



INBRENG T.B.V. HET NOTA-OVERLEG BETUWEROUTE D.D. 19 JUNI.

1. Inleiding:

- de Kamer neemt vandaag een besluit over een besluit dat al genomen was. Voor de 2e keer binnen 2 jaar zal worden ingestemd met de aanleg van de Betuwelijn. D66 heeft haar milieubezwaren ingeslikt en ook de VVD is opeens overtuigd voorstander van aanleg. Dat is winst. Al blijft een onbehaaglijke gevoel bestaan over de wijze waarop dit besluit tot stand is gekomen.

- Toegegeven, de discussie over de Betuwelijn heeft veel van de politiek gevergd. De neiging om weg te lopen was voor sommigen haast onbedwingbaar. Er waren ook zoveel vragen en het moment was vaak zo ongelukkig, vlak voor de verkiezingen. Maar het gaat toch om geloofwaardigheid in de politiek. Mensen hebben er recht op om te weten hoe partijen er over denken. Zodat men hen daarop kan aanspreken.

- Nu ligt er dan eindelijk een besluit. Maar daarmee weten we nog steeds niet waar we aan toe zijn. Natuurlijk, er zijn tracé-verbeteringen. Maar de financiering ervan is niet rond. Beloftes van met name D66 en de VVD voor nog grotere verbeteringen zijn niet waargemaakt. En bewoners langs de Noordtak zullen nog zeker 4 jaar in onzekerheid moeten leven.

- Niettemin, we tellen onze zegeningen. De energie die het vorige Kabinet in de aanleg van de Betuwelijn heeft gestopt, komt tot gelding. En dat is voor het CDA reden voor tevredenheid. Wij prijzen daarom deze Minister, die eerst als Kamerlid tegen was, maar nu de aanleg van de Betuwelijn doorzet. We complimenteren de VVD, die, aanvankelijk doof voor de noodzaak van de Betuwelijn, nu het imago ervan zo prijst. En we feliciteren D66, die van 14 ingediende moties er in ieder geval één helemaal weet binnen te halen. De PvdA krijgt van ons een pluim voor de meegaandheid waarmee zij zich voortdurend aan anderen aanpast.

- De overtuiging dat de Betuwelijn er moet komen is de afgelopen twee jaar verder gegroeid. Ons land kan het zich niet permitteren zich te isoleren van de ontwikkelingen in Europa. Onze wegen zijn overvol en kunnen geen verdere groei meer verwerken. Voor de Rotterdamse haven is het van levensbelang om over goede achterlandverbindingen te beschikken, ook per spoor. De aanleg van de Betuwelijn is dan ook een strategische keuze. Een keuze in het belang van milieu en economie.

- Het is om die reden dat de CDA fractie de aanleg van de Betuweroute steeds heeft verdedigd. Ook naar hen toe die er rechtstreeks in hun persoonlijke belang door worden geraakt. Dat is niet altijd even gemakkelijk geweest. Zeker omdat we nooit méér hebben willen beloven dan we konden waarmaken. Door de eisen van solide financiering van m.n. de vorige Minister van Financiën, dhr. Kok, was er nl. geen financiële ruimte om alle wensen te realiseren.

- Zo slaagden we er bijv. niet in het zgn. hoog/laagpakket (motie 58) te financieren en extra geld beschikbaar te krijgen om kleinere knelpunten op te lossen (motie 27). Dat was frustrerend. Maar daar stond tegenover dat het ons wél lukte andere dringende wensen te realiseren, voor ruim fl. 750 miljoen. En die ook van een dekking te voorzien. En daarmee vonden wij het besluit te verdedigen.

- Die keuze werd ons niet in dank afgenomen. De Betuwelijn was een dankbaar onderwerp in de verkiezingsstrijd en het besluit tot aanleg kreeg niet veel sympathie. Niet bij de bevolking, niet bij regionale en plaatselijke bestuurders, niet bij D66 en VVD. Vooral zij hielden de kiezer voor dat dit besluit ondoordacht was, de aanleg onrendabel, de uitvoering onverantwoord.

- de kiezer werd gouden bergen beloofd. Bij de behandeling van de PKB 3 in de Kamer, nauwelijks 5 maanden voor de verkiezingen, werden door D66 14 moties ingediend met voorstellen om het tracé te wijzigen voor een bedrag van ruim fl. 4 mld. Omdat deze moties in de Kamer niet werden gesteund stemde D66 tegen de Betuwelijn. De VVD diende 5 moties in met een totale 'waarde' van fl. 3 mld. Ook de liberalen stemden tegen omdat de aanleg van de Betuwelijn volgens hen nog lang niet nodig was en ook onrendabel.

- de door de paarse coalitie ingestelde Cie. Hermans dacht hier toch even anders over. De conclusies die zij trok was een complete herbevestiging van het genomen besluit. De aanleg van de Betuwelijn was noodzakelijk, financierbare alternatieven waren er niet. De kwaliteit van het ontwerp verantwoord en evenwichtig. Verder concludeerde de Cie.: "Binnen de nu beschikbare middelen zijn geen wezenlijke verbeteringen denkbaar. Evt. verbeteringen moeten worden afgewogen tegen het oplossen van andere knelpunten in het Nederlandse transportsysteem". U kunt zich voorstellen dat wij met het advies van de Cie. Hermans goed uit de voeten konden.

- voor de Paarse coalitie waren de druiven zuur. Vooral voor de VVD en D'66, die op andere conclusies hadden gerekend. Maar ook het Kabinet had het er niet gemakkelijk mee. Want het duurde nog tot na de Statenverkiezingen van maart voordat zij met een eigen standpunt kwam over de adviezen van de Cie. Hermans. Het moment was weer eens zo lastig. Nu het nieuwe Kabinetsvoorstel er eindelijk ligt kunnen we de balans opmaken.

## 2. De verbeteringen aan het tracé.

Die balans is positief. Voor ons geldt op de eerste plaats dat de Betuwelijn er komt. Ondanks vele tegenwerpingen blijkt ook deze coalitie daar niet onderuit te kunnen. Maar verwerpelijk echter is, dat de groei naar deze overtuiging zo is vol gestapeld met oppertunisme, dat de geloofwaardigheid van dit besluit verloren is gegaan. Ik zal deze vaststelling met drie argumenten onderbouwen:

- 1. Van alle beloften wordt nauwelijks iets waargemaakt. Van 14 door D66 ingediende moties voor verbetering van het tracé wordt er zegge en schrijven 1 in het nieuwe besluit gehonoreerd. Hetzelfde geldt voor de 5 moties van de VVD? Waar blijft U met Uw beloften?

- 2. Het Kabinet trekt fl. 820 mln uit voor verdere verbeteringen aan het tracé. Dat is prima, en hardstikke fijn voor de bewoners.



Maar op mijn vraag waarom fl. 820 (?) miljoen en hoe dit bedrag is afgewogen tegen andere infrastructuurknelpunten meldt men doodleuk: "Dit bedrag is 'strategisch en politiek' bepaald". Vrij vertaald: het was nodig als smeergeld om het draagvlak voor de Betuwelijn te vergroten en de bezwaren binnen de coalitie af te kopen. Waar blijft U met de afspraak in het R.A. om zorgvuldig te wegen?

- 3. Geld voor deze verbeteringen is er niet. Op een nonchelante wijze wordt het financiële tekort naar de toekomst geschoven. Volgende kabinetten zullen, door het schrappen van projecten maar moeten zien hoe ze het geld bij elkaar krijgen. Waar blijft Uw verantwoordelijkheidsgevoel?

- Tegen zoveel opportunisme is de verantwoordelijkheid niet opgewassen. Het CDA zal zich dan ook niet tegen de verbeteringen verzetten. Waarom zouden we ook. Het gaat hier om verbeteringen die we zelf óók hadden willen realiseren. Maar waarvoor geen financiële ruimte was omdat oud-Minister Kok daar toen dwars voor ging liggen. Het zou toch wel bijzonder sneu zijn voor de bewoners als wij hen deze verbeteringen voor de tweede keer zouden onthouden. Eerst omdat er geen geld was en wij niet wilden uitdelen. En nu omdat dit Kabinet wel uitdeelt maar daar geen geld voor heeft.

- Wat wij het Kabinet vooral kwalijk nemen is dat zij geen eerlijke keuze maakt; niet laat zien wat straks ingeleverd moet worden om tot dit betere besluit te komen. Daarmee geeft zij zelf voeding aan het gevoel dat dit bedrag vooral op tafel is gekomen om het gezicht van de coalitie naar buiten te redden. Natuurlijk is er niets tegen het sluiten van een compromis. Maar voor een compromis dat gesloten is met de eigen politieke geloofwaardigheid willen wij geen enkele prijs betalen.

- Natuurlijk zijn wij niet blind voor de inspanningen van de Minister om het draagvlak onder de Betuwelijn te vergroten. Wij prijzen haar zelfs daarvoor. Maar omdat de Betuwelijn zo negatief is afgeschilderd door mn. VVD en D66 en er zulke hoge verwachtingen zijn gewekt, is het toch volstrekt begrijpelijk dat bewoners zich nu niet met een paar verbeteringen laten afschepen maar volledige genoegdoening eisen. Wie wind zaait zal storm oogsten.

- Tevreden met de door het Kabinet voorgestelde verbeteringen kunnen de Coalitiepartijen óók niet zijn. Als ze zich zelf serieus nemen ten minste. Wij roepen U op om woord te houden. Om op zijn minst tegemoet te komen aan de gevraagde verbeteringen in Pendrecht, Schelluinen en Gorinchem in Zd. Holland. Hadden D66 en de VVD niet via moties beloofd hier met verbeteringen te komen? Dat geldt ook voor de problemen bij Kerk Avezaath-Tiel, het Pannerdensch Kanaal en Zevenaar, waar het Gebundelde Bestuurlijk Overleg (GBO) uit Gelderland nog op wijst. Deze wensen sluiten toch naadloos aan bij de verbeteringen die U de hele tijd hebt beloofd. Wat let U nog om uw beloften waar te maken?

- Dat geldt ook voor de dringende wens om de uitkomst van het onderzoek naar de veiligheidssituatie bij Meteren bindend te verklaren. U diende toch al eerder 2 moties in om ook hier het traject verdiept aan te leggen? Ik krijg onderhand de indruk dat sommige verbeteringen inmiddels zo'n 3 keer zijn toegezegd. Bij de verkiezingen, ná Hermans en afgelopen week. Waar blijft U nu?

- Pas als al deze verbeteringen worden gerealiseerd zal het Kabinetvoorstel echt kunnen rekenen op een breed draagvlak. En hebt U echt wat gepresteerd. Of moet de conclusie nu al zijn dat U met onhaalbare voorstellen bent gekomen. Dat u valse verwachtingen hebt gewekt. Dat U, in het kader van de verkiezingen, opportunistisch te werk bent gegaan wat nu resulteert in kiezersbedrog.

- Want was het niet zo dat het verkiezingsprogramma, waar D66 mee de boer op ging, ten minste verdiepte aanleg eiste en op de knelpunten ondergronds? En wat te denken van het Congres van D66, die een resolutie aannam. Daarin werd het realiseren van 5 door de Cie. Hermans genoemde verbeteringen, de absolute ondergrens genoemd. Een, in de ogen van de Democraten, onverantwoord uitgevoerde Betuwelijn zou een kabinetscrisis waard zijn. Dat werd zelfs Dhr. Wijers op de dag van de Statenverkiezingen nog eens ingepeperd.

- Maar op 4 van de 5 lokaties kiest het Kabinet nu voor andere, veel minder vergaande oplossingen. En tot onthutsing van velen heeft de D66 fractieleider, na beraad in het Torentje, al laten weten dat hij het Kabinetbesluit zal verdedigen. Kan zelfs uw eigen Congres U niet meer serieus nemen? In ieder geval neemt U Uw Congres niet serieus. Het excuus van dhr. Wolffensperger dat de regio hier zelf voor gekozen heeft en dat er voldoende draagvlak is, vinden wij een slap verhaal. Dat draagvlak is er dus niet en de regio voelt zich gepasseerd bij de uiteindelijke keuze.

- En ook de VVD kan er wat van. De Betuwelijn werd tot voor kort afgedaan als een stuk ijzer dat de vele-miljarden-investering niet waard was. De aanleg ervan onrendabel, de milieuvoordelen gering, de hinder groot. Kortom, er deugde niet veel van. Maar toen kwam dhr. Bomhoff. Met de spade op de schouder wees hij op de imago-effecten. En de VVD? Die partij werd van horende doof, ziende blind en rende plotsklaps juichend achter Bomhoff en het Kabinetbesluit aan. Misschien kan dhr. Blauw het de kiezer nog eens uitleggen. Wij schatten in dat hij, net als velen, in de ban is geraakt van André Rieu, mooie walsmuziek met veel draaiingen.

- Dat draaien is overigens iets wat de hele coalitie uitstekend beheerst. Op het werkbezoek, nog geen 2 weken geleden, in de regio, buitelden de kamerleden van de Coalitie nog over elkaar met nieuwe ideeën en wensen. Maar nauwelijks een dag later maakte de M.P. in het Parlement aan dit vrijblijvende gezelschapsspel resoluut een einde. De coalitie knikte instemmend en gedwee. Het was nu inderdaad welletjes geweest met alle nieuwe wensen.

- Maar zie, sinds afgelopen week gloort er weer hoop. De PvdA-fractie beloofde in de Volkskrant alle nog resterende knelpunten op te lossen. Wij zijn benieuwd. Maar vrezen dat de coalitie vandaag niet veel verder komt dan wat algemene en vrijblijvende uitspraken of wat gefróbel in de marge. Of bijv. met een oproep aan het Kabinet om de gekozen handbreedte in het tracé niet zo strikt te nemen. Een vrijblijvend en gevaarlijk gebaar omdat het zowel de rechtszekerheid ondermijnt als het project opnieuw opzadelt met hoge verwachtingen die naar alle waarschijnlijkheid nooit kunnen worden waargemaakt.

- Wij dringen er dan ook op aan òf Uw woorden hard te maken of uw mond te houden. In ieder geval geen verdere verwachtingen te wekken. En op zijn minst te zorgen voor deugdelijke financiering.

Het minste wat U zou kunnen doen is ervoor te zorgen dat het gebruik van nieuwe technieken mogelijk blijft. Bijv. door na te gaan of de tunnel onder de Giessen als proefproject via de ITM-techniek kan worden aangelegd. Door concrete toepassingsmogelijkheden te zoeken binnen de Betuwelijn voor het veelbelovende Combi-road project. Uiteraard binnen de bandbreedte. Maar dan is het wel noodzakelijk dat bij het aanbestedingsbeleid hier rekening mee wordt gehouden. Het bestek moet niet zodanig zijn ingesnoerd dat nieuwe ideeën bij voorbaat gesmoord worden. Zo nodig zal ik hierover in 2e termijn een motie indienen.

- Samenvattend ben ik van oordeel dat iedere zelfingenomenheid van de Paarse partijen met de nu wèl gerealiseerde aanpassingen misplaatst is. De onvrede die er bij burgers en bestuurders was, is niet gekanaliseerd maar VERDER gemobiliseerd. Niet voor niets lezen we nu op borden in de Betuwe: VVD-D66 kiezersbedrog! Noemt U dit draagvlakvergroting? Dat er met dit voorstel per saldo winst is behaald, waagt het CDA dus ernstig te betwijfelen. Het draagvlak is niet verbreed, de onvrede niet weg. Zo er tevredenheid is, is die aangekocht voor een prijs die veel te denken geeft. "Als het geld voor-op gaat liggen alle wegen open," zei William Shakespeare. Maar geld kost veel. In dit geval wellicht teveel.

### 3. De noordtak.

- De CDA-fractie heeft zich steeds op het standpunt gesteld dat wie 'ja' zegt tegen de Betuwelijn ook 'ja' zegt tegen de beide verbindingssporen. Het aanleggen van een Hoofdspoorlijn zonder dat tegelijkertijd ook voorzien wordt in de mogelijkheid goederen per spoor naar het Noorden en het Zuiden te vervoeren, heeft geen zin.

- Vooral de aftakking naar het Noorden stelt ons daarbij voor problemen. De bestaande spoorlijn lijn is al druk bezet en loopt dwars door het stedelijk gebied. Een nog zwaardere belasting met goederenverkeer vinden wij niet verantwoord. Daarom hebben wij steeds aangedrongen op een andere oplossing

- De geopperde mogelijkheid om voorlopig via Emmerich het voor het Noorden bestemde vervoer af te wikkelen lijkt ons niet erg reëel. De bewoners in de Duitse grensstreek hebben al grote bezwaren tegen de koppeling van de Betuwelijn op het Duitse net. Extra vervoer zullen zij niet verwelkomen.

- Van de andere kant vrezen wij dat de kosten van een geheel nieuwe noordtak en de extra uitgaven voor de aanleg van de huidige Betuwelijn het animo bij de Regering niet groot maakt, snel een besluit te nemen over een nieuw tracé. Het spreekt boekdelen dat de gewraakte termijn van 4 jaar studeren weer opnieuw in het Kabinetsbesluit staat, terwijl het toch de intentie van heel de Kamer was, om deze periode te bekorten.

- Wij stellen dan ook vast dat de problemen rond Arnhem, waar de Cie. Hermans nadrukkelijk op wees, niet van een oplossing worden voorzien maar mogelijk zelfs groter dreigen te worden.



Dat is voor ons niet te verteren. Wij willen voorkomen dat er straks een Betuwelijn ligt die het nodige 'noordelijk' verkeer genereert. En dat dit verkeer, bij gebrek aan een goede verbinding, via de bestaande lijn Arnhem, Dieren, Zutphen, Oldenzaal moet worden afgevoerd. Dat kan niet, hoe tijdelijk men deze situatie ook zou willen gedogen.

Daarom overwegen wij in 2e termijn een motie in te dienen om de huidige verbindingsboog bij Elst uit het ontwerp te halen. Een koppeling van een dergelijk zware capaciteit is pas te maken als er een verantwoorde oplossing voor het vervoer naar het Noorden is.

#### 4. Flankerend Beleid

- Behalve duidelijkheid over de noodzaak van de Betuwelijn en het tracé, gaf de Cie. Hermans ook de discussie over het flankerend beleid een nieuwe impuls. Het CDA vindt dat terecht. De positie van Nederland Distributieland staat onder druk. Het wegvervoer, de motor achter onze vervoerseconomie, dreigt aan zijn eigen succes ten onder te gaan. Er ontwikkelt zich internationale druk om het nog steeds groeiende wegvervoer te ontmoedigen. En een verschuiving naar spoor en water af te dwingen.

- Zonder een actief overheidsbeleid is deze ontwikkeling voor ons land zeer bedreigend. Ons vervoerssysteem is nl. bij lange na nog niet aangepast aan een mindere afhankelijkheid van de weg. Een geforceerde verschuiving in de modal-split zal, zonder dat kan worden gekozen voor andere vervoerswijzen, leiden tot een aantasting van de positie van ons land op het internationale vervoer.

- De Cie. Hermans concludeert o.i. terecht dat er een actief overheidsbeleid nodig is dat de groei van het wegvervoer teruggedringt t.g.v. spoor en water. Maar óók dat er een drastische verbetering van het spoorproduct nodig is. Het CDA is het met die conclusie eens.

- Wij achten het onontkoombaar dat de groei van het wegvervoer moet worden gematigd. Dat vereist een actief overheidsoptreden, waarbij ruimte op de weg moet worden gemaakt voor het beroeps-goederenvervoer. Zo nodig ten koste van het personenvervoer. Dat vereist een investeringsprogramma, waarbij - behalve aandacht voor het openbaar vervoer - ook rekening wordt gehouden met de omslag van het vervoer over de weg naar het spoor en het water.

- Maar een overheidsoptreden dat beperkt blijft tot de nationale kaders zal niet alleen weinig effect sorteren maar ook onze positie als Nederland distributieland op het spel zetten. Daarom bepleiten wij een actief optreden binnen de Europese kaders. Het opstellen van een plan van aanpak hiertoe is zeker zinnig, maar waarom moet dat nog zo lang duren? Gelet op het grote belang voor ons land is het in ons belang dat een gemeenschappelijk flankerend beleid snel tot stand komt.

- Tegelijkertijd zal aan de verbetering van het spoorproduct zelf gewerkt moeten worden. Terecht stelt het Kabinet dat alleen forse heffingen of limiteringen niet de voorwaarden kunnen creëren voor uit economisch en milieupunt zinvolle investering.

Zolang de kwaliteit v/h vervoer over spoor niet in de buurt komt v.d. kwaliteit v/h vervoer per auto, zal een remmend beleid op het wegvervoer weinig effect sorteren. Een goede aansluiting op het internationale net is daarbij de eerste vereiste.

### 5. De Financiering.

- De financierbaarheid van het project heeft in de discussie over de Betuwelijn een belangrijke rol gespeeld. Door de eisen van solide financiering, door de toenmalige Minister van Financiën, was er in het oude Kabinetbesluit geen financiële ruimte om nog meer verbeteringen te realiseren. Ik verwees daar al naar. En wij hebben ook steeds willen voorkomen dat de aanleg van de Betuwelijn dan maar ten koste zou gaan van andere projecten in het land. Dat zou niet uit te leggen en ook niet verantwoord zijn.

- Dhr. Kok deelde die mening. Maar niet voor lang. Bij de presentatie van het rapport van de Cie. Hermans liet hij die visie varen maar liet wel optekenen dat 500 mln. extra het maximale was. Maar ook hier, niet voor lang. Het Kabinet besloot op 21 april fl. 820 mln. voor verbeteringen uit te trekken. Dat is de harde limit, zei dhr. Kok in een interpellatiedebatje een paar weken geleden hier in de Kamer. Voor hoe lang? Dit debat zal het leren. Maar opmerkelijk blijft het dat de MP tot drie keer toe door de remmen heen trapt. Waar is zijn gezag? Waar is zijn politiek feeling? Maakt dit paarse Kabinet zelfs van hem een opportunist?

- Een citaat: "Je maakt de dingen in het leven niet gemakkelijker door de ogen te sluiten. Je ontsnapt niet aan het financiële kader door over de inhoud van het beleid te praten, alsof de betaalbaarheid daarvan losstaat. Of je nu in een gemeenteraad zit of in een huisgezin, beleid en financiën hangen nauw met elkaar samen." Deze uitspraak is niet van mij, maar een letterlijk citaat, opgetekend uit de mond van de huidige premier Kok in het boek Regerenderwijs. Kan die uitspraak nu al naar De Slegte?

- Regeren is vooruit zien; niet vooruitschuiven. Vooral rond de eeuwwisseling zal zich de grootste behoefte aan middelen voor de financiering van de Betuwelijn voordoen. Is het niet buitengewoon onverantwoord als de keuze hoe daarin zal worden voorzien wordt doorgeschoven naar andere regeringen. U de credits, zij het gekraakel. Dat is toch geen faire politiek.

- Wij verzetten ons dan ook tegen een dergelijke financieringswijze. Wat ons betreft mag het inzetten van extra middelen uit het FES voor de Betuwelijn niet ten koste gaan van investeringen in andere infrastructuur zoals A15, de A7, de Hanzenlijn of Zuiderzeespoorlijn. Er toe leiden dat deze en andere projecten nauwelijks nog financierbaar zijn, of lagere overheden verplicht worden bij te dragen in de aanleg van gewenste infrastructuur.

- Als U veel ambities hebt, dan hebt U ook ervoor te zorgen dat er het geld voor beschikbaar is. Niet uit grootmoederskastje maar gedegen. Aan het begin van dit jaar durfde U het nog aan ruim fl. 1 miljard op de begroting van V&W te bezuinigen. Wij hebben U toen reeds gewaarschuwd voor de komende problemen. Nu dat zo is moet U ons niet aanspreken op onze medeverantwoordelijkheid. Tegen een geforceerd schuiven met projecten (bijv. A15 in Gelderland zelf) zullen wij ons fel verzetten.

- Onze conclusie is dan ook dat de financiering van dit Betuwelijn-plan niet solide is en incompleet. Niet alleen laat het Kabinet in het midden waaruit de extra uitgaven straks betaald zullen gaan worden, ook laat zij grote onzekerheid voortbestaan over de private financiering van fl. 1,5 mld. Die zal nu moeten worden voorgefinancierd, maar waaruit blijft volstrekt onduidelijk.

- In de gekozen aanpak loopt het Kabinet het risico alleen te blijven staan. En dan wordt de onderhandelingspositie niet bepaald veel sterker. Wat moeten we overigens verstaan uit de mededeling dat men de contacten over financiering verlegt van de financiële wereld naar strategische investeerders die streven naar beheersing van de totale transportketen? Een monopolisering van het gebruik van de Betuwelijn door een enkele vervoerder is voor het CDA onaanvaardbaar en ook in strijd met de Europese regels.

#### 6. Conclusies:

- Het CDA is ingenomen met het feit dat er nu een definitief besluit genomen wordt over de aanleg van de Betuwelijn. Daarmee is dit onderwerp niet van de agenda af. Behalve de discussie over de Noordtak en de invulling van de ontbrekende financiering, zullen wij nog regelmatig spreken over de concrete uitwerking van het project.

- Zoals gesteld is de Betuwelijn geen gemakkelijk project geweest. Niet voor deze Minister, niet voor de vorige. Niet voor de Kamer maar zeker niet voor de direct betrokkenen. Zoals ik heb verwoord is de CDA-fractie bezorgd over de gang van zaken bij dit project. Vooral bezorgd over de geloofwaardigheid van de politiek.

- De les die wij uit dit project zouden moeten trekken is dat de wijze van politieke besluitvorming de mensen die het aangaat teveel in een vechtersrol dringt. Zowel bestuurlijke krachtpatserij als politiek opportunisme roepen weerstand op en jagen betrokkenen op de barricade. De uiteindelijke uitkomst van het project valt dan niet meer te voorspellen maar wordt bepaald door het gelijk van de markt.

- Het beste draagvlak wordt gevormd door van belangrijke infrastructuurprojecten meer co-producties te maken. Niet pas aan het eind van het besluitvormingstraject maar reeds in het begin. Bijvoorbeeld door inspraak en rechtspraak meer naar voren te halen. Vooral voor de politiek betekent dit een meer terughoudende rol, zodat geen verwachtingen worden gewekt die uiteindelijk niet kunnen worden waargemaakt. Want dat vergroot pas echt de teleurstelling in de politiek en doet de mensen de rug er naar toe keren.





Bijlage: overzicht van de thans gerealiseerde moties.

CDA-vraag (no. 166): bij de eerdere PKB-behandeling werden 26 moties ingediend; welke zijn thans in dit Kabinetsbesluit gehonoreerd?

	tijdens PKB3 ingediend ,	Gehonoreerd in PKB 4	toegevoegd aan Kabinetsbesluit	Niet
CDA/PvdA	9	9	9*	-
D66	13	0	1**	12
VVD	5	0	1**	4

1) excl. moties over noord-tak

\* waarvan 2 geen financiële invulling kenden (hoog/laag pakket en oplossing rest-problemen.)

\*\* betreft brug onder de Giessen

Voor wat betreft D66 moties zijn, ook nu, niet gehonoreerd:

- 51: uitvoering plan Lieveense v/a Waalhaven tot Kijfhoek
- 30: passage Schelluinen in tunnel
- 31: passage spoorlijn Utrecht/den Boach onder wegen/spoor
- 32: passage Kerk-Avezaath-Tiel verdiept + ARK in tunnel
- 37: passage Linge met tunnel
- 36: strakker bundelen A15 met Mellaard
- 33: passage spoorlijn Arnhem-nijmegen onder weg/spoor
- 38: passage Pannerdensch kanaal met tunnel
- 34: aansluitend op tunnel verdiept tot Zevenaar + tunnel
- 35: alternatief: om Zevenaar heen
- 40: Betuweroute op 4 meter onder maaiveld op 11 plaatsen
- 52: Betuweroute op 4 meter onder maaiveld op 7 plaatsen

Voor wat betreft VVD-moties zijn ook nu, niet gehonoreerd:

- 47: Schelluinen Gorcum; trace in tunnel
- 48: Passage Meteren: verdiept en overkapt ook onder spoorlijn Den Bosch/Utrecht
- 49: tracedeel Kerk-Avezaath - Tiel verdiept + tunnel ARK
- 50: v.a. kruissing Pannerdensch Kanaal tot Zevenaar: tunnel

UCV d.d. 22 november: Mevr. Versnel-Schmitz: " Wij zullen onze stem over de PKB Betuweroute laten afhangen van de uitslag van de stemmingen over alle moties." (pag. 16-40)