

2de vergadering

Dinsdag 29 september 1998

Aanvang 13.30 uur

Voorzitter: Korthals Altes

Tegenwoordig zijn 66 leden, te weten:

Baarda, Batenburg, De Beer, Van den Berg, Bierman, De Boer, Boorsma, Braks, Van den Broek-Laman Trip, Dees, Van Dijk, Van Eekelen, Eversdijk, Gelderblom-Lankhout, Van Gennip, Ginjaar, Glastra van Loon, Glasz, Van Graafeiland, Grol-Overling, De Haze Winkelman, Heijmans, Heijne Makkreel, Hessing, Hilarides, Hirsch Ballin, Hofstede, Holdijk, De Jager, Ketting, Korthals Altes, J. van Leeuwen, Linthorst, Lodewijks, Loudon, Luijten, Luimstra-Albeda, Lycklama à Nijeholt, Maas-de Brouwer, Meeter, Michiels van Kessenich-Hoogendam, Pitstra, Postma, Rensema, Rongen, Roscam Abbing-Bos, Ruers, Scholten, Schoondergang-Horikx, Schuurman, Schuyer, Steenkamp, Stoffelen, Talsma, Tuinstra, Varekamp, Ter Veld, Veling, Verbeek, Vriskoop, Werner, Wiegel, Wöltgens, Van de Zandschulp, Zijlstra en Zwerver,

en mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat.

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

Pit, wegens ziekte;

Stevens en L.M. van Leeuwen, wegens verblijf buitenslands;

Le Poole, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Ingekomen is een beschikking van de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer der Staten-Generaal, inhoudende aanwijzing van de Nederlandse leden en plaatsvervangende leden van de Raadgevende Interparlementaire Beneluxraad. Deze beschikking ligt op de griffie ter inzage.

De beschikking wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De overige 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.)

De **voorzitter**: Aangezien voor verschillende verdragen die ter stilzwijgende goedkeuring zijn voorgelegd, en voor algemene maatregelen van bestuur die zijn voorgehangen en gedrukt onder de nrs. 26111, 26112 en 26132 de termijn is verstreken, stel ik vast dat wat deze Kamer betreft aan uitdrukkelijke goedkeuring van deze verdragen respectievelijk algemene maatregelen van bestuur geen behoefte bestaat.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering, de Uitleveringswet, de Wet economische delicten en de Wet overdracht tenuitvoerlegging strafvonnisen betreffende de**

bepalingen aangaande de procedure in cassatie in strafzaken, herzieningszaken, uitleveringszaken en zaken in het kader van de Wet overdracht tenuitvoerlegging strafvonnisen (25240).

Het wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Voorzieningen betreffende de totstandbrenging en de exploitatie van een vaste oeververbinding onder de Westerschelde door een naamloze vennootschap (Tunnelwet Westerschelde) (25675).**

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Eversdijk** (CDA): Mijnheer de voorzitter! Als ik het goed heb, is dit de eerste maal dat mevrouw Netelenbos in deze functie in deze Kamer aantreedt. Ik heb al meer dan vijftientig jaar min of meer met het departement van Verkeer en Waterstaat te maken en ik kan haar derhalve van harte gelukwensen met haar benoeming. Ik verzeker haar dat voor dit departement in ieder geval geldt: never a dull moment. Ik wens haar veel succes en genoeg en ook een beetje sterkte. Ik heb allang begrepen dat zij niet alleen maar mooie boodschappen in haar tas heeft. Daarbij denk ik dan even aan Zwolle.

Vandaag behandelen wij de Tunnelwet Westerschelde, terwijl de werken gelukkig al volop aan de gang zijn. Eigenlijk zou ik daar een kritische opmerking over moeten

Eversdijk

maken, maar ik laat deze achterwege, omdat ik veel te blij ben dat er nu eindelijk spaden in de grond gaan. De eerste plannen en tekeningen van deze verbinding dateren uit 1931. Nu, 67 jaar later, is het werk begonnen. De voorbereidingstijd heeft dus rijkelijk lang geduurd. Ik ben blij dat men alvast maar begonnen is.

Zolang ik het mij herinner, is deze verbinding zowel in de Zeeuwse als in de Haagse politiek regelmatig aan de orde geweest. De ene keer overigens wat serieuzer dan de andere. Eind jaren zestig kwam het onderwerp weer op de politieke agenda. In het jaar 1977, het jaar waarin ik op 8 juli lid van de Tweede Kamer werd, samen met enkele collega's in dit huis...

De heer **Wöltgens** (PvdA): Ik kan het mij nog goed herinneren!

De heer **Eversdijk** (CDA): In dat jaar was een heel beroemde kabinetsformatie aan de gang. Aan die formatietijd hebben wij onder meer het "Dagboek van een onderhandelaar" overgehouden, nog steeds een heel aardig boek. Ed. van Thijn schrijft op pagina 97 van dat boek, bij de datum 12 augustus 1977: "De inventarisatie van de resterende programmapunten begint. Ik breng er elf. Dries heeft er acht: abortus, energie, defensie, particulier initiatief, politie, onderwijs en eventueel Europa en de Westerschelde-oeververbinding." Dat laatste schrijft Van Thijn met enige schroom, hetgeen wij kunnen begrijpen. Welnu, de afloop is bekend. De formatie van het tweede kabinet-Den Uyl kwam er niet en de Westerschelde-oeververbinding ook niet.

Ik zal niet al te zeer op de geschiedenis ingaan, want dan zou ik de heer Wiegel nog kunnen citeren, maar dat zal ik niet doen. Weer later, bij een andere formatie, werd gesteld dat de Westerschelde-oeververbinding wordt aangelegd, zodra de rente onder de 10% daalt. De econoom Lubbers had dat bedacht. Toen dat het geval was, kwam er weer een andere kink in de kabel. Ik zou hier nog een aantal verhalen aan toe kunnen voegen, maar dat zal ik niet doen. Mijnerzijds is er geen kritiek op het al beginnen met het werk, want ik ben daar veel te blij mee.

Nu een paar knelpunten. Het kabinet constateert in de rijksbegroting dat er vertraging dreigt op te treden bij de aanleg van de Westerscheldetunnel. Het kabinet kondigt aan dat men die vertraging wil voorkomen, onder meer door versnelde bouw. De NV Westerscheldetunnel moet volgens de minister meer verantwoordelijkheid krijgen bij de uitvoering van het project en de relatie tussen de NV en Rijkswaterstaat moet zakelijker worden. Graag nodig ik de minister uit om nader in te gaan op het gestelde in de rijksbegroting en de laatste stand van zaken te geven wat betreft de bouwtijd en de kosten. Het streven is immers nog steeds: oplevering in november 2002, uiterlijk maart 2003. Die oplevering is met dertig jaar tol, maar dat terzijde.

De vraag is of wij dat nog halen. Volgens de directeur van de NV, de heer Buis, ligt de zaak op schema, zoals in de Provinciale Zeeuwse Courant van 26 september 1998 staat. Vanmorgen is de vierde rapportage rondgedeeld. Ik heb deze vluchtig doorgelezen. Zij ziet er buitengewoon goed uit. Daarin wordt onder het kopje 2.2 nog steeds uitgegaan van een achterstand van twee tot vier maanden.

In de rapportage die wij vanmorgen hebben gekregen, staat ook dat er nogal wat strubbelingen zijn geweest bij de grondaankopen voor de toeleidende wegen. Voor de noordzijde zijn deze op een creatieve wijze opgelost, waardoor vertragingen konden worden voorkomen, waarvoor lof. Aan de zuidzijde, in Zeeuws-Vlaanderen, zijn nog niet alle aankopen gerealiseerd. Ik vraag de minister om ervoor te zorgen dat agrariërs die aan de zuidzijde moeten verkopen, met dezelfde creativiteit worden benaderd als aan de noordzijde. Gelijke monniken, gelijke kappen, gelijke wegen, gelijke prijzen, zou ik zeggen.

Tussen Vlissingen en Breskens is een voetveer gepland, als de tunnel klaar is, want je kunt moeielijk te voet door die tunnel. Hier en daar wordt ook gepleit voor de mogelijkheid om daarmee auto's te vervoeren. Hoe kijkt de minister daar tegenaan, ook in het kader van de tarievenpolitiek, te weten einde veertarief is begin toltarief?

De kwaliteit van deze tunnelverbinding is medeafhankelijk van de kwaliteit van en knelpunten bij toeleidende en afleidende wegen. Ik

ga heel kort op drie knelpunten in, waarover ik mij nogal ongerust maak, namelijk de N57, de N61 en de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen, bij Sluiskil.

Over de N57 zijn afspraken gemaakt tussen het kabinet en de provincie Zeeland. Nu zegt de minister, in Zwolle en op andere plaatsen, dat haar voorgangsters te veel toezeggingen hebben gedaan.

Voorzitter! Ik zal mij in deze statige zaal parlementair uitdrukken. Zo hoort het ook. Het moet mij echter van het hart dat deze opmerking mij hoogst ongepast, ongebruikelijk en politiek ongeloofwaardig overkomt. Immers, in het derde kabinet-Lubbers was de PvdA-man Kok minister van Financiën en dus mede verantwoordelijk, ook voor het financiële beleid van Verkeer en Waterstaat. In het eerste kabinet-Kok was de huidige VVD-minister van Economische Zaken, mevrouw Jorritsma, minister van Verkeer en Waterstaat. Hier moet dus de vraag gesteld worden of de betrouwbare overheid niet in het geding is. Natuurlijk kan de minister geen ijzer met handen breken. Dat weet iedereen. Het gaat echter om een betrouwbare overheid. Het kan niet zo zijn dat de minister alleen de lusten en niet ook de lasten overneemt. Een minister neemt de hele verantwoordelijkheid over, de lusten en de lasten. Ik roep de minister van harte op om geen contractbreuk te plegen.

Voorzitter! Ik kom te spreken over de N61, de verbindingsweg waarop de tunnel in Zeeuws-Vlaanderen aansluit. Als ik goed ben ingelicht, bestaat het voornemen om de aansluiting van de tunnel op de N61 te realiseren via gelijkvloerse kruisingen met stoplichten in plaats van de veel veiligere en sneller verkeersafwikkende ongelijkvloerse kruisingen. Het kostenverschil, de bezuiniging kan men zeggen, is 15 mln. Op een investering van 2 mld. is een bedrag van 15 mln., overigens kosten voor het Rijk, niet veel. De eventuele tunnel Sluiskil, hoe men daarover ook mag denken, zal in ieder geval in het jaar 2003 niet klaar zijn. Er zijn dan op zeer korte afstand twee barrières. Dat kan niet. Ik garandeer de minister dan ook dat de ongelijkvloerse kruisingen er uiteindelijk toch komen, alleen een beetje later en veel duurder.

Voorzitter! Mijn voorlaatste punt betreft de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen bij Sluiskil. Dat is nu

Eversdijk

al een knelpunt van de allereerste orde in het zuiden van Zeeland. Vele uren per dag gaat de brug open. De containervaart naar Gent neemt toe in aantal en hoogte. Vele files per dag zijn het gevolg. Daar komt bij dat het gebied sterk in ontwikkeling is. Ik wijs op de voorgenomen goederenspoorweg Axel-Zelzate en op geplande investeringen van, alleen al in dat gebied, om en nabij de 3 mld. Kortom, door de komst van de Westerschelde-oeververbinding zal de druk op de tunnel alleen maar toenemen, met alle gevolgen van dien op economisch gebied, op het gebied van goede bereikbaarheid en op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid voor de streek.

Nu weet ik best – daarvoor loop ik hier iets te lang mee – dat de minister geen ijzer met handen kan breken. Dat heb ik al gezegd. Het bedrag van 275 mln. moet natuurlijk ergens vandaan komen. De minister zit met twee grote "sloppen", de HSL en de Betuwelijn. Er kan echter toch tenminste erkend worden dat dit knelpunt opgelost moet worden wil de Westerschelde-oeververbinding volledig tot ontplooiing komen? Is het niet vandaag, dan toch morgen. Een van de vertalingen van de Zeeuwse wapenspreuk "Luctor et Emergo" is nog steeds "Luk 't vandaeghe niet, dan luk 't mèrrege". Vandaag zal het niet kunnen. Morgen of overmorgen wel.

Ik vraag de minister dus om te overwegen om de tunnel Sluiskil op te nemen in het Meerjaren-programma infrastructuur en transport, het MIT.

Ten slotte maak ik een enkele opmerking over de meerrittenkaart en de motie-Van den Berg, die in de Tweede Kamer met algemene stemmen is aanvaard. Het refrein van het Zeeuws-Vlaamse volkslied luidt:

Van d'Ee tot Hontenissee
Van Hulst tot aan Cadzand
Dat is ons eigen landje
Maar een deel van Nederland.

Dit lied stamt uit de tijd dat er pogingen werden gedaan om Zeeuws-Vlaanderen bij België te voegen in 1919. Het was een "protestsong", geschreven door dominee Pattist. Vanuit die filosofie – eigen landje maar een deel van Nederland – was het volstrekt vanzelfsprekend dat over de Westerschelde vrije veren voeren. Je moet toch niet door een "vijandig"

buitenland om het eigen bestuurscentrum, Middelburg in dit geval, te bereiken? De veerdiensten werden dus beschouwd als natte rijkswegen. Toen dan ook ten tijde van minister Algera, in het derde kabinet Drees, de vrije veren werden afgeschaft, liep het Zeeuws-Vlaamse volk, onder leiding van Honoré Colsen, te hoop op het Binnenhof. Een ongekende sensatie in die tijd. Maar er kwam toch een veertarief, met als pleister op de wonde een tot heden ten dage geldende speciale regeling voor de Zeeuws-Vlamingen. In de Tweede Kamer is bij de behandeling van de Tunnelwet de motie-Van den Berg (nummer 17) met algemene stemmen aanvaard. In deze motie wordt in de overweging gezegd: "Overwegende dat in de huidige situatie (veerverbinding) reeds sprake is van speciale regelingen voor veelgebruikers (meerrittenkaarten)" en in het dictum: "...verzoekt de minister ervoor zorg te dragen dat in de nieuwe situatie (tunnel) vergelijkbare speciale regelingen zullen gelden". De oorspronkelijke motie, want dit is een gewijzigde motie die met algemene stemmen is aangenomen, bevatte in de overwegingen een speciale verwijzing naar de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen. Iets te doen voor met name de Zeeuws-Vlamingen was dan ook in feite de bedoeling en dat is logisch. Immers, het einde van het veertarief betekent het begin van een toltarief en dat is niet mis. Voor een personenauto kost een retour – althans een heen- en terugreis – f 23. Een Zeeuws-Vlaming gaat nu door de speciale regeling – een soort meerrittenkaarten – heen en weer voor f 9. Ervan uitgaande dat in 2002 een retour f 25 kost en je moet als Zeeuws-Vlaming viermaal in de week "boven de Schelde" zijn, bijvoorbeeld een keer voor het bijwonen van een bestuursvergadering van je politieke partij, een keer op ziekenbezoek, een keer op familiebezoek en een keer voor een bezoek aan het belastingkantoor, de rechtbank, de gevangenis, enz. dan ben je f 100 kwijt. Dat is nogal wat. Vele "normale" voorzieningen zijn of gaan weg uit Zeeuws-Vlaanderen. Voor de Zeeuws-Vlaamse studenten van de Hogeschool Zeeland in Vlissingen – er is maar één Hogeschool in Zeeland – betekent dit dat zij vijf maal f 25 per week moeten betalen als zij thuis willen blijven

wonen. Kortom een speciale regeling voor "meerritten" is broodnodig en dan denk ik speciaal aan Zeeuws-Vlaanderen, want het komt natuurlijk veel meer voor dat je van Zeeuws-Vlaanderen heen en terug moet dan van de andere kant. Voor de NV is dit ook in bepaalde opzichten voordelig. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de student die wel voor een voordelig tarief over zal gaan, maar als hij f 500 in de maand moet betalen, zal hij natuurlijk een kamer in Vlissingen huren. Ten slotte wijs ik op de Zeelandbrug. Toen dit nog een tolbrug was, was er voor de bewoners van Schouwen-Duiveland ook een reductieregeling. Het zou buitengewoon zuur zijn voor de Zeeuws-Vlamingen als zij nu het volle pond moeten betalen voor een tunnel die zij nog steeds beschouwen als een stukje rijksweg waarop zij recht hebben.

Ik vraag de minister dus hier te willen verklaren dat zij er in ieder geval voor zal zorgen dat de motie naar letter en geest wordt uitgevoerd en dat er dus een speciale regeling komt die vooral is toegesned op het gebruik door de Zeeuws-Vlamingen.

□

De heer **Lodewijks** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Ik sluit mij aan bij de gelukwensen van de heer Eversdijk aan het adres van de minister. Ik zal niet zo uitvoerig op de historie ingaan als hij heeft gedaan. Vele jaren is in Zeeland gesproken en onderhandeld over een vaste oeververbinding. Met de prijsstelling van 1,6 mld. is dit een majeur project dat van groot belang is voor de Zeeuwen en dat niet alleen. In de loop der jaren zijn diverse alternatieven bestudeerd en vervolgens weer aan de kant geschoven. Uiteindelijk is gekozen voor een verbinding via een tunnel. Om tot uitvoering van deze tunnel te komen en ook om de exploitatie en de financiering te regelen, is gekozen voor een tunnelwet. Dat was voor de Kamer toch even een vreemd fenomeen. Toch heeft men graag in de experimentele fase het groene licht gegeven.

Uit de uitgebreide behandeling in de Tweede Kamer is wel gebleken, dat het gaat om een uniek en complex project, zowel qua uitvoering als qua exploitatie en beheer, zeker als dit via een wet

Lodewijks

geregeld moet worden. Immers, in de wet moeten zaken die voor het eerst voorkomen en waarvoor geen voorbeelden te vinden zijn helder worden geregeld. De Kamer heeft daar ook wel wat mee geworsteld.

In dit verband valt te denken aan de tariefstelling. Men heeft gehoord welke differentiatie de heer Eversdijk wil aanbrengen ter acceptatie door de Zeeuws-Vlamingen. Uit het oogpunt van perceptie kan dat mijns inziens leiden tot een moeilijke situatie, maar ik hoor graag de minister daarover. Voorts valt te denken aan de verdeling van de bevoegdheden tussen de overheden, waarover veel te doen is geweest, aan de uitvoering en exploitatie via een NV en de mogelijkheid van participatie door private partijen, natuurlijk risicodragend, aan de hoogte van de post onvoorzien en zo zijn er nog wel een aantal punten te noemen.

Hoewel aan de overzijde deze onderwerpen uitvoerig zijn behandeld, zijn er voor mijn fractie toch nog een aantal vragen die in het bijzonder betrekking hebben op de risico's die de uitvoering van dit grote project met zich kan brengen. Ik noem ze.

Als onverhoopt de procedure bij de Raad van State omtrent het bestemmingsplan van de gemeente Borssele niet goed afloopt, wat zijn dan de gevolgen voor de uitvoering van de tunnel? Ik heb uit de vierde voortgangsrapportage, die ons vanmorgen is aangereikt, begrepen dat de behandeling op 27 oktober zal plaatsvinden en dat de Raad van State vier tot zes weken later een uitspraak zal doen.

Momenteel loopt er een onteigeningsprocedure voor een groot deel van het tracé door Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. Vermoedelijk – ik hoor dat graag – zal medewerking pas worden verkregen als andere procedures zijn afgewerkt. Hoeveel vertraging kan dit in het somberste geval met zich brengen?

Is de aandeelhoudersovereenkomst die de bestuurlijke verhouding tussen de Staat en de provincie Zeeland regelt inmiddels klaar? Is dit niet ook noodzakelijk, misschien zelfs wel een vereiste, voor de toetreding van private partijen? In de Handelingen wordt gemeld dat door de provincie Zeeland verschillende pogingen zijn gewaagd om private partijen te interesseren, maar dat dit

helaas is mislukt. Dat speelt overal, bij de HSL, bij andere grote projecten. Men praat zo gemakkelijk over participatie van private partijen. Die lijkt mij ook van belang, want anders moet alles door de belastingbetaler worden betaald. Graag hoor ik de mening van de minister daarover.

Is in de begroting een post van 5% opgenomen voor tegenvallers? Volgens een rapport van Coopers & Lybrand zou dit aan de lage kant zijn. De minister heeft bij de behandeling in de Tweede Kamer toegezegd hiernaar een onderzoek te zullen instellen. Is hier al iets naders over bekend? En wat als blijkt dat het percentage inderdaad te laag is? Wordt dan het budget verhoogd? Hoe is dan de verdeling tussen de twee aandeelhouders van dit moment?

Is er uitzicht op participatie van de private partijen als aandeelhouder?

Voorzitter! De fractie van de VVD is benieuwd naar de antwoorden van de minister. Kan zij onze nadrukkelijke zorg over de risico's wegnemen?

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ook ik heet de minister gaarne welkom in deze Kamer. Ik zou nog een paar opmerkingen willen maken naar aanleiding van het flankerend beleid. Dit debat is grotendeels toegespitst op de tunnel zelf, maar ik zou er toch ook de aandacht van de minister op willen vestigen dat de tunnel eigenlijk verkeerd ligt, als je het als een puur Zeeuwse aangelegenheid zou beschouwen, namelijk te oostelijk. Dit betekent dat er aan de westkant verliezen worden geleden die kunnen oplopen tot zo'n 460 arbeidsplaatsen. Een reddingsplan waarmee aansluiting zou kunnen worden gevonden bij het voetveer dat nu overwogen wordt, zou dan ook misschien zo gek nog niet zijn. Heeft de minister kennisgenomen van het plan van de Zeeuwse statenfractie Delta Anders of zal zij dat nog doen? Daarbij gaat men ervan uit dat de veerdienst met de schepen Koningin Beatrix en Prins Johan Friso wellicht in stand zou kunnen worden gehouden, zodat de werkgelegenheid gehandhaafd zou worden, de recreatiemogelijkheden zouden worden versterkt en de verbinding voor de eigen bevolking overeind zou blijven, zij het des

winters iets afgeslankt. En om concurrentie tussen het veer en de tunnel te voorkomen zou het misschien handig zijn, de exploitatie van het veer in handen te geven van de NV Westerscheldetunnel.

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Mijn collega Bierman spreekt nu in feite over een volwaardig veer. Heeft hij er ook al over nagedacht hoe dat gefinancierd zou moeten worden? Op dit moment betaalt het Rijk immers zo'n 55 mln. per jaar aan de tekorten op de veerdiensten. Hoe zou dat probleem opgelost moeten worden? Dat kan natuurlijk absoluut niet via de tarieven, want het geld dat het Rijk tot nu toe aan de tekorten van de veren heeft besteed, steekt het nu in de Westerscheldeverbinding. Dat is ook een van de redenen waarom deze verbinding met redelijke tarieven tot stand kan komen.

De heer **Bierman**: Ik heb ook niet voor niets gezegd dat het een reddingsplan is. Wij gebruiken tegenwoordig nog steeds reddingsplannen om de werkgelegenheid te versterken. Ik wijs bijvoorbeeld op wat er allemaal in Fokker is geïnvesteerd; daarvoor was toch een reddingsplan op poten gezet dat niet mis was. Het is dus eigenlijk de bedoeling om arbeidsplaatsen te behouden door er zo'n f 15.000 per arbeidsplaats in te steken. Bovendien wordt er vervoer gegenereerd, want het is juist de bedoeling dat het verkeer in de recreatieve sector wordt opgevoerd. Ook zouden de inkomsten uit het buffet een goede compensatie kunnen bieden. Ik zeg niet dat het geheel kostendekkend zal zijn, maar Delta Anders heeft een aantal verkenningen verricht waaruit in ieder geval blijkt dat een en ander tot een eind in de volgende eeuw kostendekkend zal zijn. Ik heb begrepen dat de zaak pas na 2030 kritisch wordt.

Voorzitter! Ik zou graag van de minister de toezegging horen dat zij zal proberen, aan de hand van deze visie het veer op een volwaardig niveau te handhaven, ten behoeve van de Zeeuwse bevolking. Mijn stemgedrag over de NV Westerschelde zal ik laten afhangen van haar antwoord.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik

Netelenbos

wil beginnen met het uitspreken van dank voor de felicitaties. De heer Eversdijk heeft absoluut gelijk: never a dull moment, zo is mijn ervaring in de paar weken op Verkeer en Waterstaat.

De Tunnelwet Westerschelde is een belangrijk wetsvoorstel. De heer Eversdijk heeft de historie van de tunnel geschetst; die beslaat een periode die teruggaat tot 1931. Dat is een flinke tijd en daarom is het van groot belang dat wij nu een creatieve, innovatieve en eenmalige constructie hebben gevonden om de tunnel aan te leggen. Dit is inderdaad een aparte en eenmalige constructie, die is gekozen vanwege het feit dat er sprake is van twee veren, waarmee structureel 55 mln. per jaar aan kosten gemoeid is. Ik zeg dit ook aan het adres van de heer Bierman. Die structurele financiële middelen worden gebruikt om de bouw van deze tunnel mede mogelijk te maken. In die zin is de constructie exceptioneel. Het is niet iets wat zomaar voor herhaling vatbaar is.

Door de heer Eversdijk en de heer Lodewijks is gezegd dat dit project ook een stap vooruit is op het gebied van publiek-private samenwerking. Het is iedere keer zeer ingewikkeld om het publieke en het private te laten samenwerken. Zo'n samenwerking is gemakkelijk geformuleerd, maar in de uitvoering ligt het heel moeilijk. Wij zijn met elkaar op weg gegaan. De tunnelwet en de NV die opgericht kan worden nadat dit wetsvoorstel het Staatsblad heeft bereikt, zijn van groot belang om de verdere ontwikkeling en de exploitatie mogelijk te maken. Met andere woorden, na 67 jaar is aanvaarding van dit wetsontwerp een belangrijk moment voor Zeeland.

Voorzitter! Er zijn enkele concrete vragen gesteld, waarop ik zal proberen te antwoorden. Zowel de heer Eversdijk als de heer Lodewijks heeft gevraagd hoe het zit met de planning. Soms horen wij dat er vertraging is opgetreden en een andere keer horen wij dat dit niet het geval is, zeiden zij. Hun vraag is een terechte vraag, omdat iedereen wacht op het moment waarop men onder de Westerschelde door kan rijden. De opleveringsdatum is gesteld op 14 mei 2003. Het kritieke pad van de planning heeft te maken met het boren van de tunnel zelf. Het boren is een heel karwei. Het is ook een zeer lange tunnel, die in een

slappe ondergrond moet worden gerealiseerd. De boorsnelheid kan mee- of tegenvallen, zeggen de deskundigen. Of de opleveringsdatum in 2003 gehaald wordt, hangt voor een groot deel af van die boorsnelheid. Gezien de afstand die moet worden overbrugd bij de aanleg van de tunnel, is de verwachting dat gestreefd kan worden naar het creëren van zogenaamde inhaalmogelijkheden. Er kunnen zich dus aan de ene kant vertragen voordoen, maar het is ook best mogelijk dat wij aan de andere kant enige tijdwinst kunnen behalen. Op grond hiervan denken wij dat wij de planning kunnen halen. De planning van de toeleidende wegen sluit op 15 november 2002. Dit is van belang voor een eventuele versnelling in de oplevering van de tunnel zelf. Er zitten, zoals gezegd, enkele risico's in de planologie, de grondverwerving en de vergunningen, maar ik voeg eraan toe dat de meeste daarvan zijn verdwenen. Naar aanleiding van enkele opmerkingen over bijvoorbeeld de verwerving van de grond en het verkrijgen van vergunningen kan gezegd worden dat de verwachting is dat het wel zal meevallen.

Door de heer Lodewijks is gevraagd wat er gebeurt als de procedure inzake het bestemmingsplan van Borssele niet goed afloopt. Dat is een uiterst moeilijk te beantwoorden vraag. De datum die hij noemde, namelijk 29 oktober, is op zichzelf juist. Bezien moet worden wat de uitspraak van de Raad van State betekent. Volgens de huidige stand van zaken bestaan hier geen grote zorgen over. Mocht het onverhoopt nodig zijn, dan zal ik laten weten wat de consequenties van de uitspraak zijn. In dit stadium is er niet zoveel meer over te zeggen.

De heer Eversdijk heeft gesproken over de grondaankoop aan de kant van Zeeuws-Vlaanderen. Hij heeft gezegd: gelijke monniken, gelijke kappen. Daarmee ben ik het eens. Dat is ook het uitgangspunt van het beleid. Ik hoop dat wij op een vergelijkbare wijze de grondaankoop kunnen verzorgen. Ik hoop ook dat ik op deze manier een van zijn zorgpunten kan wegnemen.

Vervolgens heeft de heer Eversdijk een opmerking over het voetveer gemaakt; ook de heer Bierman heeft er een opmerking over gemaakt. De heer Eversdijk zei dat er een discussie over gaande is of het mogelijk moet zijn dat ook auto's op

dit veer worden vervoerd. Eigenlijk moet ik heel formeel zeggen dat dit voor het Rijk op dit moment niet een vreselijk relevant vraagstuk is. Het voetveer is echt een zaak van de provincie Zeeland zelf. Alle vraagstukken die hierbij aan de orde zijn, moeten dus door de provincie van een antwoord worden voorzien. Er kunnen hierbij allerlei rollen vervuld worden, ook door de exploitant van de Westerscheldetunnel. Het is uiteraard aan de exploitant of hij dit bedrijfsmatig wil. In dit stadium kan ik er als minister van Verkeer en Waterstaat niet veel over zeggen. De NV moet nog worden opgericht; zodra de wet in het Staatsblad staat, gaat dit gebeuren. Pas wanneer er een exploitant is, komen er allerlei bedrijfsmatige vragen aan de orde. In het kader van dit wetsvoorstel is er dus niet veel aan toe te voegen.

De heer Eversdijk heeft een flink aantal opmerkingen over wegen gemaakt, over de N57, de N61, de tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen bij Sluiskil. De laatste is ook een weg, maar dan onder de grond. In dit verband moet ik een paar formele opmerkingen maken. Voor verlangens ten aanzien van wegen is het MIT van groot belang. Ik voer tegenwoordig tal van discussies over wegen met andere overheden en met de Tweede Kamer. Ik moet er iedere keer bij zeggen dat men op het MIT moet wachten, dat half oktober naar buiten komt. Daarin worden de investeringsvoornemens van de rijksoverheid kenbaar gemaakt. Daarin maak ik ook kenbaar hoe ik omga met bestuurlijke afspraken die in het verleden zijn gemaakt en die altijd voorzien zijn van kleine lettertjes. Natuurlijk moet de overheid betrouwbaar zijn, maar de overheid weet als geen ander dat de portemonnee soms niet zo ver reikt als het aantal wensen. Dat is nu zeker weer aan de orde: ik heb 45 mld. aan plannen en ik heb 12 mld. aan extra budget. Wij zullen dus heel stringent moeten kiezen, maar hierbij moet wel heel Nederland aan zijn trekken komen. Ik ben mij er alleszins van bewust dat wij niet alleen in de Randstad moeten financieren. Ik lees wel eens dat dit zou gebeuren, maar het zal echt niet aan de orde zijn. De overheid moet dus kiezen en de argumenten hierbij komen in het MIT te staan. Ook alle wensen voor wegen, extra inpassingen en ondertunneling komen daarin aan de orde.

Netelenbos

Ik wil echter geen verkeerde suggestie wekken en daarom lijkt het mij goed, reeds in dit stadium te zeggen dat ik in het overvolle meerjarenprogramma op dit moment geen ruimte zie voor de tunnel bij Sluiskil. Misschien is het een schrale troost dat ook de Westerschelde-tunnel nooit in enig MIT heeft gestaan. Het duurre echter wel lang; daar heeft de heer Eversdijk zelf uitvoerig op gewezen. Voor het overige moet ik in verband met de wensen voor wegen verwijzen naar het meerjarenprogramma dat over enkele weken naar buiten komt.

Zowel de heer Lodewijks als de heer Eversdijk wees op de motie-Van den Berg over de meerrittenkaart. De heer Eversdijk zette hierbij een accent op de Zeeuwen uit Zeeuws-Vlaanderen. Er is ook in de staten van Zeeland gesproken over een tarief voor veelgebruikers om de tunnel aantrekkelijker te maken, bijvoorbeeld met een meerrittenkaart. In de Zeeuwse staten is men tot de conclusie gekomen dat het hierbij niet alleen om de Zeeuws-Vlamingen gaat, maar ook om de overige veelgebruikers, dus overige Zeeuwen en anderen. Zo wilde ik ook de motie van de heer Van den Berg verstaan. Het gaat om de veelgebruiker, inclusief alle Zeeuwen. Ik zal als grootaandeelhouder van de NV ook mijn rol vervullen om te proberen de wens die zowel in deze Kamer, alsook in de Tweede Kamer heeft geklonken, inhoud te geven aan die verlangens.

Voorzitter! Dan heeft de heer Lodewijks een aantal vragen gesteld, waar ik nog niet op heb geantwoord. Waar het gaat om de afspraken, vroeg hij hoe het daar nu mee loopt. Welnu, die afspraken worden op dit moment gemaakt en de bedoeling is dat deze eind oktober worden ondertekend. Dat maakt ook dat we wat dat betreft op schema zitten.

Vervolgens heeft hij gewezen op het advies van Coopers & Lybrand, daar waar het gaat om de tegenvallers en de ruimte die daarvoor is opgenomen, respectievelijk of dat nu allemaal wel zou passen en of dat niet een te knellend korset is – ik vat het maar even samen in mijn eigen woorden. Wij hebben daar kennis van genomen en wij houden daar voortdurend de vinger aan de pols – ook via de NV, want die moet daar

ook een belangrijke rol bij spelen. Op het moment dat die NV bestaat, kunnen we ook harder gaan trekken aan de hele uitvoering en alles wat daarmee annex is. Dat maakt ook dat het bewaken van het budgettaire kader een van de hoofdthema's zal worden voor de zeer korte termijn, als het erom gaat hoe dat wordt georganiseerd. Wat dat betreft hebben wij ook kennisgenomen van deze studie, maar dat is niet een reden om nu plotsklaps het budgettaire kader te veranderen.

Wat zijn vraag betreft ten aanzien van de participatie van private partijen, merk ik het volgende op. Met de Tweede Kamer is gesproken over hoe om te gaan met de aandelen en de vervreemding daarvan. Op het moment dat vervreemding aan de orde is, zullen wij de Tweede Kamer informeren over dit voornemen. Ten aanzien van de exploitatie van de Westerschelde-tunnel speelt natuurlijk ieder keer weer de vraag: hoe gaan we dat organiseren? De NV zal daar een zeer actief en alert beleid moeten voeren. Ik ben nog steeds van mening, kijkend ook naar de ervaring met bijvoorbeeld de Oosterscheldebrug, dat dat toch wel moet lukken. Mocht het onverhoopt anders liggen, dan wordt u daarover geïnformeerd.

Voorzitter! Tot slot de opmerking van de heer Bierman. Ik wilde uitdrukkelijk naar voren brengen dat wij hier spreken over de Tunnelwet Westerschelde. Er zijn natuurlijk allerlei andere rijke gedachten over hoe om te gaan met infrastructuur, ook in de regio Zeeland, maar ik vind eigenlijk, waar we nu spreken over de Tunnelwet Westerschelde, dat we ons daartoe moeten beperken. Dat er andere wensen zijn ten aanzien van infrastructuur, is mij bekend. Er komt een discussie over het MIT; dan is er natuurlijk ook voluit de ruimte om te praten over keuzes die gemaakt worden, prioriteiten die worden verleend en alternatieven die eventueel aan de orde kunnen komen. Maar het lijkt mij – het is al complex genoeg – niet zo erg voor de hand liggend om nu bij de Tunnelwet Westerschelde ook te praten over bijvoorbeeld een ander tracé – nu, dat laatste is al helemaal niet aan de orde. Wat betreft alternatieven denk ik dat dit toch in een ander kader dient te worden besproken.

De heer **Bierman**: Voorzitter! Ik heb

niet om een ander tracé gevraagd. Ik heb alleen gewezen op de verkeerde ligging van de tunnel ten opzichte van de belangen van de Zeeuwse bevolking. Ik heb erop gewezen dat dat werkgelegenheid kost en dat het feit dat ook de veren voor een deel worden opgeheven, ook werkgelegenheid kost. Ik zou dus eigenlijk een reddingsplan willen, waarin je probeert die veren zo op te waarderen, dat ze nog allerlei nevenfuncties kunnen vervullen, zonder te concurreren met de Westerscheldetunnel, zodat de exploitatie zou kunnen komen bij de NV Westerscheldetunnel. Dat is wat ik gevraagd heb. Het is iets dat ik erbij heb gevraagd.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Waar het gaat om plannen die de NV zou kunnen ontwikkelen, moeten we eerst een NV hebben. Zo gauw de wet in het Staatsblad staat, wordt die NV ook opgericht. Dat maakt vervolgens dat binnen de kaders van de NV moet worden gesproken over alles wat voor de hand ligt en wat moet worden opgepakt. Maar wat betreft allerlei alternatieven – het gaat immers om meerdere ideeën; ook de heer Eversdijk heeft het een en ander genoemd – is het toch zo dat daar in dit stadium heel weinig wijze dingen over te zeggen zijn en dat wilde ik dus ook maar laten.

□

De heer **Eversdijk** (CDA): Voorzitter! Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording. Het is weer gebleken dat alle vragen aan de orde komen als bewindspersonen stukken van de Kamer tijdig in handen hebben. Ik zeg daarmee niet dat ik tevreden ben met alle antwoorden, maar de vragen komen in ieder geval alle aan de orde, waarvoor dank.

Ik heb met enig genoegen de datum van 14 mei 2003 genoteerd in mijn agenda. Op die dag kan ik een uitje hebben. Mijn vrouw en ik zijn dan, zo de Heer wil en wij leven, 44 jaar getrouwd. Wat is er mooier dan met de hele aanhang voor het eerst door die tunnel te gaan! Ik houd de minister daarom aan die datum: 14 mei 2003 en geen dag later. Een dag eerder mag overigens wel.

Voorzitter! Ik vind de rapportage buitengewoon belangrijk, ook om vertragingen te voorkomen. Ik heb het volste vertrouwen in degenen die

Lodewijks

gebeuren in het geval dat de uitkomst onverhoopt anders is. Moet er een nieuwe MER komen? Waar ik wel begrip voor heb is het volgen van de inhoudelijke motie van Van den Berg. Daar nemen wij met genoeg kennis van. Wat daarin staat, houdt de minister in de gaten.

Waar wij bepaald ontevreden mee zijn is het antwoord ten aanzien van de private partijen. Ik heb in de Handelingen gelezen dat Hennekeij zijn uiterste best heeft gedaan om de private partijen al in een vroeg stadium voor het project te interesseren, maar ze hebben hem in de steek gelaten. Hij kon natuurlijk ook te weinig vertellen. Maar goed, het was goed geprobeerd. Nu wordt het toch belangrijker hoe Nederland, met name de minister van Verkeer en Waterstaat, private partijen gaat interesseren. Zij zegt dat zij voor 12 mld. aan centen heeft en voor 45 mld. aan plannen. Dan wordt het alleen maar urgenter om heel nadrukkelijk te bekijken hoe je die private partijen geïnteresseerd krijgt om risico te dragen. Daarover zou ik graag wat meer horen en ook over de inspanningen tot nog toe.

De Westerscheldetunnel zal wel doorgaan. Als ik het goed heb begrepen, worden private partijen later geïnteresseerd. Wij zetten nu zoveel op de schop, terwijl de noodkreet van de minister is dat zij met 12 mld. voor 45 mld. aan plannen moet realiseren. Voorzover ik heb kunnen nagaan, heeft de Kamer bij al die projecten nadrukkelijk gevraagd naar de mogelijkheid van privatisering en de participatie van private partijen. Ik meen dat die vraag nog eens nadrukkelijk beantwoord moet worden. Hoe denkt de minister dat in het garen te hangen? Het is op zichzelf onmogelijk om met 12 mld. 45 mld. te genereren. Die 45 mld. zal ook niet vanaf de eerste dag nodig zijn; er zal een gefaseerde realisatie plaatsvinden. Dan nog is het evenwel van belang om de Kamer en onze fractie ervan te overtuigen dat het met deelname van die private partijen wel goed kan komen.

□

De heer **Bierman**: Voorzitter! De minister heeft het mij eenvoudig gemaakt. Ik hoor mij bij de les te houden. De les is vandaag de NV en verder niets. Mooie gedachten zijn aardig en wij kunnen het er ooit over

hebben, maar niet in het kader van deze beraadslaging. Ik heb de minister alleen maar gevraagd, daar ik toch meen dat het er wel iets mee te maken heeft, of er niet een reddingsplan kan worden toegezegd of in ieder geval een studie naar het reddingsplan of een studie naar de studie van het reddingsplan van Delta Anders, getiteld "Geen veer laten". Ik heb gezegd dat ik mijn stem daarvan wil laten afhangen. Het leek mij dat het heel duidelijk ermee te maken had, omdat het een kwestie was van het opwaarderen van het voetveer, dat een afwaardering is van het huidige veer.

Nu dat niet het geval is, moet ik mij beperken tot de Westerscheldetunnel. Dat is een autotunnel, waarover ik al gemengde gevoelens heb. Als dat ook nog eens tot gevolg heeft dat de veerdienst wordt opgeheven en er economische schade ontstaat door een afroming van een planologisch gebied waaraan kansen worden ontnomen doordat de verbindingen verslechteren, dan moet ik helaas mijn stem aan dit wetsvoorstel onthouden. De minister kan het natuurlijk nog steeds toezeggen. Dan zal zij aan mijn stemgedrag merken dat ik zo kwaad nog niet ben.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik moet de heer Eversdijk teleurstellen. Misschien heb ik per ongeluk 14 mei gezegd, maar het is 14 maart. Dan is hij nog geen 44 jaar getrouwd, maar misschien kunnen wij het zo vertragen dat het toch 14 mei wordt. Het zou natuurlijk heel mooi zijn als hij met zijn bruiiloftsgezelschap als eerste door de tunnel kon lopen. Ik zou wel eens willen kijken of wij het niet op die manier kunnen realiseren.

Het gaat om een uiterst complex werk: het kan meevallen en het kan tegenvallen. In de eerste negen maanden waarin het werk wordt uitgevoerd werken wij nog volstrekt volgens schema. Natuurlijk kan er iets gebeuren waardoor dat onverhoopt anders komt te liggen, maar vooralsnog zeggen mijn deskundigen dat het mogelijk moet zijn om de termijn te halen. Er is nooit een absolute garantie te geven, maar wij zullen wel goed de vinger aan de pols houden. Zowel de heer Eversdijk als de heer Lodewijks heeft gelijk dat het gaat om een groot project. Wij hebben zeer veel geleerd

van het voorbeeld van de stormvloedkering. Vanaf toen zijn de grote projecten alle goed bewaakt. Wij houden de vinger aan de pols en daar zijn wij steeds beter in. De financiële bewaking en de bewaking van de uitvoering zijn steeds nauwkeuriger. De verslaglegging zal dat laten zien. Het is en blijft echter een complex werk, ook gezien de grond waarin geboord moet worden.

De heer Eversdijk toonde zich verheugd over de berichten over de grondaankoop. Om precies te zijn: ik heb gesproken van vergelijkbare regelingen. Het is een nuance, maar het is wel van belang. Zijn conclusie over het voetveer was juist.

Er is gediscussieerd over de wegen. Ik heb gemerkt dat er snel misverstanden ontstaan als ik terughoudend ben over plannen rond wegen en het in uitvoering nemen ervan. Als ik verwijs naar het MIT, trekt men gemakkelijk de conclusie dat het dus niet doorgaat. Die conclusie kan niet worden getrokken. Ik heb onlangs een heel dispuut gehad over de N50, waarbij ik mij steeds heb afgevraagd waarom niet gewacht werd tot het moment waarop de feiten op tafel liggen. Dat zou veel gemakkelijker zijn. Ik moet verwijzen naar het MIT, omdat daarbij een integrale afweging plaatsvindt van alle wegen, die gekapitaliseerd 45 mld. belopen. Ik heb tot 2010 maar 12 mld. nieuw geld, terwijl het totaal om 66 mld. gaat. Wij moeten kiezen met een goede verdeling tussen openbaar vervoer, wegen en waterwegen.

De heer **Eversdijk** (CDA): Ik vind het belangrijk dat de minister vandaag niets uitsluit. Wij moeten er met elkaar op een fatsoenlijke manier over kunnen overleggen.

Minister **Netelenbos**: Misschien kan ik u nog iets gelukkiger maken. Het probleem van de onveiligheid op de N61 wordt door ons onderkend, maar er moet nog maar eens uiterst creatief worden gekeken naar de financiering. Dat is het vraagstuk van dit moment.

De heer Lodewijks heeft gevraagd naar de situatie rond Borssele. Wat moet er gebeuren als de uitspraak van de Raad van State negatief is? Dan moet er natuurlijk een nieuwe tracéprocedure worden gevolgd, hetgeen uiterst complicerend zou zijn. Op 29 oktober zal de raad zich hierover buigen, dus het blijft

Netelenbos

afwachten. Het oordeel van de stichting advisering bestuursrecht-spraak over het beleid van de rijksoverheid is positief. Het aantal beroepen is sterk afgenomen, nadat er bij de grondvererving overeenstemming was bereikt. Er resteren nog vijf beroepen. Als het onverhoopt niet goed afloopt, kost dat natuurlijk ook geld.

De heer Lodewijks constateert dat het met de private partijen altijd weer anders loopt dan wij hopen en verwachten. Ik onderschrijf die waarneming. De departementen van Financiën, van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat trekken gedrieëlijk op bij het verder nadenken over de vraag hoe private financiering zo kansrijk mogelijk kan worden gerealiseerd. Met de Kamer constateer ik dat de rijksoverheid daar niet echt goed in is. Gemeentelijke overheden doen dat soms beter.

Dat maakt dat wij goed moeten kijken naar wat in het buitenland de praktijk is, want daarvan zou je kunnen leren. Verder zijn financiering en exploitatie twee verschillende benaderingen. Hoe je dat moet realiseren en in welke fase van ontwikkeling je de private partner moet laten meewerken om te zorgen dat datgene gebeurt waardoor hij ook risico wil nemen, zijn vraagstukken die daarbij aan de orde zijn. Het voornemen is om in de loop van het jaar te komen met een nadere uitwerking van hoe je dat algemeen gezien het beste kunt organiseren. Ik ben het ermee eens dat het ingewikkeld is en dat het altijd weer anders gaat dan wij dachten.

Om de stem van de heer Bierman te winnen kan ik gemakkelijk toezeggen dat wij een studie naar een reddingsplan gaan doen, maar ik weet dat een bestuurder die toezegt om iets te bestuderen om een stem te winnen, ook niet betrouwbaar is. Ik kan geen illusies laten bestaan over het omgaan met veren en de financiering daarvan. Het ontwikkelen van alternatieven is aan de provincie Zeeland. Het geld dat beschikbaar was voor vervoer over de Westerschelde, zit in de tunnel. Het is een autotunnel, maar dat neemt niet weg dat het voor Zeeland wel een uiterst gewichtige tunnel is. Ik hoop dat hij zich bedenkt en dat hij zijn pijlen richt op de provincie Zeeland, want zij moet een aantal dingen ontwikkelen.

De heer **Bierman**: Voorzitter! Het

was niet zozeer de bedoeling om een bestuurder een stem te laten winnen als wel de hele wereld die achter die stem schuilt. Daarmee wordt een veer gered voor Zeeland.

Minister **Netelenbos**: Ik heb geen geld voor dat veer.

De heer **Bierman**: Dat weet u nog niet.

De beraadslaging wordt gesloten.

Het wetsvoorstel wordt zonder stemming aangenomen.

De **voorzitter**: De aanwezige leden van de fractie van GroenLinks en het lid Bierman wordt conform artikel 121 van het Reglement van orde aantekening verleend, dat zij geacht willen worden zich niet met wetsvoorstel te hebben kunnen verenigen.

Sluiting 14.40 uur

Besluiten en ingekomen stukken

Lijst van besluiten

De voorzitter heeft na overleg met het College van senioren besloten om:

a. de plenaire behandeling van het volgende wetsvoorstel te doen plaatsvinden op 13 oktober 1998: Regels inzake de telecommunicatie (Telecommunicatiewet) (25533);

b. het voorbereidend onderzoek van de volgende wetsvoorstellen te doen plaatsvinden door de vaste commissies voor Volkshuisvesting en voor Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op 29 september 1998:

Regels over experimenten inzake zuinig en doelmatig ruimtegebruik en optimale leefkwaliteit in stedelijk gebied (Experimentenwet Stad en Milieu) (25848); Volksgezondheid, Welzijn en Sport op 6 oktober 1998:

Voorstel van wet van het lid Oudkerk houdende wijziging van de Wet op de geneesmiddelenvoorziening (25408);

Wijziging van de Wet op de jeugdhulpverlening (Inspectie jeugdhulpverlening en jeugdbescherming) (25439); Sociale Zaken en Werkgelegenheid op 27 oktober 1998:

Wijziging van de Wet op de bedrijfsorganisatie en enige andere wetten (25695).

Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende door de Tweede Kamer der Staten-Generaal aangenomen wetsvoorstellen:

Wijziging van het Wetboek van Strafrecht, de Auteurswet 1912 en de Wet op de naburige rechten met het oog op de aanpassing van enkele strafbepalingen in verband met de verordening (EG) nr. 3295/94 van de Raad van de Europese Unie van 22 december 1994 tot vaststelling van maatregelen om het in het vrije verkeer brengen, de uitvoer, de wederuitvoer en de plaatsing onder een schorsingsregeling van nagemaakte of door piraterij verkregen goederen te verbieden (PbEG L 341) en de Overeenkomst tot oprichting van de Wereldhandelsorganisatie, Bijlage 1C, Overeenkomst inzake de handelsaspecten van de intellectuele eigendom (Trb. 1995, 130) (25474);

Wijziging van de Wet conflictenrecht huwelijk (25703).

Deze wetsvoorstellen zullen in handen worden gesteld van de desbetreffende commissies;

2. de volgende regeringsmissives:

een, van de minister van Buitenlandse Zaken, ten geleide van het op 25 september 1997 te Reykjavik tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Republiek IJsland tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen en naar het vermogen, met Protocol (Trb. 1998, 44 en 148), alsmede een toelichtende nota bij dit verdrag (griffiennr. 122580);

een, van alsvooren, inzake het Protocol bij de Partnerschaps- en Samenwerkingsovereenkomst waarbij een Partnerschap tot stand worden gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun Lid-Staten, enerzijds en de Republiek Moldavië, anderzijds (griffiennr. 122603);

een, van alsvooren, ten geleide van het op 31 maart 1998 te Amsterdam tot stand gekomen Verdrag tussen de regering van het Koninkrijk der Nederlanden en de regering van de