoog of juist omlaag wilt, dan moet je niet met die PKB instemmen. Of je moet nog een amendement indienen om die verticale bandbreedte nu te veranderen. Dat is toch helder?

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Amendementen dienen wij hier niet in, zoals de heer Pitstra weet. Ik heb ook niet gezegd dat die bandbreedte nu gewijzigd zou moeten worden. Ik heb alleen aan de ministers gevraagd of er mogelijkheden zijn, gesteld dat er creatieve oplossingen komen die dat noodzakelijk zouden maken, om op een enkel punt de bandbreedte te wijzigen. Ik wacht graag het antwoord daarop van de ministers af.

Ik kom bij het capaciteitsmanagement. Wie bepaalt wie er straks over de lijn gaat rijden? Ik neem aan dat er geen sprake zal zijn van een monopoliepositie van de Nederlandse Spoorwegen, maar dat het ook mogelijk zal zijn dat anderen hiervan gebruik zullen maken. Hoe is in dat verband de samenwerking met de Duitse spoorwegen?

De punten van de minister van VROM heb ik eigenlijk zojuist al meegenomen. Ik heb er nogmaals goed kennis van genomen dat de geluidsafstand 60 tot 73 dB(A) is vervangen door 57 tot 70 dB(A) en dat niet daarbuiten zal worden getreden. Ik blijf zeggen: beperk het aantal ontheffingen.

De heer **Staal** heeft gevraagd naar het standpunt van de CDA-fractie. De CDA-fractie heeft zekerheden gevraagd en zelfs harde voorwaarden gesteld. Ik heb er een vijftal genoemd in de eerste termijn. Welnu, het is heel eenvoudig. Die voorwaarden blijven op tafel. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft gezegd dat er geen spa in de grond gaat, wanneer de financiering, ook de private financiering, niet rond is. Wij zitten nu aan het begin van de procedure. De PKB geeft, als die eenmaal vastgesteld is, een vervolgpcedure aan: het ontwerp-tracébesluit met alle inspraakmogelijkheden, beroep- en bezwaar-mogelijkheden. Er zijn nog allemaal mogelijkheden om in dat traject de zaak te keren, wanneer dat noodzakelijk zou zijn.

De heer **Staal** (D66): De heer Baarda formuleert twee harde voorwaarden waaraan moet worden voldaan, wil deze PKB ooit ten uitvoer worden gebracht. Van de ministers horen wij over die voorwaarden heel goede bedoelingen maar geen enkele zekerheid. Is dat voor de heer Baarda geen reden om het besluit aan te houden of af te wijzen? Moeten alle burgers en overheden maar wachten totdat die zekerheid eindelijk geboden wordt? Met zo'n tracébesluit kan dat nog jaren duren. Moeten wij die zekerheid niet nu hebben, voordat deze hele procedure in werking wordt gesteld?

De heer **Baarda** (CDA): Nee. De burgers en overheden uit het gebied moeten zekerheid hebben over wat er gaat gebeuren, ook over wat deze Kamer gaat besluiten. In de vervolgpcedures komen de punten

aan de orde die mijn fractie als voorwaarde heeft gesteld. Dat blijft natuurlijk op tafel. De ministers zullen daarover moeten rapporteren. Het is aan het parlement om te controleren en in te grijpen als het mis dreigt te gaan.

De heer **Staal** (D66): En dat ingrijpen houdt in dat de PKB wordt teruggedraaid, als aan de voorwaarden niet wordt voldaan?

De heer **Baarda** (CDA): Het kan inhouden dat er een heroverweging zal plaatsvinden, zoals wij gesteld hebben.

De heer **Staal** (D66): Dat is een beslissing met een open einde. Wij hebben nu de keuze om niet akkoord te gaan. Het is toch een volstrekt open einde waarmee u dan akkoord gaat?

De heer **Baarda** (CDA): Wij gaan niet akkoord met een open einde. Wij gaan ermee akkoord dat er een procedure wordt gevolgd, die het mogelijk maakt om een Betuweroute aan te leggen. Ik constateer op dit moment dat de financiering nog niet rond is. Tegen de regering zeg ik dat zij kan doorgaan met de procedure, maar dat zij wel moet zorgen dat de financiering rond komt.

Voorzitter! Ik kom toe aan het punt van de electorale meerderheid. Een politieke partij moet oppassen dat zij geen verwachtingen wekt die zij niet kan waarmaken. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven dat bijvoorbeeld volledige ondertunneling financieel niet aanvaardbaar is. Politieke partijen die kiezen voor zulke dure oplossingen, daag ik uit om aan te geven waar in hun verkiezingsprogramma de financieringsmogelijkheden zijn voor de extra uitgaven. Ik heb ze niet kunnen vinden.

De heer **Staal** (D66): Dat programma komt hier gelukkig niet in stemming, dus daar gaat het ook niet om. Wij staan nu voor een aantal onzekerheden. De D66-fractie zegt niet dat er geen Betuweroute moet komen. Zij zegt dat zij graag zou doorgaan met minder aannames, meer zekerheden en vooral ook een betere milieubescherming.

De heer **Baarda** (CDA): Dat betekent dat u een Betuweroute aangelegd wil

zien voor het bedrag dat het kabinet er nu voor heeft uitgetrokken.

De heer **Staal** (D66): Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Baarda** (CDA): Nee, maar dat wil ik wel graag van u weten.

De heer **Staal** (D66): Ik wil inzicht hebben in de kosten van betere voorzieningen op een aantal punten. Ik ben er nog lang niet zo zeker van dat de huidige Betuwelijn inderdaad 7,5 mld. kost.

De heer **Baarda** (CDA): Ik heb veel rapporten gelezen. In de stukken heb ik gelezen dat het er in totaal zo'n 140 zijn. Ik ben tot de conclusie gekomen dat op ruime schaal en naar mijn mening voldoende onderzoek heeft plaatsgevonden.

De heer **Staal** (D66): U hebt ons ook niet horen vragen om meer onderzoek. U hebt ons horen vragen om een beter draagvlak. Dat is heel wat anders. Daar hebben wij geen rapporten voor nodig.

De heer **Baarda** (CDA): In eerste termijn heb ik al gezegd dat ook ik van mening ben dat er een duidelijk maatschappelijk draagvlak moet zijn. Zojuist heb ik de minister nog opgeroepen om daar volledig aan mee te werken.

De heer **Staal** (D66): Dat kan dan wel zo zijn, maar als hier een besluit wordt genomen ten gunste van de PKB, dan staan het gebundeld overleg en de bewoners in Gelderland nog steeds op hun achterste benen. Dat is dan toch geen draagvlak?

De heer **Baarda** (CDA): Ik moet in herhaling vervallen. Daar zijn namelijk nu juist procedures voor. Per vervolgpcedure heeft het gebundeld overleg alle mogelijkheden tot inspraak, tot het indienen van bezwaarschriften. Dat is in wetgeving geregeld.

Minister **Maij-Weggen**: Ik wil de heer **Staal** iets vragen. In de Tweede Kamer heeft hij moties ingediend ter waarde van 5 mld. Waar denkt zijn fractie dat geld vandaan te halen? Ik heb maar 400 mln. voor infrastructuur, waarvan de helft voor natte infrastructuur, in het program van D66 zien staan.

De heer **Staal** (D66): Allereerst was ik niet in de Tweede Kamer. Waarom weet ik niet; misschien was ik even handen wassen! U vraagt of de door u genoemde 5 mld., gemoeid met de uitvoering van in de Tweede Kamer ingediende moties, beschikbaar is in de financieringsvoorstellen van D66. Maar dat is niet het punt dat ik aan de orde heb gesteld. Het punt dat ik aan de orde stelde, is een beter overleg voor een beter draagvlak. Dan zou het best kunnen zijn dat de lijn meer dan 7,5 mld. kost, maar dat inzicht willen we eerst wel hebben.

Minister **Maij-Weggen**: U hebt het over zekerheden. U hebt beloftes gedaan ter waarde van 5 mld., zonder de zekerheid van de te betalen kosten erbij te noemen. Daarom vraag ik, waar u dat geld vandaan haalt.

De heer **Staal** (D66): Wij hebben geen beloftes gedaan.

Minister **Maij-Weggen**: Door D66 zijn in de Tweede Kamer amendementen ter waarde van 5 mld. ingediend. Nog steeds staat bij mij de vraag open, waar het geld vandaan komt. Mevrouw Versnel heeft op een vraag van mijn kant gezegd dat er altijd wel geld zit in grootmoeders kastje. Waar zit dat geld in uw grootmoeders kastje?

De heer **Staal** (D66): Ik zou u heel veel kunnen vertellen over mijn grootmoeder en over haar kastje, maar...

De heer **Baarda** (CDA): Met pepermunt waarschijnlijk.

De heer **Staal** (D66): Uit die hoek kom ik, dat klopt! Wat dat betreft weet ik van het rentmeesterschap ook iets. Natuurlijk, de minister heeft volstrekt gelijk, maar het is datzelfde kastje, dat dan waarschijnlijk bij haar grootmoeder staat, dat we nodig hebben als het gaat om de aftakkingen. Daarover bestaat nog volstrekt geen zekerheid en daarmee kunnen we nog alle kanten op. In eerste termijn hebben wij al aangegeven dat een goed gebruik van de Betuwelijn ons waarschijnlijk veel meer geld kost, want de vrije markt zal er echt niet voor zorgen dat die 65 mln. zo op de rails komt.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister hier in haar antwoord op

terugkomt. Ik ging ervan uit dat de heer Baarda zijn laatste zin, althans in deze termijn, had gesproken, maar dat bleek nog niet het geval te zijn. Ik wil eerst de heer Baarda zijn betoog laten afmaken.

De heer **Baarda** (CDA): Ik heb in mijn eerste termijn al een samenvatting gegeven van het standpunt van de CDA-fractie, een standpunt dat, zoals ik zojuist heb aangegeven, is gehandhaafd. Wat is nu de positie van de CDA-fractie? Een enkeling in onze fractie twijfelt nog. Wij zullen daar in de fractie nog over spreken. Het standpunt van de volledige CDA-fractie zal nog blijken.

□

De heer **Talsma** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ook ik dank de beide bewindslieden voor de gegeven antwoorden. Ik begin met een enkele opmerking over hetgeen minister Alders naar voren heeft gebracht over de Vinex en wat er allemaal in stond. De Vinex is naar onze mening een overkoepelend kader, maar de uitvoering van die voornemens vindt naar onze mening onvoldoende integraal en synchroon plaats. In de Eerste Kamer is herhaaldelijk gesproken over het probleem van de samenhang tussen de belangrijke plannen, voornamelijk op rijksniveau. Nog zeer onlangs is dit aan de overzijde door een lid van de CDA-fractie beklemtoond, waarbij zelfs werd gesproken over "over elkaar buitelandse plannen". Men had daar dus diezelfde gevoelens inzake iets meer samenhang.

Minister **Alders**: Ik begrijp dat u de heer Esselink citeert. Maar deze gebruikte als voorbeeld van hoe het moest datgene wat bij de ruimtelijke ordening is gebeurd. Met de Vinex zijn een groot aantal individuele planologische kernbeslissingen vervallen en geïntegreerd in één nationale PKB, als voorbeeld van integrale besluitvorming.

De heer **Talsma** (VVD): Ik ken dat geval niet; ik heb alleen de uitlating ergens gelezen. Wij blijven van mening dat er onvoldoende integrale uitvoering is en ik noem het feit dat – dit is ook genoemd in de diverse interrupties – economische en financiële afwegingen ontbreken. De aspecten van het noordelijke tracé, wat daar ook van zij, hadden door de

regering eerder aan de orde moeten worden gesteld dan nu onlangs bij brief van 15 maart 1994. Dat had al twee jaar eerder moeten gebeuren. Ik kom nog terug op de kwestie-Duitsland.

Een punt dat ik nog niet genoemd heb, maar wat hieraan vastzit, is de MER-kwestie. Oorspronkelijk was sprake van een tracé-MER, maar die is in deze zaak opgewaardeerd tot een PKB-MER, waaraan de alternatieven ontbreken, zoals die eigenlijk bij een PKB-MER moeten voorkomen.

Verder heb ik met genoegen gehoord dat de kwestie van de stiltegebieden de aandacht van de minister heeft, evenals de klachten die ons hebben bereikt uit de Drechtsteden over de gezondheids-toestand.

Ik dank ook de minister van Verkeer en Waterstaat zeer voor haar antwoorden. Ik wil nog eens zeggen dat mijn fractie grote waardering heeft voor de manier waarop de minister zich met lichaam en ziel, met kracht, energie en overtuiging inzet voor wat naar mening de goede zaak is. Het is op zichzelf zeer belangrijk als een bewindspersoon dat doet. Ik heb al zitten mijmeren dat mooi zou zijn als deze minister de suggestie van de VVD wilde volgen. Dan zou er met haar energie werkelijk iets bijzonders tot stand kunnen komen.

Dat neemt niet weg dat mijn fractie toch kritiek heeft. Het punt van het flankerend beleid is genoemd. Ik begrijp nu dat hiermee niet een beleid in de zin van voorschriften bedoeld wordt. Er wordt meer bedoeld – en dat is misschien terecht – op het vertrouwen en de hoop dat de markt het gewenste waar zal maken. Dat moet dan met name komen van de private financiers. Ik had van de minister begrepen dat er een jaarlijkse omzet gepland is van 150 à 300 mln. Anderen in deze zaal hebben begrepen dat het hier om een jaarlijkse winst zou kunnen gaan. Dat kan ik mij bijna niet voorstellen. Dat zou een winst zijn op een investering van 1,5 mld. van 10 à 20%. Wat er ook van zij, ik betreur het dat er hier altijd zoveel over gepraat wordt, maar dat wij nooit iets te zien krijgen. Er zijn blijkbaar brochures op het departement die geïnteresseerde financiers kunnen krijgen. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen als de leden van dit huis zo'n brochure in mochten zien. Desnoods kan dit op

geheime of vertrouwelijke basis. Ik heb de minister horen zeggen dat men al anderhalf jaar met financiers bezig is. Is het niet mogelijk om onder allerlei voorbehouden van wettelijke en andere goedkeuringen principeovereenkomsten met die financiers te sluiten? Kan aan deze Kamer een voorbeeld van zo'n principeovereenkomst voorgelegd worden? Misschien heeft dit een positieve uitwerking. Gevraagd is vandaag waarom het Rijk niet alles betaalt. Ik heb begrepen dat de ministers deze financiers een eigen risico wil laten dragen. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen als wij daarover iets concreets onder ogen konden krijgen. Het leeft op dit moment helaas totaal nog niet.

Dan kom ik bij de kwestie van de prijzen voor tunnels en verlengde tunnels. De minister heeft gezegd dat de aanleg van 5 km tunnel 960 mln. kost. Ik heb deze dagen vernomen dat de gehele tunnel onder de Westerschelde, een tunnel van enige tientallen meters diepte, gebouwd volgens de door velen bepleite boommethode – niet die van prof. Van Hoorn, maar van mensen die met de benen iets meer op de grond staan – 1 mld. zou moeten kosten. Dan vraag ik mij met mijn eenvoudige boerenverstand af welke berekeningen er voor de Betuwelijn zijn toegepast, dat je er zo maar, zonder dat het zulke dure kunstwerken zijn, maar liefst 7 mld. aan kwijt bent. Ik zeg niet dat het niet deugt, maar ik begrijp het niet.

Minister Maij-Weggen: De kosten voor een kale spoortunnel bedragen al een derde van die voor een tunnel waar auto's doorheen gaan.

De heer **Talsma** (VVD): Die tunnel met die lange afritten bij Tiel kost 150 mln. Dus dat bedrag is er al in verdisconteerd. Nu wordt die tunnel alleen 5 km verlengd en dan zijn de kosten plotseling 960 mln. Ik blijf het vreemd vinden. Ik twijfel echter niet aan de goede trouw van iedereen die hierbij betrokken is.

Voorzitter! Ik heb met genoeg gehoord dat het container-uitwisselpunt als zodanig gehandhaafd blijft. Er wordt niet "geheuveld". Dat houdt in dat er geen wagentjes stuk voor stuk gesorteerd behoeven te worden door deze over een heuveltje te duwen. Er worden alleen wat treindelen gehegroepeerd. Ik begrijp dat het eigenlijke

container-uitwisselpunt uitdrukkelijk gehandhaafd blijft. In dit verband heb ik gezegd dat van de streek waar het om gaat een zodanige activiteit wordt verwacht dat dit 6000 tot 8000 arbeidsplaatsen zal opleveren. Dat zal op zichzelf een positieve waardering in die streek ontvangen. Ik dring dus met de grootst mogelijke kracht aan op handhaving van het CUP.

Ik onderschrijf de opmerkingen die gemaakt zijn over het invoeren of vergroten van de verticale bandbreedte. Ik begrijp dat de minister hier nog eens over wil nadenken. Ik juich dit bijzonder toe.

Over het hoog/laag-pakket heb ik tot mijn spijt niet veel meer gehoord dan betuigingen van goede wil. Deze zijn in december ook al geuit in de Tweede Kamer. De kosten zouden zo'n 100 mln. belopen. Ik heb toch het idee dat dit bedrag uit de 7,1 mld. zou moeten kunnen worden afgezonderd zonder het totaal te verhogen. Ik zou het buitengewoon op prijs stellen als de minister vanavond een concrete toezegging zou willen doen.

Ik heb met belangstelling gehoord dat er wordt gewerkt aan nieuw rollend materieel dat geluidsarm is. Ik ben er voor dit met kracht voort te zetten. De minister zei dat ze dan bleef zitten met al die oude twee-assige wagentjes. Ik zou mij kunnen voorstellen dat er op bepaalde trajecten bepaalde eisen zouden worden gesteld aan de kwaliteiten van het materieel. Dit gebeurt op spoorweggebied wel meer. We hebben nog een jaar of acht à tien voor de boeg. Ik ben van mening dat in de tussentijd investeringen in het rollend materieel met grote voortgang moeten plaatsvinden. Ik herhaal mijn verzoek, waarop ik nog geen antwoord heb ontvangen. Ik zou graag zien dat we op zeer korte termijn op enkele van die trajecten gingen rijden met zo'n trein met verschillende snelheden en met een aparte trein met het nieuwe materieel erbij. Het kan best zijn dat blijkt, als men de treinen hoort passeren, dat het meevalt en dat het in Gelderland misschien te zwaar is gezien. Al die ingenieursrapporten zijn een beetje theorie. Probeer u eens wat praktijkproeven op de rails te krijgen.

Voorzitter! De minister heeft verder gezegd dat er een zeer regelmatig overleg plaatsvindt met

de Duitse autoriteiten, nu ook op Länderniveau. Ik zou dit aangescherpt willen zien. Niet af en toe een babbeltje en dan een gezamenlijke lunch, maar gewoon een werkprogramma met de opdracht van de beide bewindslieden aan beide kanten van de grens om binnen een bepaalde tijd tot resultaat te komen.

Mijn fractie trekt de volgende conclusie: Wij hebben een voorstel gedaan, maar ik begrijp dat de bewindslieden hier niet aan willen en dat hier ook geen meerderheid voor te vinden is in dit huis. De bestuurlijke voorbereiding is nog niet voltooid en er moeten daarom nog een aantal dingen gebeuren. Dit is een ander voorstel dan dat van D66 met haar motie en Groen Links. Deze fracties willen het voorstel voor onbepaalde tijd aanhouden. Ik zou het voor bepaalde tijd, namelijk ongeveer een jaar, willen aanhouden, met een uitdrukkelijk verzoek of opdracht aan de regering om meer overzicht te verschaffen over de noortdak, meer concrete gegevens over Nordrhein-Westfalen, meer helderheid over de wettelijke gang van zaken – advies-Koeman – en over de private financiering, en ten slotte de praktijkproeven.

Wij zijn van mening dat het uitstel lang niet zo catastrofaal is als de minister van Verkeer en Waterstaat onlangs heeft gezegd. Ik acht het zelfs zeer goed mogelijk, juist als de voorbereiding nog wat verbeterd is, dat bij een besluit in het volgend jaar de einddatum niet verder hoeft te verschuiven.

Voorzitter! Wij zullen over twee weken stemmen. Mijn fractie is door wat zij hier gehoord heeft niet in zodanige mate overtuigd, dat zij tot de conclusie komt dat het wetsvoorstel haar steun zal krijgen. Ik verwacht dat de overgrote meerderheid van mijn fractie afwijzend zal reageren.

□

De heer **Veling** (GPV): Mijnheer de voorzitter! Ik dank de bewindslieden hartelijk voor hun antwoorden op mijn vragen, die wat mij betreft verhelderend waren.

Ik wil graag op twee punten even terugkomen. Daarna wil ik iets over de motie zeggen en hieraan gekoppeld wil ik een conclusie verbinden.

Het kan zijn dat ik iets gemist heb, maar ik wil nog even terugkomen op een aantal vragen die ik gesteld heb over de noordtak. Ik was met name nieuwsgierig naar de visie van de minister over de fasering in de tijd en de problemen die hierdoor ontstaan. Zijn er tussentijds voorzieningen nodig? Kan een en ander nog langer gaan duren vanwege financieringsperikelen? Hoe schat de minister deze problemen in?

De antwoorden van de minister van Verkeer en Waterstaat waren voor mij in tal van opzichten verhelderend, maar zij heeft mij met name gesterkt in de overtuiging dat de studies en suggesties inzake het benutten van het water voor goederenvervoer in concurrerende zin geen alternatief zijn voor de Betuweroute. Het is wenselijk en misschien wel noodzakelijk om gelijktijdig aan zowel de versterking van het vervoer per spoor alsook aan de versterking van het vervoer over water te werken. Wil de minister dit bevestigen? Uit de stukken en ook uit contacten van de laatste tijd blijkt dat in kringen van de binnenvaart toch met een zekere argwaan naar de Betuweroute wordt gekeken. De gedachtengang is dat er een enorm bedrag wordt geïnvesteerd in een vervoersmodaliteit die nu achterblijft en zich nog bewijzen moet. Men vraagt zich af wat er aan hun belang wordt gedaan en of de aandacht aan de modaliteit water niet wordt onderbelicht in het financiële geweld dat gepaard moet gaan met de aanleg van de Betuweroute. Is het bedrag dat is gemoeid met de verlening van de concessie niet te laag, zodat er sprake kan zijn van oneerlijke concurrentie door stiekem toch het vervoer per rail enigszins te subsidiëren? Wordt er niet te weinig aandacht besteed aan de bevordering van het vervoer over water? Ik denk daarbij aan de overslagmogelijkheden en aan de koppeling rail/water. Zijn de mogelijkheden daarvoor voldoende onderzocht? Wordt er gewerkt aan het bevorderen van het vervoer over water? Men leeft met het gevoel dat het zwaard van Damocles boven hen hangt. Er zijn allerlei bedreigingen die in de bedrijfstak veel onrust veroorzaken. Ik nodig de minister uit om op dit bij de voorbereiding van de besluitvorming belangrijke punt nader in te gaan.

Ik kom tot een conclusie. Ik heb in eerste termijn laten weten dat naar

mijn overtuiging de kernvraag zowel aan het begin als aan het eind is gelegen in de noodzaak van zo iets als een Betuweroute. Ik was daarvan overtuigd en ik ben daarin gesterkt. Ik ben ook na de beraadslaging van vandaag geen voorstander van uitstel van de beslissing, want ik verwacht niet dat het noodzakelijke draagvlak daardoor zal worden vergroot. Het is beter, te werken aan het tracébesluit en om in overleg met overheden te bezien hoe dat op een creatieve wijze zo goed mogelijk kan worden ingevuld. Ik verwacht ook niet dat uitstel tot conclusies kan leiden die duidelijk maken dat er ineens meer geld is waardoor een bouwvariant voor de Betuweroute mogelijk wordt of dat er een variant zichtbaar wordt die inhoud dat de Betuweroute overbodig wordt. Beide varianten lijken mij uitgesloten. Ik verwacht dan ook niet dat uitstel veel oplevert.

De motie die is ingediend door de heer Staal zal ik dan ook niet steunen. De heer Staal heeft als motivering gesproken over het draagvlak in de samenleving. Ik kan hem daarin volgen. Ik kan hem minder goed volgen als hij spreekt over een soort politiek draagvlak van een kabinet dat er bijna niet meer is. Deze Kamer moet nu maar geen forse uitspraken doen, vanwege de uitkomst van opiniepeilingen. Wij zijn blijkbaar niet geheel gelegitimeerd, zo maak ik uit zijn woorden op. Ik vind die gedachtengang enigszins wonderlijk.

De heer Staal heeft het verhaal over de hommel verteld. Alle wetenschappers zeiden dat die hommel niet kon vliegen, maar omdat die hommel dat zelf niet wist, vloog hij door. Ik heb een tijdje gedacht dat hij daarbij het draagvlak op het oog had. Hij had het steeds over het draagvlak van de hommel, dus ik dacht dat de heer Staal en anderen ook steeds zeiden dat er geen draagvlak voor een besluit over de Betuweroute is. Dat is wetenschappelijk vastgesteld, alleen de bewindslieden weten het niet en vliegen dus toch door. Ik denk dat het van belang is dat in een volgend traject met een versterkte inspanning wordt gepoogd om overeenstemming te bereiken met de burgers en overheden teneinde tot een verantwoorde procedure te komen en een goed tracé vast te stellen.

□

De heer **Pitstra** (Groen Links): Voorzitter! De argumenten pro en contra deze PKB zijn de revue gepasseerd. Eerlijk gezegd, heb ik weinig nieuwe gezichtspunten in het debat kunnen ontdekken. Wij hebben de conclusie getrokken dat de hoofdkritiek van Groen Links door andere fracties en ook door de bewindslieden niet weerlegd kon worden. Het verhaal van de bewindslieden was niet sterker dan het gebracht kon worden. In mijn ogen was het op vele punten flinterdun en huppelde men over de wezenlijke knelpunten heen.

Ik wil nog een aantal punten noemen. Allereerst ga ik in op de betogen van enkele collega's. Daarbij doel ik met name op het betoog van de Partij van de Arbeid. Dat is in dit geheel natuurlijk een belangrijke schakel. In het verhaal van de heer Tummers viel mij de fundamentele kritiek op de PKB op. Hij had kritiek op dat maatschappelijk draagvlak. Zelfs de coalitiepartij PvdA zei dat er onvoldoende maatschappelijk draagvlak was gecreëerd. Hij wilde de verticale bandbreedte vrijlaten, hij omdat hij omhoog wil en ik omdat ik naar beneden wil. Hij vond het "altmodisch".

Ik wil de heer Tummers toch de volgende vraag stellen. Wat is nu eigenlijk truttig? Mopperen en klagen en toch instemmen, dat vind ik vrij truttig. Als je kritiek hebt, stem dan gewoon tegen! Wees dan een flinke vent!

Het CDA heeft eigenlijk de volgende tactiek. De CDA-fractie stelt spijkerharde voorwaarden en loopt het hele tracé langs, in goed overleg met en ook onder druk van de gemeenten. Zij roept dan: ja, maar bij het tracébesluit komen wij daar allemaal nog op terug. Dat is natuurlijk toch de vraag. De CDA-fractie zwemt nu natuurlijk toch in dat fuikje. Het is de vraag of je daar weer uit kunt zwemmen. Vissen in een fuikje kunnen dat ook niet. Ik denk dat dit bij de heer Baarda eigenlijk ook niet het geval is.

De heer **Baarda** (CDA): Voorzitter! Wij zetten geen snoek uit om een vis te vangen. Het gaat ons erom dat de procedure hiermee niet is afgelopen. Wij hebben het kabinet gevraagd om te voldoen aan de door ons gestelde voorwaarden. Bovendien zal de

Tweede Kamer daar ook nauwlettend op toezien.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Het is ook niet afgelopen. Wij kunnen uit het overleg in de commissie de conclusie trekken dat deze Kamer met de PKB zal instemmen. Ik geloof zeker niet dat die er dan al ligt.

Uit mijn eerste termijn zijn eigenlijk twee concrete vragen blijven liggen. Die wil ik toch nog even herhalen. Ik heb gevraagd wat minister Alders vindt van de stelling van Wouter van Dieren, de Nederlander die in de Club van Rome zit. Hij zei dat de transportsector 5% bijdraagt aan het nationaal inkomen en 8% van de kosten van het BNP produceert. Ik heb voorts een vraag over de geluidhinder gesteld. Is het waar dat in de berekening wordt uitgegaan van 300 km per uur, terwijl in de MER ruimte wordt gelaten voor 120 km per uur? Is dat niet van grote invloed op de berekeningen?

Wat kan er verder nog in die zes minuten gezegd worden? Laat ik beginnen met de motie die wij hadden willen indienen. Die dienen wij niet in, want wij hebben moeten constateren dat wij daar niet echt veel handen voor op elkaar kregen.

Ons uitgangspunt is dat wij vinden dat de alternatieven – er zijn veel serieuze alternatieven, die ik in mijn verhaal heb genoemd: niet alleen die riviervlans van de heer Spier, maar ook het plan-Lievensse, de zilveren spoorlijn, gedeeltelijk ondertunnels, etcetera – onvoldoende zijn onderzocht. Het zou beter zijn om als Kamer te zeggen: kom daar nou eerst met een gefundeerd oordeel over en dan pas oordelen wij verder. Dat zou beter zijn dan het, zoals D66 wil, gewoon uit te stellen. Wij steunen die motie van D66 natuurlijk wel, want elk uitstel is ons welkom, maar eigenlijk vinden wij ons verhaal beter. Daar denken wij kennelijk echter alleen zelf zo over, althans hier in de Eerste Kamer.

Ik wil de parallel trekken met de commissie-Boertien. Dat heb ik in eerste instantie ook gedaan. Mevrouw Maj-Weggen is eigenlijk heel helder. Zij zegt: dit rapport is mijn bijbel. Het is heel dun; ik heb het over het eindrapport van de stuurgroep-Van Engelshoven. Alleen al door de dikte zou je zeggen dat het nooit serieus kan zijn. Alle alternatieven die onderzocht moesten worden, vormden een grote stapel. Het is natuurlijk heel knap als

je dat in zo'n kort rapportje kunt samenvatten. Laat ik het zo zeggen: de minister vindt dit een geweldige commissie met veel grote deskundigheid. Het is een beetje dezelfde situatie als met onze motie: verder denkt niemand in de wereld daar zo over. Je kunt gewoon constateren dat voor dit eindrapport in het veld nauwelijks draagvlak is gekomen. Het is vergelijkbaar met de discussie over de rivierdijken: die commissie-Boertien, dat was toch een prachtige zet? Nu keek een commissie creatief naar de problematiek, met de bedoeling om te kijken wat er wel mogelijk is: dijkwoningen konden ineens blijven staan en het kon allemaal lager. Iedereen was tevreden. Wij vinden nog steeds dat zoiets moet gebeuren en de relatie met de Oosterscheldedam, ook met de commissie-Boertien, zien wij heel duidelijk.

Dan zijn er nog een aantal duidelijke knelpunten. Het onderzoek naar veiligheid is al door anderen genoemd. Het is nog steeds niet opgelost. Ik heb al gezegd dat de bundeling met de A15 vanuit allerlei optieken zinnig is, maar waarschijnlijk niet vanuit de optiek van de veiligheid. Dat leidt nog steeds tot onzekerheid over deze hele discussie.

Minister Alders: Ik heb de heer Pitstra geantwoord door bijlage IX van de PKB naar voren te halen. Daarin staat wat er in de MER moet bij het tracébesluit. Daar staat onder andere dat daar de externe veiligheid op elk onderdeel in beeld moet worden gebracht. Een van de opmerkingen van de commissie-MER was immers juist dat, afhankelijk van de toegepaste methodiek naar de veiligheidsaspecten moest worden gekeken, zoals tunnels extra veiligheidsaspecten opleveren en extra voorzieningen vragen. Dat is in de PKB uitgebreid aan de orde, inclusief de vervolprocedure naar het tracébesluit.

De heer **Pitstra** (Groen Links): U kunt zeggen dat het bij het tracébesluit nog voluit, met al die rapporten, aan de orde komt, maar ik had het beter gevonden als wij dat nu al hadden geweten.

Minister Alders: Dan zou het dus een theoretische beschouwing zijn, omdat je per onderdeel moet weten wat de soort uitvoering is voordat je over de echte risico-aspecten kunt

praten. Op het moment dat je bepaalt dat iets bovengronds gaat, bijvoorbeeld gekoppeld aan de weg en op een bepaalde hoogte, bepaalt dat mede de risico's die kunnen optreden. Als iets ondertunneld wordt, treden andere risicofactoren op die in de berekening moeten worden meegenomen. Daarvoor is de lay-out nodig en dat is de reden waarom in bijlage IX precies wordt opgesomd wanneer wat aan de orde is. U zou aan die uitspraak zelfs helemaal niets hebben, want het zou niets toevoegen aan de risico-aspecten, verbonden aan de lijn zoals die wordt uitgevoerd.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Maar er is ook een risico-onderzoek geweest naar de bundeling met de A15. U weet niet of u dat rapport van de TU Delft hebt gezien. Ik heb dat niet gezien, want er wordt uiterst geheimzinnig over gedaan. Ik lees in het blad voor ingenieurs dat er niets over gezegd mag worden, maar zelfs dat punt, de bundeling aan de A15, los van de concrete tracés, hadden wij nu bij dit principebesluit over de PKB aan de orde moeten hebben.

Dan het trendbreukscenario. De minister noemt dat het "wonder-scenario", hoewel hij daar zelf veel in ziet. Laat ik mevrouw Weggen nou eens verwijzen naar pagina 70 van het rapport. Daar zijn de investeringen aangegeven die men wenst. Kijk nu eens goed naar het tabelletje op pagina 70. Ik geef toe dat er op pagina 69 een stippelijntje in de richting van Zevenaar getrokken is, maar het enige wat ik daarvan kan zeggen, is dat de opstellers en de mensen die hier twee jaar mee bezig zijn geweest, tegen mij zeggen dat ze de vele miljarden op korte termijn voor heel andere dingen nodig hebben dan voor de Betuwelijn. Zij geven de voorkeur aan vertakkingen naar Hengelo en Venlo en – dat heeft minister Alders goed gezien – met name aan stadsdistributiecentra. En zij willen ervoor zorgen dat al die investeringen in het railvervoer belangrijke consequenties voor het binnenlandse vrachtvervoer hebben. Als je die keuze maakt, dan zijn investeringen in het railvervoer wel van belang, maar zeker niet in de Betuwelijn. Aldus de opstellers van het rapport. Je mag dus niet enthousiast worden over een stippelijntje in een staatje. Mevrouw Maj had hetzelfde kunnen doen als

ik: even opbellen en vragen wat die stippellijn betekent.

Minister **Maij-Weggen**: Voorzitter, ik neem aan dat de heer Pitstra met het Trendrapport hetzelfde rapport bedoelt als het rapport dat voor ons ligt.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Inderdaad, dit blauwe boek.

Minister **Maij-Weggen**: Dan stel ik vast dat de uitvoering van het SVV de basis van het Trendrapport is, dus de Betuwelijn enz. Daarenboven wordt er in het rapport een groot aantal additionele voorstellen gedaan voor railinfrastructuur ten behoeve van het goederenvervoer, waaronder nog een aantal extra spoorwegen en stadsdistributiecentra. Dat is de inhoud van het rapport, hetgeen neerkomt op een Betuwelijn-plus-plus. Dat moet maar eens duidelijk gemaakt worden, want u wekt steeds maar de indruk dat dit niet zo zou zijn.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Dat is niet waar. Ik ga liever af op wat de schrijver van een rapport erover zegt dan op de interpretatie van degene die er belang bij heeft dat de uitkomst past bij het besluit dat hij of zij wil nemen.

Minister **Alders**: Voorzitter, het lijkt mij een "minor point" in het debat, maar er staat op blz. 69 dat er een scenario is uitgewerkt waarbij het realiseren van het pakket uit het tweede SVV voor de rail, het water en de weg het uitgangspunt heeft gevormd. Als dat het basisscenario is, verklaart dat ook het stippellijntje voor de Betuwelijn. Daarenboven wordt er een scenario uitgewerkt voor additionele investeringen – dit is ook te vinden op de volgende pagina's – waarbij het om additionele geldstromen gaat. Het is verder niet zo relevant, maar de heer Pitstra komt er steeds op terug, dus zeg ik dat er gewoon als toelichting op het rapport wordt aangegeven dat het tweede SVV in 2015 geheel uitgevoerd zal zijn.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Wij kunnen de zaak als volgt oplossen. Ik leg de opstellers van het rapport gewoon in een briefje de interpretatie door de ministers van het rapport voor. Ik vraag hun om een reactie en ik zal de Kamer de zaak dan

voorleggen. En ik ga ervan uit dat de Kamer eerder de opstellers van het rapport zal geloven dan de bewindslieden, die belang hebben bij een bepaalde interpretatie ervan. Zij hebben mij desgevraagd ook al medegedeeld dat de Betuwelijn naar hun mening zeker niet de eerste stap is in een groen scenario voor het goederenvervoer. De vele miljarden hebben zij op korte termijn voor heel andere dingen nodig dan voor deze prestigelijn, zo zeggen zij.

Voorzitter, ik wilde nog veel meer zeggen, maar ik zal mij beperken tot een enkele opmerking over het plan-Lievensse, toch een van meest charmante alternatieven. De minister zegt dat het juist is dat de bandbreedte 2,40 meter is, namelijk 1,20 meter omhoog en omlaag. De heer Baarda zag de bui al hangen en hij vroeg of die bandbreedte niet wat opgerekte zou kunnen worden. Maar nee, deze bandbreedte komt voor in de PKB, dus als hij deze niet juist vindt, dan zal hij iets anders moeten doen dan hier iets roepen wat volledig in strijd is met die PKB. Ik heb brieven gekregen waarin staat dat Lievensse een deel van de opwaartse kracht van het grondwater gebruikt, waardoor hij over het hele tracé ca. 4 meter diep wil gaan. Dat is in strijd met de bandbreedte uit de PKB. Nu kan de regering een royale toezegging aan de heer Baarda doen om de zaak nog even te veranderen, maar als zij dat niet doet en als de Kamer dit toch belangrijk vindt, dan moet zij gewoon niet instemmen met de PKB.

Met het oog op de klok ga ik niet in op de andere concrete punten.

Ons standpunt komt op het volgende neer. Dit voorstel is niet rijp voor serieuze besluitvorming, de alternatieven zijn niet serieus onderzocht en er zijn veel losse einden. In dit verband is al gewezen op het overleg met Duitsland. Bovendien is er sprake van een 19de-eeuwse technologie. Voorts zijn er vraagtekens te plaatsen bij de democratische legitimatie. Groen Links zal deze PKB dan ook niet steunen. Er zijn bij ons wat dit betreft geen minderheden en meerderheden: alle leden van onze fractie trekken één lijn. Wel zullen wij de motie van D66 steunen.

□

De heer **Schuurman** (RPF):

Voorzitter! Allereerst complimenteer ik de bewindslieden.

Namens de RPF-fractie heb ik de motie van D66 ondertekend. Ook ik meen namelijk dat de PKB thans niet rijp is voor definitieve besluitvorming. De motie laat nog voldoende ruimte voor een invulling op grond van verschillende motieven en visies.

Nog kort enkele opmerkingen. Ik was blij dat de minister van Verkeer en Waterstaat zei dat zij aardig uit de voeten kon met mijn filosofie. Ik dacht: dat kan ook haast niet anders. Zo eigenwijs ben ik wel. De minister ziet de consequenties van haar instemming echter nog niet voldoende onder ogen.

Mijns inziens is onze hoog-technologische cultuur veel te goedkoop verkregen. Vandaar dat wij nu zoveel problemen met de nazorg hebben. Daarover zijn wij het wel met elkaar eens. Dit geldt ook voor de mening dat er meer aan voorzorg gedaan moet worden. Ook minister Alders heeft er blijk van gegeven dat hij deze mening is toegedaan. Jammer genoeg is in de Tweede Kamer gebleken dat de Betuweroute vooral gekenmerkt wordt door nazorg. Het oorspronkelijke plan kon niet in alle opzichten aangepast worden aan de eisen van deze tijd.

Daar komt bij dat de hoog-technologische cultuur van het Westen naar mijn overtuiging niet voldoet aan de eis van sociale rechtvaardigheid op wereldniveau. Als wij daarvoor geen verantwoorde-lijkheid nemen en geen verandering aanbrengen, zullen wij de rekening daarvan gepresenteerd krijgen.

Mede om die reden heb ik bepaald niet met genoegen geluisterd naar het motief van economische groei dat beide bewindslieden herhaaldelijk gebruikt hebben. Er werd in dit verband weliswaar niet gesproken over economische-groei-geloof of technische-voortgangsgeloof, maar de oude klanken en de oude inhoud heb ik nog duidelijk bespeurd.

De heer Tummers heeft op Delft gewezen. Daaruit blijkt hoezeer wij eigenlijk oude technieken op een verkeerde manier hebben toegepast: 30 jaar geleden werd een spoorlijn bovengronds door de mooie stad Delft aangelegd. Nu zullen wij zeggen dat dit toen ondergronds had moeten gebeuren. Dat was in die tijd eigenlijk al mogelijk. Het werd echter niet gedaan, omdat het te duur was. Dat lelijke traject werd met mooie praatjes verkocht aan de omwonenden.

den. Ik woonde indertijd aan de Spoorringel. Nou, wij zouden er allemaal een garage bij krijgen. Daar had ik als student niet zoveel aan, maar de garages bleken later een grote flop te zijn. Dat is tot vandaag de dag te zien: de auto's die onder de spoorlijn staan, gaan er binnen de kortste keren kapot. Ik herhaal dat dit komt doordat onze hoog-technologische cultuur zo goedkoop mogelijk verkregen is.

Als wij de Betuweroute echt goed uitvoeren, wordt die veel te duur. Er moet gezocht worden in de richting van alternatieven. Gelukkig heb ik ook van de minister gehoord, dat zij denkt aan uitbreiding van de capaciteit van de binnenvaart. Ook Rail 21 biedt wat mogelijkheden en zij bracht ook de kustvaart ter sprake. De minister van VROM deed dat jammer genoeg niet. Het is best mogelijk dat daar een bepaalde ontspanning in zit. Zo is mij gebleken, dat bijvoorbeeld de haven Hamburg bepaald niet happig is op een railverbinding, omdat daarmee de havenpositie in het geding kan komen. Het is uiteindelijk natuurlijk een kwestie van afwegen, maar voorlopig – vermoed ik – kunnen wij nog wel organisatorische maatregelen nemen om in elk geval de definitieve beslissing over de Betuweroute even niet te nemen maar uit te stellen. In dat uitstel, waar ik sterk voor pleit heb en waar ik met hart en ziel achter sta, zouden wij ook de alternatieven beter kunnen afwegen.

Voorzitter. Ik wil nog even terugkomen op de kosten. Als wij een verantwoorde Betuweroute zouden ontwikkelen, wordt deze naar mijn mening veel duurder. Nu wordt steeds over 7 mld. gesproken. Zitten in dat bedrag ook de kosten van de onteigening? Zitten daar ook in de kosten van de mogelijke procedures en alle consequenties daarvan? Als in verband met uitstel zou worden gekeken naar een verbetering van vervoer via de binnenwateren op een creatieve wijze die door de uitgesproken innovatietechnieken duurder zou zijn dan vervoer per spoor, dan nog zullen de kosten van overslag verder landinwaarts niet opwegen tegen die van de Betuweroute. Wij hoeven ons tegenover het buitenland bepaald niet te schamen, dat wij binnenwaterwegen hebben. Wij hoeven hun roep om spoorwegen niet zomaar te volgen, want onze binnenwaterwegen zijn voor

Nederland in een bepaald opzicht zeer bijzonder en kunnen als een groot voordeel worden beschouwd.

Mijnheer de voorzitter. Alles afwegende, vind ik het jammer dat wij in deze fase met zoveel onzekerheden en met te weinig overzichtelijke afweging een beslissing opgedrongen krijgen, die naar mijn overtuiging niet bij de tijd en daarom onverantwoord is.

□

De heer **Tummers** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik ben de bewindslieden erkentelijk voor de moeite en de zorg die besteed is aan onze interventie. Er zouden nog enige vraagpunten op tafel te leggen zijn, zoals die betreffende de verticale bandbreedte die wij misschien beter bandhoogte kunnen noemen. Wij horen nog wel wanneer die vrijkomt om te gebruiken. De mogelijkheid bestaat om die te bepalen zonder dat wij daarvoor een amendement hoeven in te dienen. Een ander punt betreft het overleg met Duitsland over de aansluitingen daar ter ontlasting van de congestie Emmerich-Oberhausen. Dat wil zeggen, dat helderheid moet worden gegeven over de operatie noordtak. Ik krijg hier nog wel een antwoord op.

Voorzitter. Het debat heeft ondertussen een wending genomen, voornamelijk door de commentaren van de collega's Staal en Pitstra. Laat ik daarom op die commentaren ingaan en tegen de heer Pitstra zeggen, dat hij in de Handelingen het begrip "truttig" niet terugvindt dan alleen daar waar ik hem op een betreffende vraag heb gezegd, dat truttigheid sinds een kwart eeuw een begrip van een stijl is. Nietwaar, mijnheer Spier! Met de typering van de Betuweroute via dat begrip constateer ik, dat Nederland niet meer heeft gepresteerd dan een monumentaal voorbeeld van die stijl.

Aan het adres van de heer Schuurman in verband met zijn opmerking over Delft vraag ik hem even na te denken over het volgende: als wij een dergelijke structuur als die aan de Spoorringel in Valkenburg hadden opgegraven en hadden kunnen toeschrijven aan de Romeinen, hadden wij hem gekoesterd! Politiek, heb ik aan het einde van mijn interventie gezegd, mogen wij van de fractie van de Partij van de Arbeid ons aandeel in

het vaststellen van de PKB, deel 3 zien als een laatste constructieve bijdrage tot de wettelijke vaststelling van een later volgend besluit over het Betuwetracé. Daarop vraag ik nu de reactie van de bewindslieden. Wij zien in dat beantwoord moet worden aan de tendensen van containervervoer per rail, zelfs vrachtauto's die met container op de rail geplaatst worden. Wij kennen de wens van Gelderland om een Betuweroute te hebben. Wij weten dat er nu moeilijk van een solide maatschappelijk draagvlak gesproken kan worden. Dat zijn andere woorden dan die de heer Pitstra ons toeschreef. Dat valt ondertussen te verstevigen bij het verloop van de verdere procedure in de richting van het tracébesluit.

Wij onderschrijven de economische wenselijkheid van de vervoersas Rotterdam-Duitsland-Europa per rail en dit ten behoeve van de concurrentiepositie en de welvaart van Nederland.

Wij verwachten dat de minister ons nog zal informeren over de mogelijkheden van het gebruik van waterwegen. Wij wezen erop dat de verdere procedure overeenkomstig de regels moeten worden uitgevoerd en onderstreepten dat dit voor veel verbetering vatbaar is.

Wij laten ten slotte weten dat hoe meer de regering aan onze bijdrage, zie deze opsomming, opneemt in een nader vast te stellen tracébesluit, des te meer zekerheid er zal zijn dat onze fractie de Betuweroute uit de PKB, deel 3 zal accepteren.

De heer **Staal** (D66): Voorzitter! Zou ik de heer Tummers toch nog mogen vragen wat hij bedoelde toen hij aan het begin van zijn betoog zei dat hij nog op mijn interventie zou reageren? Ik wil hem nog wel helpen herinneren wat ik in tweede termijn gevraagd heb.

De heer **Tummers** (PvdA): Nee, ik weet dat nog precies. Ik kan u vertellen dat u daar een sterk betoog begon, wat eigenlijk een beetje hand overspelend verliep en waarvan ik het jammer vind dat u het niet meer kunt vasttimmeren aan een boom in Amelisseweert.

De heer **Staal** (D66): Ik begrijp wat u daarmee bedoelt. Maar wat ik u in mijn tweede termijn gevraagd heb, is: als u de oplossingen die het kabinet aandraagt kwalificeert als een "assortiment van lapmiddelen"

hoe u dan daarmee akkoord kunt gaan? U kondigde aan het begin van uw tweede termijn aan dat u daarop zou reageren, maar ik heb helemaal niets vernomen.

De heer **Tummers** (PvdA): U kunt ook maar naar één kant luisteren en als u naar de linkerkant luistert, hoort u niet wat ik hier aan de rechterkant vertel. Dat was namelijk de zaak die betrekking had op die truttigheid en op het feit dat Nederland niet verder komt dan dat beeld. Nou ja, dat is geconstateerd. Zo heb ik ook kunnen constateren dat wij met een andere zaak die ergens tot stand is gebracht, niet verder gekomen zijn dan een bepaald beeld, noemt u maar iets: een staalbrug, een gotische kerk of wat dan ook.

De heer **Staal** (D66): Wat u nu bedoelt met die truttigheid begrijp ik niet. Maar ik heb begrepen dat uzelf ook vindt dat dat de afdeling van de heer Spier is.

De heer **Tummers** (PvdA): Als u niet begrijpt wat de begrippen betekenen, moet u daarmee niet in debat gaan. Dan moet u de begrippen bestuderen en dan in debat komen.

De heer **Staal** (D66): Wat ik tegen u zeg, is dat ik niet begrijp wat u daarmee bedoelt in mijn richting. U hebt aangegeven te zullen reageren op onze reactie op uw standpunt. Wij hebben in tweede termijn aangegeven dat uw standpunt volstrekt helder is. Uw noemt het een "assortiment van lapmiddelen". Dat is uw kwalificatie van dit voorgenomen besluit. Ik begrijp dus dat u akkoord gaat met een assortiment van lapmiddelen. Zo versta ik dat.

De heer **Tummers** (PvdA): Zo verstaat u dat. Dat is dan precies wat u kunt opbrengen. Wat u kunt opbrengen is een interpretatie die u het beste bevalt en die niet overeenstemt met hetgeen ik aan de orde heb gesteld. Ik houd ermee op.

De heer **Staal** (D66): Dat maakt het gemakkelijk. Ik interpreteer niet, ik citeer. U heb het over een "assortiment van lapmiddelen" gehad.

De heer **Tummers** (PvdA): Die woorden haalt u uit de context en die wilt u niet begrijpen.

De heer **Staal** (D66): Dat begrijp ik

heel goed. Dat is uw kwalificatie van de PKB en daar gaat u mee akkoord. Dat begrijp ik.

De heer **Tummers** (PvdA): Dan hebt u het goed begrepen. Dan bent u snel bijgespijkerd.

□

Minister **Maij-Weggen**: Voorzitter! Als ik mij die vrouwelijke opmerking aan het einde van deze avond mag permitteren: ik vond het wel een opgewekt vertoon van geëmancipeerdheid om drie heren over dit woord met elkaar in de slag te zien. Maar dit is alleen maar als een grapje bedoeld.

De heer **Staal** heeft gesuggereerd dat ik een gebrek aan draagvlak zou hebben erkend. Dan heeft hij mijn woorden wel heel erg kort door de bocht begrepen en nagesproken. Ik heb gezegd, dat er een goed draagvlak was. Ik heb ook gezegd dat er redenen zijn geweest waardoor het draagvlak is verminderd. Er zijn onder andere alternatieven aangegeven die niet reëel zijn gebleken. Ik heb u ook gezegd dat intussen, zeker na de behandeling in de Tweede Kamer, het draagvlak weer aanzienlijk is verbeterd. Dat is maar goed ook. Ik hoop eigenlijk dat ook het debat in deze Eerste Kamer tot een verbetering van het draagvlak aanleiding zal geven.

Voorzitter! De heer **Staal** heeft nog eens gesproken over het flankerend beleid dat noodzakelijk is om het railvervoer de sprong te laten maken die het in de toekomst moet maken. Hij heeft mijn woorden onderschreven dat dit vooral moet gebeuren door het versterken van de eigen kracht. Dat kan ook.

Het eerste dat men nodig heeft, is een goede infrastructuur. Anders kunnen er überhaupt geen treinen rijden.

Het tweede dat men nodig heeft, is een verbeterde organisatie. Goederentreinen die op de dunne uurtjes tussen het personenvervoer door rijden: dat is geen echt goederenvervoer zoals wij dat in Europa kennen.

Het derde punt is het instellen van meer shuttles. Dus niet her en der op stations rangeren en steeds weer nieuwe goederentreinen aan elkaar koppelen. Vanaf het begin op Kijfhoek of in het CUP bij Valburg de shuttles groeperen c.q. hergroeperen

en naar de verre bestemmingen sturen.

Ten slotte een betere samenwerking, met name met Duitsland dat onze belangrijkste partner wordt op dit gebied. Er moet ook beter samengewerkt worden met Frankrijk en België, want ook op de zuidtak zal een versterking van het goederenvervoer plaatsvinden. Er kan op eigen kracht heel wat gebeuren. Ik denk niet dat men een sector versterkt door andere sectoren te verzwakken. Men versterkt een sector door de sector zelf meer kansen en meer mogelijkheden te geven. Dat is op dit moment ons beleid.

De heer **Staal** stelde dat het onderwerp op dit moment niet rijp is voor afhandeling. Hij heeft daarvoor argumenten gegeven. Hij stelde dat het voorstel wordt gesteund door een coalitie die in een minderheids-situatie zit. Ik vind dat uit democratisch oogpunt geen goede opmerking. Dat moet op 3 mei nog maar blijken. Ik zeg dat met nadruk. Niet opiniepeilingen maar kiezers maken uit, wat de meerderheden zijn in dit land. Wij spreken elkaar op 3 mei nog nader hierover.

De heer **Staal** (D66): Heel graag, voorzitter, spreek ik de minister op 3 mei nader! Laten wij maar geen weddenschap aangaan en zeker niet er iets opzetten. Legitimiteit beperkt zich niet tot het formele moment van de verkiezingen. Legitimiteit heeft ook te maken met zaken er omheen. Je mag toch op zijn minst zeggen, dat de legitimiteit voor deze beslissing in het geding is, louter en alleen omdat dit kabinet op zijn laatste benen loopt. Het regeert in blesuretijd!

Minister **Maij-Weggen**: Dat vind ik, met alle waardering en respect, een nog slechter argument. De regering regeert zolang zij niet door de Kamer naar huis is gestuurd en zolang er geen verkiezingen zijn. Ik kan u verzekeren dat deze minister de afgelopen vier weken volstrekt rechtmatig, ook democratisch gezien, nog reeksen van wetten heeft afgehandeld in de Tweede Kamer. Overigens zie ik uw opmerking wel als een groot compliment. Dit is inderdaad zo langzamerhand het langst zittende kabinet van na de oorlog en ik geloof zelfs van nog langer geleden. Dat kan van geen enkel kabinet waaraan D66 heeft deelgenomen, gezegd worden.

De heer **Staal** (D66): Legitimiteit is iets anders dan legaliteit. Het is volstrekt helder dat hetgeen het kabinet op dit moment doet, rechtmatig is. Dat is ook de reden waarom ik het geen legaliteit noem, maar spreek van legitimiteit.

Minister **Maij-Weggen**: Ik vind het onzin. Zeker in de Eerste Kamer, die 3 mei niet ontbonden wordt, kunnen wetten gewoon worden afgehandeld totdat de Eerste Kamer zelf een andere samenstelling krijgt. Dat bent u toch met mij eens, mijnheer Staal? Ik vind uw opmerkingen niet goed en daarom bestrijd ik die ook.

In het verlengde van hetgeen ik zojuist gezegd heb, kan ik ten aanzien van de motie volstaan met de opmerking dat de regering dat helemaal geen goede motie vindt. Om wille van de burgers in de buurt van de Betuweroute dringen wij juist aan op het zo snel mogelijk verschaffen van zekerheid in dezen. Hetzelfde geldt voor Rotterdam, dat zekerheid nodig heeft over de investeringen die daar zullen worden aangegaan.

Voorzitter! Ik kom bij de vragen van de heer Baarda. Hij heeft terecht gesteld dat er nog heel wat projecten zijn waarvan de financiering nog niet helemaal rond is, ook in het verlengde van het Meerjarenplan infrastructuur en transport. Hij heeft er een paar genoemd. Veel is gelukkig wel rond, doordat er extra middelen in deze kabinetsperiode ter beschikking zijn gesteld. Bij de Tussenbalans en vorig jaar bij de Kaderbrief zijn er miljarden extra ter beschikking gekomen voor de infrastructuur. Nochtans zijn er nog steeds projecten waarvan de financiering nog niet rond is. Ik denk aan de HSL-oost, aan de Hanzelijn en overigens ook aan onderdelen van Rail 21. In die zin vind ik het toch lichtvaardig om bestaande projecten zwaar aan te zetten met nieuwe middelen, terwijl je eigenlijk nog niet eens weet hoe je een aantal andere zeer belangrijke projecten moet financieren. Dan spreek ik nog niet eens over de zozeer gewenste Zuiderzeespoorlijn, die ikzelf trouwens zeer ondersteun en die wij na het jaar 2000 willen bouwen of over de noordtak, die ook gebouwd moet worden.

Ook in de richting van D66 wil ik zeggen dat, wanneer u op dit moment projecten enorm verhoogt in de kosten – de amendementen die

de D66-fractie in de Tweede Kamer heeft ingediend, hebben een waarde van rond de 5 mld., mijnheer Staal – u aan twee dingen goed moet denken. Dat geld zal ergens anders vandaan moeten worden gehaald. U hebt mij nog steeds niet uitgelegd waar u het vandaan haalt en ook niet welke andere infrastructuur u daarvoor schrappt. U moet ook goed beseffen dat wat u aan de ene spoorlijn nog eens aan verbeteringen bovenop de verbeteringen aanbrengt precedentwerking krijgt naar andere spoorlijnen die moeten worden aangelegd. Dat betekent dat u naar mijn oordeel eigenlijk bezig bent – de heer Tummers nam dat woord in de mond – met een tienvoudig Ameliswaerd. Ik wens u daar heel veel sterkte mee, zo zeg ik in de richting van de heer Staal. De tijd zal leren hoe uw partij weg komt met dergelijke enorme beloftes.

De heer Baarda heeft er nog eens een overzicht van gegeven hoe de financiering van deze Betuweroute is ingesteld: Infrafonds, Fonds economische structuurversterking, EG en private financiering. Het spreekt vanzelf dat al die vier zaken op orde moeten zijn voordat de schop in de grond gaat. Dat zal helder zijn. Het gaat niet alleen om de private financiering, maar die zal nog gerealiseerd moeten worden.

De heer Baarda heeft een aantal vragen gesteld over de binnenvaart. Overigens zijn die vragen ook gesteld door de heer Veling. Ik wil er om wille van de binnenvaart een iets uitgebreider antwoord op geven. Onze binnenvaart is, hoewel zij wel eens die indruk wekt en een klein deel dat misschien ook is, helemaal geen armlastige bedrijfstak. Het is een internationale groep die nu al 50% van het internationale vervoer regelt vanuit ons land. Zij is prominent aanwezig in het Rijngebied en in het Scheldegebied, waar zij zelfs 60% van het vervoer voor haar rekening neemt. Op een aantal terreinen is de binnenvaart absoluut marktleider. Ik kijk dan naar bulksectoren zoals kolen, ertsen, zand, grind en vloeistoffen. In dit soort vervoer is zij absoluut leidinggevend. Naar mijn oordeel kan zij door het goederenvervoer over de rails niet uit deze markt worden verdrongen. Het gaat dan wel vooral om natte bestemmingen, maar op dat punt is zij goedkoop, efficiënt en zeer sterk. Bovendien is de binnenvaart bezig om te groeien

op het gebied van containervervoer. Die groei is de laatste tijd 20% geweest, maar dit beperkt zich wel tot het containervervoer dat niet snel op een bestemming hoeft te zijn, die bovendien bereikt kan worden via het water. Wij denken dat de binnenvaart op dat vlak nog meer kan. Ik heb u al gezegd dat in de grote groei die ons nog te verwerken staat op het gebied van goederenvervoer de binnenvaart voor ongeveer 100 miljoen ton extra aan de lat staat. Wij hebben laten onderzoeken door de commissie-Van Duursen op welke manier de binnenvaart die taakstelling aankan. Ik herhaal dat deze commissie mij en de binnenvaart ervan heeft overtuigd dat het geen kwestie is van een verdere verbetering van de infrastructuur. Daar worden al miljarden aan besteed. Dat gaat goed. De waterwegen worden zo nodig verdiept. Er worden sluzen vernieuwd. Op dit vlak is er in de laatste vier jaar ook heel veel gebeurd. Ik wijs alleen al op de volledige verbetering van het Kanaal door Zuid-Beveland. Ik wijs op de omlegging bij Helmond van de Zuid-Willemsvaart. Het zijn allemaal grote, zeer kostbare projecten die ten behoeve van de binnenvaart zijn gerealiseerd.

Uit het rapport-Van Duursen is gebleken dat het vooral gaat om een organisatieprobleem. De binnenvaart moet zichzelf anders en beter organiseren. Zij moet gaan samenwerken, ook met andere modaliteiten in het vervoer. Er moet intensiever worden samengewerkt met de zeescheepvaart. Er moet intensiever worden samengewerkt met de kustvaart. Er moet intensiever worden samengewerkt met het wegvervoer. Er moet intensiever worden samengewerkt met het railvervoer. "Logistiek" en "samenwerking" zijn volgens de commissie de sleutelwoorden voor de binnenvaart.

De binnenvaart moet een cultuuromslag maken. Zij is nu in hoge mate een zeer individualistisch georiënteerd bedrijf. Het gaat vaak om één schip, één eigenaar, eigen baas. Ik heb daar begrip voor. Het is best een aardig en goed leven. Maar als je als bedrijfstak echt een stap vooruit wil zetten, moet je het iets anders aanpakken. Ook op het gebied van innovatie zou de bedrijfstak meer kunnen. Wij hebben de bedrijfstak op dit gebied al heel

wat ondersteuning gegeven. Men kan op een goede manier gebruik maken van telecommunicatie. Men kan gebruik maken van nieuwe, positieve milieumaatregelen. Enfin, er is voor de binnenvaart heel veel te doen. Men moet het samen doen en men krijgt daarbij onze volle steun.

Ik kom op de positie van de binnenvaart in Europa. Ook deze hebben wij in de afgelopen jaren systematisch versterkt. Ik heb binnenvaartverdragen afgesloten met vrijwel alle Centraal- en Oost-europese landen, waardoor op voet van gelijkheid met elkaar kan worden omgegaan. Wij hebben toegang tot de landen. In Beieren is de klacht te horen dat in het nieuwe Rijn-Main-Donaukanaal voor de helft Nederlandse schepen varen. Dat is een beetje sneu voor Duitsland, want men heeft het kanaal in eerste instantie voor zichzelf gebouwd. Onze binnenvaart blijkt in ieder geval bezig om de markt van Oostenrijk, Tsjechië, Slowakije en Hongarije te verkennen.

De binnenvaart kan heel wat en kan meer. Het is de bedoeling dat zij zeer actief wordt gesteund. Wij moeten af van het idee dat de sector noodlijdend en misschien wel zielig is. De grootste problemen zitten op de noord-zuidvaart, in het toerbeurt-schema. Dan praten wij maar over enkele miljoenen tonnen op de bijna 180 miljoen ton die de binnenvaart nu al vervoert in Nederland en van Nederland naar het buitenland. Het is een prima sector. Het overgrote deel doet het goed. Men moet herorganiseren en dan kan men die 100 miljoen ton aan. Ik hoop van harte dat de binnenvaart dat ook waarmaakt.

Ik kom op het overleg met Duitsland. De heer Baarda heeft gezegd dat duidelijker moet worden dat er overeenstemming met Duitsland komt. Als er één ding is waar je bij onze Duitse burens van op aankunt, dan is het dat hun "ja" "ja" is en dat zij zich aan afspraken houden. Dat kan niet altijd van alle landen om ons heen worden gezegd. Bij de Duitsers kunnen wij hier zeer van op aan. Mijn Duitse collega heeft met mij een "Vereinbarung" gesloten. De heer Wissman, zijn opvolger, heeft mij als een van zijn eerste activiteiten een brief geschreven waarin hij verklaart dat hij zich hieraan zal houden. Ik vind niet dat ik dan almaar moet vragen of het echt waar is. Dat lijkt mij niet fair

tegenover een land dat zijn uiterste best doet op het gebied van railgoederenvervoer, dat juist deze lijn bij de eerste zes prioriteiten heeft geplaatst en dat oprecht de bedoeling heeft om ook de problemen met Nordrhein-Westfalen op te lossen. Men heeft mij gemeld dat men die problemen zal oplossen en dat men mij zal melden op welke wijze dat zal gebeuren. Vanuit die positie ben ik niet geneigd, zelf in contact te treden met Nordrhein-Westfalen. Ik vind dat dat vooral moet gebeuren langs de lijn van mijn nationale collega. Overigens: ik heb onlangs een bondsdagdelegatie op bezoek gehad, die volledig onderschreef, van Groen Links – interessant voor mijnheer Pitstra! – tot liberaal, het nut en de noodzaak van de Betuwelijn, ook op Duits gebied. Dat was een unanieme aangelegenheid. Men heeft zich daar op nationaal niveau helder en duidelijk aan gecommitteerd. Ik ga er eigenlijk vanuit dat, wat men op nationaal niveau zegt, op regionaal niveau zal ondersteunen. Dat wil niet zeggen dat er in Duitsland geen discussiepunten zijn: natuurlijk wil men in Emmerich liever dat er omheen wordt gegaan, in plaats van door de stad. Daar is een discussie over mogelijk, zo is mij verteld, maar het is niet zeker dat dat op korte termijn kan gebeuren. De zekerheid is er wel dat Duitsland aan zal sluiten en voor de capaciteit zal zorgen die nodig is voor de Betuwelijn. Het lijkt me heel goed dat de Kamer van de gesprekken met Duitsland regelmatig op de hoogte wordt gebracht, iets wat ik ook de Tweede Kamer heb beloofd. Ik heb er vertrouwen in dat Duitsland zijn woord zal houden.

Over de noordelijke en zuidelijke aftakking zal de heer Alders nog iets zeggen. Ik wil hier alleen melden dat de zuidelijke aftakking niet nadrukkelijk vereist is in de Tweede Kamer. Overigens zijn er eigenlijk twee zuidelijke aftakkingen: de Brabantlijn, die toch nog een tijd zal blijven functioneren en de aftakking via Nijmegen richting Venlo, die is opgenomen in Rail 21, maar waarmee naar ons oordeel minder haast geboden is dan met de noordelijke aftakking. Collega Alders zal op de laatste nog ingaan.

Ik kom toe aan de bandbreedtes. Bij het plan-Lievensse zit hem niet zozeer een bandbreedteprobleem; daar zit hem het probleem in de aansluitingen en in de kruisende

infrastructuur. Het plan-Lievensse kan, als dat wenselijk wordt geacht, vrij hoog worden uitgevoerd. Men krijgt dan alleen een dijk te zien, die overigens misschien meteen een stuk wegafscheiding aan kan geven. Het is alleen de vraag of dat nuttig en nodig is op vele plaatsen. Datgene wat we bijvoorbeeld Barendrecht hebben aangeboden, lijkt heel veel en is eigenlijk geënt op het plan-Lievensse. Dat is dus ook niet iets wat we niet interessant vinden, nee, het plan-Lievensse is een van de plannen die wellicht kunnen worden meegenomen. Overigens: mocht er een heel briljant idee komen van de kant van bepaalde aannemers, die op een bepaalde plaats binnen een bepaald bedrag iets denken te kunnen realiseren, dan is het altijd mogelijk om zo nodig met een partiële wijziging van de PKB de bandbreedte aan te passen. Ik denk dat het verstandig is om deze plannen af te wachten, voordat je de deur openzet voor plannen die niet kunnen worden gerealiseerd. Maar een PKB kan met een partiële wijziging worden gecorrigeerd. In feite gebeurt dat op het ogenblik met betrekking tot de noordtak. Daarbij hebben we een partiële wijziging op de SVV-PKB voorgelegd, die meen ik net naar de Raad van State is gestuurd en de Kamer zeker nog zal bereiken.

De heer Baarda heeft nog gevraagd, wie er bepaalt wie er straks over de lijn mag. Dat zal het capaciteitsmanagementonderdeel van NS doen. Als ik zeg "van NS", zeg ik er meteen bij dat dat nu juist een van die onderdelen is, waarin de rijksoverheid een flinke vinger in de pap zal krijgen. In elk geval zal het capaciteitsmanagement verplicht worden, de infrastructuur ter beschikking te stellen van iedereen die een concurrerend aanbod doet. Dat is conform de EG-richtlijnen. Dat betekent dus dat in feite concurrentie daar wordt toegelaten en dat iedereen die met een redelijk bod komt, op die rails mag rijden.

Ik kom toe aan de vragen van de heer Talsma, die gesproken heeft over het flankerend beleid. Ik heb daar al op geantwoord in het verlengde van de vragen van de heer Staal. Een puntje moet ik nog wel verhelderen: een private omzet van 105 tot 300 mln. moet niet direct worden gezien als winst, maar als gebruikersbijdragen die men kan innen. Maar daar moeten natuurlijk

nog een aantal kosten van worden afgetrokken, voordat men kan spreken van winst.

De heer Talsma was nieuwsgierig naar de brochures die aan de bankinstellingen worden gestuurd. Ik heb er geen enkel probleem mee om mijn diensten te vragen, hem zo'n pakket toe te sturen. Hij zal er voor een belangrijk gedeelte zaken in terugvinden waarvan hij allang op de hoogte was, zoals informatie over de PKB en dergelijke.

Vervolgens vroeg hij of het mogelijk is een voorbeeld van een principe-overeenkomst met private financiers te krijgen. Helaas kan ik die vraag niet positief beantwoorden. Vele private financiers hebben belangstelling getoond. Pas op het moment waarop het tracébesluit is genomen, kan officieel aan contracten met de private financiers vormgegeven worden. Wij moeten dus wachten op het tracébesluit. Hetzelfde geldt bij de bouw van een huis. Je moet eerst weten hoe het huis eruit zal zien, waar precies de badkamer komt, hoe de slaapkamer wordt gesitueerd, voordat de prijs van het huis bepaald kan worden en private financiers aangetrokken kunnen worden.

Voorzitter! De heer Talsma vroeg zich af hoe het komt dat de tunnel onder de Westerschelde maar 1,2 mld. kost, terwijl de andere tunnels zoveel duurder zijn. Dat ligt voor een belangrijk gedeelte aan de rail-infrastructuur die in de tunnel moet worden aangelegd. Eén van de grote vergissingen bij het project van ISDS, het project-Van der Hoorn, was dat men met de kale tunnel had gerekend. In feite moet twee keer de prijs erbij opgeteld worden om tot het echte bedrag te komen. Dezelfde fout is gemaakt met de berekeningen van het Japanse bedrijf. De suggestie was gewekt dat er een geboorde tunnel zou kunnen worden gemaakt voor 8 mld. Daar moest nog heel veel geld bij omdat er spoorrails en infrastructuur in de tunnel aangelegd moet worden. Er moeten bijvoorbeeld aansluitingen worden gemaakt en daar gaat minstens evenveel geld inzitten.

Dan heeft de heer Talsma nogmaals zijn bezorgdheid geuit over het CUP. Ik herhaal dat het de bedoeling is om het CUP uit te werken zoals in de PKB wordt aangegeven.

Wat het hoog/laag-pakket betreft heeft hij een toezegging gevraagd.

Hij merkte op dat het bedrag van 130 mln. toch zeker bekostigd moet kunnen worden uit het bedrag van 7 mld. Het bedrag van 7 mld. is vrij scherp gecalculleerd en daar is niet zo maar, met alle respect, 100 mln. in te vinden. Ik sluit alleen niet uit – en ik hoop dat ook – dat wij bij de bespreking van het tracébesluit hiervoor aanvaardbare oplossingen kunnen vinden. Misschien kunnen wij ook een paar oplossingen parkeren om te bezien of er nog geld overblijft gedurende het verloop van de bouw, zodat er op dit punt iets gedaan kan worden. Maar simpel is het niet. Als je het één omhoog of naar beneden brengt, moet ook het ander omhoog of naar beneden gebracht worden. Dus dan moet zowel de weginfrastructuur als de spoorinfrastructuur aangepakt worden. Dat geeft een groot aantal problemen. Om die reden heeft de Tweede Kamer gesteld, niet absoluut aan dit punt vast te willen houden. Zij heeft de regering wel gevraagd om er naar het mogelijke met de regio uit te komen. Die poging doen wij oprecht. Dan zal zeker niet alles kunnen, maar misschien kan er wel iets gebeuren.

Voorzitter! De heer Talsma heeft gevraagd waarom er niet een proef gedaan wordt op de oude Betuweroute. Ik wijs hem erop dat iedereen die goederentreinen wil horen of zien met een stoeltje naast de route Roosendaal/Dordrecht kan gaan zitten, want daar komen goederentreinen regelmatig voorbij, in die omvang. Als men dus proefondervindelijk wil horen of zien hoe dat gaat, kan men daar goederentreinen voorbij zien gaan. Overigens geldt dit ook voor de Brabantroute.

Op het overleg met Duitsland ben ik al uitvoerig ingegaan. Wat het pleidooi om tot een uitstel van één jaar te komen betreft, deel ik de heer Talsma mede dat de regering er niet voor voelt. Wij willen dit plan graag doorzetten, ook om zo snel mogelijk te beginnen aan het tracébesluit. Dit is belangrijk voor de burgers, omdat dan de details worden geregeld.

Dan kom ik bij de vragen van de heer Veling. De heer Alders zal de vraag over de noordtak beantwoorden. Op de vraag over de binnenvaart ben ik naar aanleiding van de inbreng van de heer Baarda ingegaan. Ik dank de heer Veling voor zijn steun. Wat het draagvlak betreft, hij maakte een grapje over een hommel. Ik wil het grapje iets

serieuzer maken: wij vliegen alleen als wij vleugels krijgen van de Eerste Kamer.

Voorzitter! Ik kom bij de vragen van de heer Pitstra. Hij heeft kennelijk een boekje van Wouter van Dieren gelezen. Ik moet zeggen dat dit zeer aanbevelenswaardig is. Hij heeft hierin de opmerking gevonden dat de transportsector voor 5% bijdraagt aan het BNP en voor 8% aan de milieuvervuiling. Mijn eerste reactie is dat dit, als het al waar zou zijn, een extra reden is om snel de Betuwelijn aan te leggen. Dan wordt deze 8% weer een beetje minder.

Mijn tweede reactie is dat de cijfers niet helemaal kloppen, zeker niet wat betreft de bijdrage aan het BNP.

Voorzitter! De heer Pitstra heeft nog eens kritiek uitgeoefend op de commissie-Van Engelshoven. Hij heeft gezegd dat, nadat het resultaat van het rapport bekend is gemaakt, er nog geen draagvlak zou bestaan. Ik heb juist de indruk gekregen dat het rapport-Van Engelshoven ervoor heeft gezorgd dat de bevolking het eerlijke gevoel heeft gekregen dat de alternatieven die aangedragen waren en die niet reëel waren, dus ook echt niet konden. Dit was vooral het belang van de commissie-Van Engelshoven. Voor zover bepaalde alternatieven wel mogelijkheden hadden, heeft de commissie-Van Engelshoven dit ook zeer keurig aangegeven. Ik noem het V-polderconcept en de fly-over op palen. Op palen is voor een goederentrein niet echt praktisch, voor de HSL zou dit op sommige delen wel kunnen. De commissie-Van Engelshoven heeft al deze alternatieven goed langsgelopen en hier op een zeer kundige manier commentaar bij gegeven.

Voorzitter! Groen Links steunt de PKB niet. Ik blijf het hoogst eigenaardig vinden dat juist de partij die zo zeer de omslag van het goederenvervoer wenst, zo'n cruciaal project niet steunt. Goed, ik zal dit dan ook keer op keer uitleggen in het land, als dit nuttig en nodig is.

Voorzitter! Ik kom bij de vragen van de heer Schuurman. Deze heeft gezegd dat het altijd beter is om aan voorzorg dan aan nazorg te doen, ook in de sfeer van transport- en milieubeleid. Hij heeft gelijk. Als je weet dat er nog een enorme groei van het goederenvervoer aankomt, zoals ik in mijn inleiding heb gezegd, en dat de Betuwelijn ruim 20.000 à

30.000 vrachtwagens per dag van de weg af kan halen en anderszins vervoeren, dan vind ik de Betuwelijn ook een voorzorgproject. Ik begrijp dat hij zijn opmerking veel meer stoelt op de uitwerking van het project. Dat begrijp ik. Maar ik zeg nogmaals dat wij, in de loop van het project van 3 mld. naar 7 mld. gaande, toch onze uiterste best hebben gedaan om het zo goed mogelijk ingepast te krijgen.

De heer Schuurman heeft verder gezegd dat onze hoog technologische cultuur geen rekening houdt, zeker niet als het gaat om internationale verhoudingen. Ik wil hem echter melden dat een van de redenen waarom we de Betuwelijn willen aanleggen vooral onze verantwoordelijkheid is als "Nederland, transport- en distributieland" voor de rest van Europa. Het kan niet zo zijn dat wij zoveel vrachtwagens Europa insturen met twee containers per vrachtwagen, terwijl deze in de rest van Europa op grote schaal op de rails worden vervoerd. Ik vind dat wij juist vanuit de internationale optiek onze verantwoordelijkheid moeten nemen. Dit betekent dat we het railgoederenvervoer qua infrastructuur moeten uitbreiden.

De kustvaart is inderdaad op het ogenblik een interessante nieuwkomer, zeker in de Baltische staten. We moeten hier geen supergrote verwachtingen van hebben, maar de kustvaart kan heel wat doen en er zijn een aantal projecten in gang gezet. Het probleem is niet zozeer de kustvaart. Het is heel goed mogelijk om een schip met vrachtwagens en containers van Rotterdam naar de Baltische staten te brengen. Het probleem is het vervoer vanuit de havens in de Baltische landen en in Polen weer landinwaarts. Het vrachtvervoer is hier vaak niet goed op ingericht en het railvervoer is vaak ook niet efficiënt genoeg. Op het ogenblik wordt met Polen, Litouwen en de andere Baltische staten gekeken hoe men dit kan verbeteren. Er zijn zelfs contacten op ministerieel niveau. De kustvaart moet maximaal worden uitgebuit.

De heer Schuurman heeft ook nog gevraagd hoe het staat met de oenteeningen. Zitten deze ook financieel in het hele project? Ja, dit is meegenomen in het project. Wij hebben daarmee redelijk wat ervaring opgedaan. Wij weten ongeveer wat er oteigend moet worden en waar de zwaartepunten

liggen. Die liggen onder andere in de buurt van Giessendam en bij Barendrecht. Een en ander is al vrij nauwkeurig berekend. Ik heb ook niet de indruk dat dit de grootste problemen oplevert. De problemen ontstaan niet vaak bij de mensen die weg moeten uit hun huizen, want zij krijgen daarvoor vaak toch goede grond en een goed huis terug. Het probleem ontstaat vaak bij degenen die net niet weg moeten en graag wel zouden verhuizen. Dat is in Barendrecht aan de orde. Wij proberen met enige souplesse maximale oplossingen te vinden.

De heer Tummers heeft meer beschouwende opmerkingen gemaakt. Ik heb wel begrip voor de kritiek die in zijn woorden doorklinkt. Het project is ook niet gemakkelijk. Er wordt niet alleen onredelijke kritiek geleverd, maar ook redelijke kritiek. Het is ook niet mogelijk om het project zodanig vorm te geven dat niemand daar meer kritische opmerkingen over heeft. Zij mogen ook gemaakt worden. Als men er maar van overtuigd is dat wij het uiterste hebben gedaan om binnen de nu gemaximaliseerde financiële mogelijkheden een zo goed mogelijke lijn uit te zetten. Als ik de in kaart gebrachte lijn vergelijk met hetgeen er in omliggende landen wordt gedaan, dan hoeven wij daarover in de toekomst geen verdriet te hebben. Wij kunnen daar zelfs een beetje trots op zijn. Ik hoop dat de jaren zullen uitwijzen dat dit inderdaad het geval is.

□

Minister Alders: Voorzitter! De heer Staal heeft zijn motie zeer uitvoerig toegelicht. In zijn mondelinge toelichting heeft hij niet de overwegingen genoemd die zijn vermeld in de motie. Dat lijkt mij ook terecht. Ik wijs met name op zijn opmerking over de legitimiteit van dit kabinet. Die is wat wonderlijk en daarover is terecht opgemerkt dat hij daarmee wellicht toch iets te vroeg is.

Ik erger mij er met name aan dat in de motie als overweging is opgenomen dat de uitvoering van de voorliggende PKB geen onderdeel is van integrale besluitvorming. Ik dacht dat hier gemeen overleg wordt gevoerd. Dat houdt in dat stellingen worden geponeerd en dat daarop wordt ingegaan. De Kamer heeft in deze samenstelling uitvoerig met het kabinet van gedachten gewisseld

over de Vierde nota extra, de integrale PKB. Daarin is niet alleen aangegeven waar woningen en groenvoorzieningen komen, maar ook is de totale samenhang, zowel nationaal als internationaal, aangegeven. De gehele uitwerking van het transportdeel van het SVV deel 2 te bespreken. Dat is toch een integrale aanpak, zoals bedoeld en zoals ook in de wet wordt voorgeschreven. Wij hebben vervolgens de opdracht om, binnen het kader van die afweging, tot een uitwerking te komen van de individuele besluiten, maar die zijn dus in het totale kader eerst gewogen. Aan deze PKB moet een andere PKB ten grondslag liggen. De heer Staal beschikt dus wel over de integrale afweging. Hij beschikt inmiddels niet alleen over de PKB die betrekking heeft op de Betuwelijn, maar ook over de totale uitwerking van het ROM/Rijnmond-project en van het ROM-project-Schiphol, over de PKB-Schiphol en over de eerste PKB-HSL-zuid. De heer Staal is dus niet alleen in staat – maar misschien is dat wat veel – om het integrale kader zoals dat eerder is geboden, te overzien, maar zelfs ook het totale uitwerkingsniveau, inclusief de financiële aspecten. Dan vind ik het wonderlijk dat in de motie staat "ten slotte constaterend, dat de uitvoering van de voorliggende PKB geen onderdeel is van integrale besluitvorming". Dat is bezijden de waarheid.

De heer Staal (D66): Voorzitter! Ik denk dat wij de discussie van vanochtend herhalen. Als wij het hebben over integrale besluitvorming en wij kijken naar deze PKB en naar andere onderdelen van de nota's die de minister aanhaalt, dan bedoelen wij met integrale besluitvorming dat wij daarbinnen ook nog wel zaken tegen elkaar zouden kunnen afwegen. Waarom zouden wij niet 8 mld. of 9 mld. overhebben voor deze PKB? Met integraliteit zou je dus ook een afweging kunnen maken over de noordelijke en de zuidelijke aftakking. Die integraliteit bedoelen wij. Daar hebben wij vanmorgen ook over gesproken.

Minister Alders: Dat heb ik dus ook aangegeven. Daarom is de relatie met de Vierde nota extra van zo'n groot belang. Daarin zijn inderdaad de volgende vragen aan de orde gesteld: hoe ziet de oost-west-verbinding eruit en wat is de relatie

van die oost-west-verbinding, wat het goederenvervoer betreft, met de eventuele noordelijke aftakking? Ik heb dat in het debat uitvoerig geschetst. Het maakt onderdeel uit van de PKB waar de fractie van D66 nog niet zo heel erg lang geleden "ja" tegen heeft gezegd. Toen heeft de Kamer inderdaad gezegd dat wij pas aan de noordelijke aftakking beginnen nadat de totale besluitvorming over de Betuweroute is afgerond. Dat besluit hebben u en ik genomen. Er is dus helemaal geen nieuws onder de zon.

Het enige wat de heer Staal kan constateren, is dat de koppeling tussen de noordelijke aftakking en de Betuweroute vanwege de besluitvorming in het kabinet en in de Tweede Kamer scherper is geworden dan wij die de vorige keer geformuleerd hebben. In die zin is hij ook nog tussen het vorige en het huidige besluit op zijn wenken bediend. Het is dus een integrale benadering.

Als de keuze hier vandaag is dat het een ruimere uitwerking moet zijn, dan is dat geen kwestie van uitstel. Dan moet de heer Staal gewoon recht door zee zijn en zeggen: dan ben ik er tegen. Dat is immers precies de discussie die gevoerd is. Het voorstel is op een wijze geamendeerd die volgens mij niet is terug te vinden in de parlementaire geschiedenis. Het is rechtstreeks in de Kamer voor 750 mln. aangevuld. De heer Staal kan nu dus zeggen: ik vind het onvoldoende in het kader van het totaal. Hij zegt hier echter zonder meer met een stalen gezicht...

De heer **Staal** (D66): Dat kan ik niet helpen!

Minister **Alders**: Hij zegt: hupsakee, daar gaan wij dus; er is geen integrale afweging. Hij werpt daarmee een beeld op dat gewoon niet passend is bij het gemeen overleg dat wij hier voeren. Daar maak ik dus bezwaar tegen.

De heer **Staal** (D66): Ik begrijp de bezwaren van de minister wel, maar ik herhaal mijn woorden ten aanzien van de integraliteit. De minister heeft het over de afweging hier en zegt: als wij meer zouden willen, dan zou dat aan de orde moeten zijn. Daar gaat het juist om. Ik heb heel nadrukkelijk aangegeven – en dat heeft de fractie van D66 aan de overkant eveneens gezegd – dat het daar ook niet ging om het feit dat

D66 tegen deze Betuweroute is. Dat is absoluut niet het geval. Dat is ook niet het primaire standpunt van de fractie hier. Het primaire standpunt van de fractie hier is dat zij dat graag zou willen, maar dan een andere Betuwelijn. Misschien moeten er meer voorwaarden worden gesteld. Wij hebben een discussie gevoerd over het geld, enzovoorts. Dat bedoelen wij met integraliteit. Misschien moet dat worden afgewogen tegen andere zaken. Een van de voorbeelden die ik genoemd heb, is de HSL.

Minister **Alders**: Ik vraag u op z'n minst om helderheid te bieden op dit punt. In artikel 2a van de Wet op de ruimtelijke ordening wordt de procedure van de PKB geschetst. Men gaat zelfs in op de situatie dat de Eerste Kamer geen goedkeuring verleent aan de PKB. Is de PKB daarmee niet van kracht? Het antwoord op die vraag is "nee". Het is niet zo dat op het moment dat de Eerste Kamer haar verwerpt, daarmee automatisch is bepaald dat het beleid zoals in de PKB is neergelegd, niet van toepassing is. Men kan de editie van Schuurman en Jordens erop nalezen. Men weet dat het bepaalde artikel over de positie van de Eerste Kamer er bij novelle in is gekomen. Die positie wordt dan ook precies aangegeven.

In de motie wordt niets gezegd over de PKB. Daarin wordt slechts gezegd dat de PKB thans niet rijp is voor besluitvorming. Dat betekent dus helemaal niet dat de verdere procedure nu niet doorgaat. Het betekent alleen dat voor iedere stap die wij nu zetten, de legitimatie bij de Tweede Kamer gehaald wordt. Dat ligt dus in lijn met de uitspraken van de Tweede Kamer. In die zin moet je dan toch een beetje flink zijn in dit soort debatten. Men moet wel een heldere positie creëren. Die helderheid via de integrale afweging hebben wij u immers wel voorgehouden. Het kan niet zo zijn dat slechts het herhalen van de opvatting dat er geen integrale afweging is, voldoende is om aan te tonen dat dit zo is. Dat vloeit voort uit de vergelijking die u zelf hebt voorgehouden. In die zin vind ik dus dat wij iets meer recht hebben om in dat kader de discussie met elkaar op een goede wijze te voeren en niet op een makkelijke wijze.

Voorzitter! De heer Baarda heeft terecht opgemerkt dat de vervolgfase

een kwestie is van goed overleg met betrekking tot de verschillende onderdelen. Hij heeft opgemerkt dat met name de positie van de noordelijke aftakking van grote importantie is. Dat is zo, met name voor de fase tot dat besluit. Ik moet er allereerst op wijzen dat indien gebruik wordt gemaakt van bestaande sporen, de Wet geluidhinder nog steeds van toepassing is, inclusief het specifieke besluit. Dat betekent dat het besluit in werking treedt als er een afwijking komt ten opzichte van de toegestane situatie. De situatie kan zich dus voordoen dat op het bestaande spoor, waar tijdelijk gebruik van wordt gemaakt, aanvullende voorzieningen gerealiseerd zouden moeten worden. Dat vloeit rechtstreeks voort uit het besluit zelf. Dat betekent dus dat het college van GS ofwel de betrokken gemeentebesturen de toepassing van de Wet geluidhinder in dat kader in eigen beoordeling hebben. Dat is het eerste relevante aspect.

Het tweede relevante aspect is de vraag wat zich in de tussentijd precies voordoet en wat na realisering van de Betuweroute nog soelaas kan bieden. Die heeft dan immers nog steeds niet de volle capaciteit met de afwikkeling via Duitsland en dan pas noordwaarts. Dat zijn de twee stappen die erin zitten.

Relevant op dat punt is natuurlijk de vraag hoe de procedure nu verder gaat. Dat heb ik geschetst. De tracé-MER moet worden gemaakt, want je kunt wel uitgaan van een nieuw tracé, maar niemand weet of het bestaande tracé uit de totale beoordeling van de zaak niet als het beste naar voren komt. Als je op voorhand al zegt wat de uitkomst is, doen wij de gevolgde procedure toch een beetje geweld aan. Wij moeten in stappen de keuzen maken die vervolgens in de procedure passen.

In die zin was de brief van 15 maart natuurlijk wel een relevante brief, voortvloeiend uit het debat dat nog niet zo lang geleden heeft plaatsgevonden. Daarvoor is noodzakelijk om eerst het SVV aan te passen, want daarin is de noordtak als zodanig niet opgenomen, dus ook niet in de zin van de PKB. Zolang dat niet is gebeurd, kan de volgende fase niet eens in werking treden. In die zin zeg ik de heer Veling dat wij nu stapsgewijs moeten kijken en dat wij in de tussenliggende fase inderdaad met de vraag zitten wat dat voor het

bestaande tracé betekent. Ik heb zojuist geantwoord dat dit neerkomt op het beoordelen van de situatie. Een overschrijding van de maximumnorm op dat punt betekent dus dat het besluit in werking treedt. Dat kan betekenen dat ofwel remmende maatregelen op het tracé worden genomen – vermindering van snelheid en dat soort dingen – ofwel dat uiteindelijk toch moet worden besloten om aanvullende voorzieningen te realiseren. Dat is dus de vraag en daarbij moet je mede beoordelen hoe lang de periode is waarin eventuele overschrijding aan de orde is en wat de zin is van het nemen van maatregelen op dat punt.

In dat kader was ook de opmerking van de heer Talsma over de proefopstelling aan de orde. Buiten hetgeen al is opgemerkt, wekt dit de indruk dat de Wet geluidhinder en het besluit gebaseerd zijn op een volstrekt fysische benadering, maar dat is niet het geval, want de normbepaling is niet alleen maar een kwestie geweest van een soort rekenexercitie, maar is wel degelijk aan een praktijksituatie met proefopstellingen ontleend. In die zin is het meer een hindernorm dan een fysische norm.

Men zal merken dat over geluid heel verschillende beoordelingen mogelijk zijn. Dat is ook de reden waarom lang is gewerkt aan de wijze waarop in de Wet geluidhinder met de vaststelling wordt omgegaan. Als de heer Talsma nu uiteindelijk suggereert dat wij, als iedereen zegt dat het straks wel meevalt, misschien met een andere norm kunnen werken, lijkt hij mij in ieder geval anders te oordelen dan de meerderheid in de Tweede Kamer. Ik heb goed geluisterd en ik heb de indruk dat ook hier de meerderheid er zeer aan hecht dat de bestaande normstelling, inclusief de daarbij passende methode van 57 tot 70, op een correcte wijze wordt toegepast.

Voor wat betreft de externe veiligheid is van belang dat daar niet alleen in de PKB zelf veel aandacht aan is besteed. In de aanvullende MER bij het tracébesluit zullen individuele risicocontouren worden bepaald voor de gehele Betuweroute. Voor de gebieden met een hoge bebouwingsdichtheid zullen er groepsrisico-contouren worden bepaald. Het groepsrisico wordt via het ALARA-principe benaderd. Ook de situering van passeer- of wachtporen en overloopwissels

wordt aangegeven, alsmede de bereikbaarheid van de baan. De commissie-MER heeft daarop gewezen, dus het is een van de uitwerkingen waarmee de externe veiligheid in bijlage 9 van de MER in de volle omvang aan de orde komt.

Tot de heer Pitstra zeg ik dat bij het in beeld brengen van de risico's ook de samenloop aan de orde is. Dus als er een bundeling met rijksweg 15 plaatsvindt en als daarbij het groepsrisico wordt benaderd, ook al is het via het ALARA-principe, dan moet de cumulatie van risico's bij het beeld betrokken worden. De heer Pitstra verwijst voortdurend naar studies die in Delft verricht worden, maar volgens mijn informatie wordt daarin slechts een case-studie verricht, met de toevallige samenloop van omstandigheden dat de Betuweroute wordt getoetst aan het in Delft ontwikkelde model. Dit is echter heel iets anders dan de suggestie van de heer Pitstra dat men een soort veiligheidsonderzoek zou instellen, gerelateerd aan de Betuwelijn in samenloop met de A15. Nee, dit is helemaal niet aan de orde en dus gaat het om de normale systematiek, inclusief de wijze waarop het groepsrisico in de PKB beschreven is. En let wel, in normale gevallen wordt het groepsrisico bij transportvormen niet onderzocht. Er is bij deze PKB dus een extra onderzoek gedaan in vergelijking met welke situatie dan ook.

De heer Talsma zal begrijpen dat ik hiermee ook ben ingegaan op zijn opmerking over de integrale en synchrone behandeling. Verder is hij nog teruggekomen op de brieven van de heer Koeman. Ik zal de zaak nog even langslopen, want ik geloof niet dat er via de heer Koeman enig uitstel gerechtvaardigd kan worden. In de schriftelijke antwoorden hebben wij alle punten uit zijn eerste brief al van commentaar voorzien, maar bovendien heb ik in eerste termijn al gezegd dat de projectnota MER aanvankelijk was opgesteld voor het te nemen tracébesluit. Vervolgens is de nota in een gepubliceerd, dus voor iedereen kenbaar besluit ook van toepassing verklaard op de PKB. Dit is ook aan de orde geweest in de toetsing door de commissie-MER. Die merkt op dat zij daarvan kennis heeft genomen en zij gaat vervolgens over tot datgene waarvoor zij is ingesteld, namelijk beantwoording van de vraag of de gegevens die in de MER gegenereerd

zijn, voldoende zijn om tot behandeling van de PKB over te gaan. Het antwoord van de commissie daarop is: Ja, dat is zo, en wij maken de volgende opmerkingen. Die zijn te vinden in het eerste hoofdstuk van de PKB. Daarin is ook aangegeven wat wij naar aanleiding van die opmerkingen hebben gedaan. Hiermee is dus voldoende aangegeven dat er geen sprake is van een andere situatie. Dat zou ook wonderlijk zijn, want een MER die ook een tracébesluit bestrijkt, is dermate gedetailleerd dat je met zekerheid kunt zeggen dat die de informatie genereert die op een hoger abstractieniveau noodzakelijk is voor het vormen van een oordeel.

Dan de voorgenomen activiteit, waarin zowel de Betuwelijn als de noordelijke en de zuidelijke aftakking is opgenomen. Nu heeft mijn collega van Verkeer en Waterstaat al aangegeven dat er geen zuidelijke aftakking voorzien is. Het is dus de vraag of er een samenloop is met de noordelijke aftakking, zoals reeds in de hele procedure was voorzien. In zijn tweede reactie gaat prof. Koeman eigenlijk geheel voorbij aan het antwoord dat wij hebben gegeven op vraag 5 van de CDA-fractie, waarin wij uitvoerig op deze problematiek zijn ingegaan. De regering handhaaft dan ook haar standpunt dat de keuze om eerst een besluit te nemen over de Betuweroute en op een later tijdstip over de noordelijke aftakking procedureel gezien – en dan heb ik het over de PKB, dus niet zo maar een procedure – niet onjuist is geweest. De heer Koeman schrijft in zijn laatste reactie dat in de procedure die tot het nemen van een besluit over de noordelijke aftakking leidt, de kwestie van de aanleg niet ter discussie zal staan. Dit is een misverstand, het is precies de reden waarom ik de Tweede Kamer heb voorgehouden dat zij de motie-Versnel-Schmitz niet zou moeten aannemen, omdat die het uitspreken van een bepaalde opvatting inhield, nog zonder dat er een tracé-MER was gemaakt. Dat zal juist de uitkomst zijn van het proces waarmee wij nu gaan beginnen. Tegemoetkoming aan de opmerking van de heer Koeman zal betekenen dat ik een onzorgvuldige handeling verricht. Welnu, dat kan nooit de bedoeling zijn.

Het is dus een foute veronderstelling dat daarmee de vraag over de aanleg reeds beantwoord is. Dat is

niet het geval. Dit maakt juist onderdeel van de procedure uit.

Ik ben ingegaan op de EG-richtlijn inzake MER. Ik merk aan het adres van de heer Pitstra op dat in de beantwoording de data van de brieven precies zijn aangegeven. Ik heb een brief verzonden op 17 augustus 1993. Het antwoord van de Duitse minister van milieu van de deelstaat Nordrhein-Westfalen is van 15 oktober 1993. Als er behoefte bestaat aan inzage van de brieven, verzorg ik dat met alle plezier. Maar de heer Pitstra zal van mij aannemen dat ik niet de gewoonte heb om te zeggen dat ik een brief verstuurd heb, terwijl ik dat niet gedaan heb. Ik zeg ook niet dat ik een antwoord gekregen heb, terwijl dat niet het geval is. Nogmaals, ik ben gaarne bereid de brieven ter inzage te geven. Dat is geen probleem.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Het enige wat ik kan constateren, is dat wij andere brieven hebben ook van de minister van verkeer van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. Misschien gaat het om verschillende brieven. Maar ik wil uw brieven ook wel even inzien.

Minister **Alders**: Ik heb de andere brieven overigens ook gezien. Het ging simpelweg over de EG-richtlijn en het Espoo-verdrag. Ik heb gezegd dat ik op 17 augustus 1993 de Duitse overheden over de procedure heb geïnformeerd, inclusief al het materiaal dat daaraan ten grondslag ligt. In mijn brief constateer ik dat de feitelijke aanleg geen grensoverschrijdende gevolgen voor het milieu heeft. In het antwoord op mijn brief wordt dat beaamd. Voorts stemt de Duitse minister in met het voorstel om betrokken te worden bij de vervolgbesluitvorming. In dat verband heb ik gezegd: de aanvulling op de MER zal te zijner tijd te zamen met het ontwerp-tracébesluit aan de Duitse autoriteiten toegezonden worden. Bovendien zullen die aldaar ter inzage gelegd worden. Feitelijker kan de informatie niet zijn.

Het moge waar zijn dat er nog allerlei andere brieven zijn. Maar in het kader van de bestaande verdragsverplichtingen, waarop ik ook erg gehamerd heb, moet ik aangeven wat er gebeurd is.

Voorts wijst de heer Koeman op het evenredigheidsbeginsel. Natuurlijk is de verhouding tussen lasten en opbrengsten voortdurend

aan de orde. Die moeten in balans zijn. Men zal het met mij eens moeten zijn, als ik zeg dat dit punt uitgebreid aan de orde is geweest in alle stukken. Dat kan het probleem dus niet zijn.

De heer Pitstra heeft gesproken over geluidshinder en een snelheid van 120 km per uur. De baan is daar zeker voor gedimensioneerd. Er is wel sprake van een gemiddelde snelheid. Die is 100 km per uur. Nogmaals, de baan is daarvoor gedimensioneerd.

Ik ben ingegaan op de opmerking van de heer Van Dieren. Ik heb mij wel verbaasd over de reactie van de heer Pitstra. Hij heeft een betoog gehouden over de samenhang van het scenario. In het NMP geeft het kabinet aan dat diezelfde stukken ten grondslag zullen liggen aan het op te stellen goederenvervoersscenario. Ik heb ook aangegeven dat collega Maij en ik bij de behandeling van het NMP aangegeven dat de Kamer nog in de maand april geïnformeerd wordt over de contouren van het plan van aanpak. De hele uitwerking is daarin opgenomen. Dit is meer dan alleen de conclusie dat er nog steeds sprake is van een verschil van mening.

Bovendien heb ik aangegeven dat het trendbreukscenario met name een nationale dimensie heeft. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat wij internationaal al heel veel vervoer hebben via spoor en water. De grote winst van dat scenario is met name binnenlands te behalen. Maar dan moet wel die grote organisatievorm tot stand zijn gebracht.

De vraag waar je van uitgaat, is dan minder relevant. Ik probeer het nog één keer. Op pagina 71, eerste alinea, onder "rail", staat: al met al zal het gebruik van het spoornet dus met globaal een factor drie moeten groeien om de dubbele trendbreuk mogelijk te maken; een tweede uitgangspunt bij de bepaling van de investering vormt: volledige realisatie van de plannen uit het tweede structuurschema Verkeer en vervoer, afgekoort SVV.

Dit komt mij voor als een afgeleid punt. In de trendbreukscenario is niet het antwoord te vinden op de vraag of de lijn niet aangelegd moet worden. Het trendbreukscenario geeft juist het veel bredere pakket aan om tot verandering te komen. Daar pleit de geachte afgevaardigde nu voor. Daar krijgt hij ook nog een positieve reactie op. Vervolgens

vraagt hij: wat moet ik daarmee? Een dergelijke reactie is vreemd in een gedachtenwisseling.

De heer **Pitstra** (Groen Links): Voorzitter. Ik heb die zin onderstreept en ik leg haar voor. Ik heb gevraagd of de Betuwelijn past in het groene goederenvervoersscenario. Telefonisch heb ik "neen" te horen gekregen en gehoord, dat zij het geld voor andere investeringen nodig had. Ik heb verwezen naar het tabelletje waar het geld naartoe gaat. De minister citeert nu één zin uit het rapport. Ik heb het niet geïnterpreteerd dat, als zij uitgaan van het SVV 2, daarmee ook de Betuwelijn geïmpliceerd is. De minister interpreteert dat zo, maar de opstellers van de nota ontkennen dat. Dat lijkt mij toch vrij krachtig.

Minister **Alders**: Voorzitter. Als je zegt het SVV tot uitgangspunt te hebben genomen, mag ervan worden uitgegaan dat dit integraal gebeurd is. Als je zo'n cruciaal project eruit laat, zet je er meestal achter dat je dit doet. Het lijkt mij overigens verder niet relevant voor de vraag. Als het er alleen om gaat om het gelijk te vinden in dat rapport voor het al dan niet aanleggen van de Betuweroute, zal de heer Pitstra dat er nooit in vinden. De grote kracht van het rapport is nu juist de uitvoering van de modal split. Deze uitvoering, van weg naar rail en water, betekent aanzienlijke investeringen. Daarenboven, van het grootste deel van de investeringen à 32 mln. is 17 mld. voorzien alleen voor rail bovenop het SVV. Wat dat betreft, vind ik nog steeds niet het antwoord waarnaar de heer Pitstra zoekt.

Ik kom op de vragen van de heer Schuurman. Het spijt mij, maar met name in antwoord op de vragen van de heer Veling heb ik gezegd dat het niet alleen dat korte-termijnvraagstuk is. Ik ben vooral op zijn verzoek ingegaan op dat langere-termijnperspectief van een duurzaamheidsvariant en op de functies die Nederland daarbinnen te vervullen heeft. Als je het op die manier plaatst en daar ook de andere organisatievorm neerlegt, geef je wel degelijk inhoud aan "duurzaamheid". Over de vraag of die duurzaamheid ook veronderstelt, dat wij een economische positie hebben, zullen wij niet van mening verschillen. We praten er in een ander kader over,

Alders

namelijk ook in het kader van de vraag van de heer Schuurman over het voor een dubbeltje op de eerste rang zitten en, zo ja, of dat niet tot bijstelling moet leiden, die dan natuurlijk met "ja" moet worden beantwoord.

Voorzitter. De heer Tummers heeft een opmerking gemaakt over de truttigheid. Ik kom dat vaak tegen bij uitvoering van projecten, zeker ook daar waar ik medeverantwoordelijk ben voor de architectuur. Het valt mij steeds op, dat zelfs binnen-architecten daarover heel verschillend denken. Bij de werken die door Verkeer en Waterstaat worden uitgevoerd, valt het mij op dat de wijze waarop zij worden uitgevoerd steeds uitdagender wordt en steeds meer de aandacht trekt, omdat met de publieke omgeving op een heel uitdagende wijze wordt omgegaan. Als voor projecten op moeilijke plaatsen een oplossing is gevonden, zijn de suggesties zodanig dat zij naar mijn mening een verrijking van het landschap vormen. Kan het nog uitdagender? Zeker, maar dan zal het altijd een vraag blijven of wij met lapmiddelen zijn omgegaan met een inpassing dan wel of wij daar een zekere allure hebben gegeven, die uitstijgt boven wat sommigen "truttigheid" noemen. Dat maakt de discussie bij de uitvoering nog interessanter dan alleen de vraag over linksom of rechtsom.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de PKB en de motie te stemmen in de eerstvolgende vergadering, namelijk op dinsdag 12 april a.s., aan het begin van de middagvergadering.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Rest mij u allen heel goede Paasdagen toe te wensen en wel thuis!

Sluiting 00.40 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten:

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de openbare behandeling van de volgende wetsvoorstellen te doen

plaatsvinden op:
19/20 april 1994

Vervanging van de Wegenverkeerswet (Wegenverkeerswet 1994) (22030);

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van hoofdstuk V (Ministerie van Buitenlandse Zaken) voor het jaar 1994 (23400 V);
26/27 april 1994

Verlaging van de verschuldigde pensioenbijdrage als bedoeld in de Algemene burgerlijke pensioenwet over de jaren 1991-1992, alsmede verlaging van de verschuldigde wachtdgeldtjdbijdrage over de jaren 1991 en 1992 (23246);

Maatregelen gericht op een goede financiële basis voor de privatisering van het Algemeen burgerlijk pensioenfonds en reparatie van de invaliditeitspensioenen (Wet financiële voorzieningen privatisering ABP) (23442);

Uitbreiding van de Wet bodembescherming met een regeling inzake de sanering van de bodem (21556);

Wijziging van de Wet, houdende uitbreiding van de Wet bodembescherming met een regeling inzake de sanering van de bodem (23589);

Instelling van een Fonds economische structuurversterking (Wet Fonds economische structuurversterking) (23002);

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Fonds Economische Structuurversterking voor het jaar 1994 (23400 G);
31 mei 1994

Regels ter zake van de gemeentelijke basisadministratie van persoonsgegevens (Wet gemeentelijke basisadministratie persoonsgegevens) (21123);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen door de vaste Commissie voor economische zaken

te doen plaatsvinden op:
12 april 1994

Instelling van een Fonds economische structuurversterking (Wet Fonds economische structuurversterking) (23002);

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Fonds Economische Structuurversterking voor het jaar 1994 (23400 G);

de vaste Commissie voor binnenlandse zaken en de Hoge Colleges van Staat

te doen plaatsvinden op:
12 april 1994

Verlaging van de verschuldigde pensioenbijdrage als bedoeld in de Algemene burgerlijke pensioenwet over de jaren 1991-1992, alsmede verlaging van de verschuldigde wachtdgeldtjdbijdrage over de jaren 1991 en 1992 (23246);

Maatregelen gericht op een goede financiële basis voor de privatisering van het Algemeen burgerlijk pensioenfonds en reparatie van de invaliditeitspensioenen (Wet financiële voorzieningen privatisering ABP) (23442);
de vaste Commissie voor ruimtelijke ordening en milieubeheer te doen plaatsvinden op:
12 april 1994

Wijziging van de Wet, houdende uitbreiding van de Wet bodembescherming met een regeling inzake de sanering van de bodem (23589);
de vaste Commissie voor justitie te doen plaatsvinden op:
17 mei 1994

Wijziging van de artikelen 71 en 245 van het Wetboek van Strafrecht en artikel 310 van Boek 3 van het Burgerlijk Wetboek (verjarings- en klachttermijnen zedendelicten) (22889).

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Mentorschap ten behoeve van meerderjarigen (22474);

Instelling van een Fonds economische structuurversterking (Wet Fonds economische structuurversterking) (23002);

Voorstel van wet van het lid Van Otterloo tot wijziging van de Ziekenfondswet en de Wet op de toegang tot ziektekostenverzekeringen in verband met uitbreiding van de personele werkingssfeer van die Ziekenfondswet met een bepaalde categorie van AOW-gerechtigden (verplichte ziekenfondsverzekering AOW-gerechtigden) (23090);

Wijziging van de Loodsenwet en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de herziening van de financiële relatie tussen het Rijk en de loodsen, de invoering van een verkeersbegeleidingstarief en een aantal technische wijzigingen (23099);

Wijziging van de Arbeidsomstandighedenwet in verband met de tenuitvoerlegging van de richtlijn 92/57/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 24 juni 1992 betreffende de minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid voor tijdelijke en mobiele bouwplaatsen (23153);

Voorstel van wet van de leden Vermeend, Melkert en Van der Vaart tot wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 met het oog op het bevorderen van beleggingen en investeringen die in het belang zijn van de bescherming van het milieu, waaronder natuur en bos (23197);

Verlaging van de verschuldigde pensioenbijdrage als bedoeld in de Algemene burgerlijke pensioenwet over de jaren 1991-1992, alsmede verlaging van de verschuldigde wachtdagbijdrage over de jaren 1991 en 1992 (23246);

Wijziging van artikel 9 van de Arbeidsomstandighedenwet in verband met de tenuitvoerlegging van richtlijn nr. 89/391/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van werknemers op het werk (23253);

Goedkeuring van de op 24 december 1992-22 januari 1993 te Bonn tot stand gekomen Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake de uitbreiding tot het grondgebied van de voormalige Duitse Democratische Republiek van de op 21 december 1956 tot stand gekomen Vierde Aanvullende Overeenkomst bij het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake sociale verzekering van 29 maart 1951 (23302);

Bepalingen inzake de stimulering van de Nederlandse zeescheepvaart (Wet stimulering zeescheepvaart) (23307);

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Fonds Economische Structuurversterking voor het jaar 1994 (23400 G);

Regelen met betrekking tot de oprichting van de naamloze vennootschap De Nederlandsche Munt N.V. en tot wijziging van de Muntwet 1987 (23413);

Aanpassing van de vergoeding van verblijfkosten van leden van de Tweede Kamer en enige andere wijzigingen van de Wet schadeloosstelling leden Tweede Kamer en daarmee verband houdende wijzigingen in andere wetten (23440);

Maatregelen gericht op een goede financiële basis voor de privatisering van het Algemeen burgerlijk pensioenfonds en reparatie van de invaliditeitspensioenen (Wet financiële voorzieningen privatisering ABP) (23442);

Wijziging van het voorstel van wet op de rechtsbijstand en enkele andere wetten (23464);

Wijziging van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren (23492);

Voorstel van wet van de leden Vreugdenhil en Vermeend tot wijziging van het voorstel van wet van de leden Vreugdenhil en Vermeend tot wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 in het belang van de werkgelegenheid (23571);

Wijziging van de Wet milieubeheer in verband met de implementatie van bepalingen van verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap (23604);

Wijziging van de Algemene pensioenwet politieke ambtsdragers (uitkeringspercentage vanaf het derde jaar van de uitkeringsduur en een procedure inzake invaliditeit) (23613).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende missive van de minister van Buitenlandse Zaken:

een, ter voldoening aan het ter zake bepaalde in de Grondwet, ten geleide van het Verdrag tot oprichting van het Europees Bureau voor Radiocommunicatie (EBR), met bijlagen; 's-Gravenhage, 23 juni 1993 (Trb. 1993, 152, en 1994, 51); alsmede een toelichtende nota (griffiennr. 112669).

Deze missive is inmiddels gedrukt en aan de leden toegezonden. Het tractatenblad is neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

3. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van een afschrift van een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal inzake de rapportage over de stand van zaken van parlementaire goedkeuring van verdragen (griffiennr. 112643);

een, van alsvooren, inzake informatie over in voorbereiding zijnde verdragen (griffiennr. 112644);

een, van alsvooren, ten geleide van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek Jemen inzake geregelde luchtdiensten tussen en via hun onderscheiden grondgebieden; Sana's, 1 februari 1994 (griffiennr. 112649);

een, van alsvooren, ten geleide van het voorontwerp van de voorlopige agenda van de 49e zitting van de Algemene Vergadering der Verenigde Naties op 20 september 1994 te New York (griffiennr. 112670);

een, van alsvooren, ten geleide van het rapport "Evaluation of World Food Programme", met bijlagen (griffiennr. 112688);

een, van de minister van Justitie a.i. en van de minister van Binnenlandse Zaken, inzake data vergaderingen JBZ-raden 1e helft 1994 (griffiennr. 112683);

een, van de minister van alsvooren, ten geleide van het rapport inzake de IRT van de Bijzondere Onderzoekscommissie; met bijlagen (griffiennr. 112678);

een, van de staatssecretaris van Justitie, inzake het Advies van de commissie Jeugdcriminaliteit: "Met de neus op de feiten", met bijlage (griffiennr. 112650);

een, van de staatssecretaris van Onderwijs en Wetenschappen, ten geleide van een afschrift van een brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, inzake de toekenning van de tweede fase van het muziekvakonderwijs (griffiennr. 112645);

een, de minister van Financiën, ten geleide van een overzicht van de Nederlandse betalingsbalans in het vierde kwartaal van 1993, alsmede een overzicht van de recente valutamarktontwikkelingen (griffiennr. 112663);

een, van de minister van Verkeer en Waterstaat en van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, inzake het Nederlands deel van de hogesnelheidsspoorverbinding

Besluiten en ingekomen stukken

Amsterdam-Brussel-Parijs; met bijlage (griffiennr. 112648);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, inzake de meest recente informatie (16 maart 1994) over de contractloonontwikkeling in 1994 (griffiennr. 112651);

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van het onderzoeksrapport "Handhaving over de grens" (griffiennr. 112662);

een, van alsvoren, ten geleide van een afschrift van de adviesaanvraag aan de SER inzake de overgang van een sectorale naar een regionale uitvoering van de werknemersverzekeringen (griffiennr. 112676).

De voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

4. de volgende missives:

een, van de Nationale Ombudsman te 's-Gravenhage, ten geleide van het verslag van de werkzaamheden van de Nationale Ombudsman in 1993, alsmede een overzicht van enkele kernpunten uit dit verslag (griffiennr. 112679);

een, van de Agent van het ministerie van Financiën, ten geleide van een tweetal exemplaren van het algemeen Verslag van de Stand der Staatsschuld op 31 december 1993, alsmede van verschillende verrichtingen bij het Agentschap van het ministerie van Financiën en de Grootboeken der Nationale Schuld gedurende het jaar 1993 (griffiennr. 112673).

De voorzitter stelt voor, deze missives voor kennisgeving aan te nemen. De bijlagen zijn neergelegd op het Centraal Informatiepunt ter inzage voor de leden;

5. de volgende geschriften:

een, van de Stichting Veteranen Platform te Doorn, ten geleide van een afschrift van een brief aan de minister van Buitenlandse Zaken inzake zijn voorgenomen contact met P. Princen tijdens zijn geplande bezoek aan Indonesië (griffiennr. 112646);

een, van Jhr. mr. E. Michiels van Kessenich, Consul-Generaal te München, inzake handhaving van de Consulaire Dienst (griffiennr. 112667). Deze geschriften worden van belang

geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor buitenlandse zaken;

een, van de Federatie Vrouwenbond CNV/VNKV te Utrecht, inzake het wetsvoorstel betreffende beperking van de alimentatieduur (TK 22170) (griffiennr. 111305.46);

een, van de Vereniging van Bedrijfs-Pensioenfondsen te 's-Gravenhage en van het Verbond van Verzekeraars en van de Stichting voor Ondernemingspensioenfondsen te Rijswijk, inzake de verevening van pensioenrechten bij scheiding (TK 21893 en 22170) (griffiennr. 111305.47);

een, van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Opmeer, inzake de politiezorg (griffiennr. 112337.1);

een, van de algemeen secretaris van de Koninklijke Nederlandse Uitgeversbond te Amsterdam, inzake het repressrecht (TK 22600) (griffiennr. 112400.2);

een, van de Vereniging Rotterdamse Arbeidsrecht Advocaten te Rotterdam, inzake de herziening van het ontslagrecht (TK 21479) (griffiennr. 112453.4);

een, van de Vereniging voor Arbeidsrecht te Woerden, inzake het aan de SER gevraagde advies omtrent de afschaffing van de preventieve ontslagtoetsing krachtens art. 6 BRA 1945 (griffiennr. 112453.3).

Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor justitie;

een, van de directeur van de mavo Koningshof te Veldhoven, inzake huisvestingsproblematiek in het kader van het Concept Intentioneel Investerings Schema; met bijlage (griffiennr. 112653).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor onderwijs;

een, van de Raad van Advies voor Bibliotheekwezen en informatieverzorging (RABIN) te 's-Gravenhage, inzake intrekking van de Wet RABIN (TK 23255) (griffiennr. 112666).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissies voor onderwijs en voor cultuur;

een, van ir J. van Roon te Ottoland, inzake de ontwikkeling van het binnenlands vrachtvervoer en het Nederlands aandeel in het Europees vrachtvervoer; met bijlage (griffiennr. 112661).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor verkeer en waterstaat;

een, van de heer en mevrouw Spaan-Willemsen te Groessen, inzake de Betuwelijn (griffiennr. 111671.46);

een, van J. Aaldering te Groessen, inzake alsvoren (griffiennr. 111671.47);

een, van de Werkgroep Vierkant Tegen te Zetten, inzake alsvoren (griffiennr. 111671.48);

een, van de Groep Ondernemers Rivierenland te Asperen, inzake alsvoren; met bijlage (griffiennr. 111671.49);

een, van J.G. Wynia te Rheden, inzake alsvoren; met bijlage (griffiennr. 111671.50);

een, van het College van burgemeester en wethouders van de gemeente Zevenaar, inzake alsvoren; met bijlage (griffiennr. 111671.51);

een, van de Belangen Vereniging Ellecoms Belang te Rheden, inzake alsvoren (griffiennr. 111671.52).

Deze geschriften worden van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissies voor verkeer en waterstaat en voor ruimtelijke ordening en milieubeheer;

een, van J.H. Smit te Cothen, inzake erkenning van hem als oorlogsslachtoffer 1940-1945 (griffiennr. 111947.5).

Dit geschrift wordt van belang geacht voor de leden en plv. leden van de vaste Commissie voor welzijn en volksgezondheid;

een adres, van R.A. van der Bovenkamp te Middelburg, inzake kwijtschelding van zijn aanslagen inkomstenbelasting/premie volksverzekeringen 1991 en 1992; met bijlage (griffiennr. 112674).

Dit adres is inmiddels in handen gesteld van de Commissie Verzoekschriften.

De voorzitter stelt voor, deze geschriften voor kennisgeving aan te nemen.