

Netelenbos

inspraakreacties en de kennisvermeerdering die nog loopt in het kader van de CPB-beoordeling zullen wij wel moeten verwerken. Er is voor gekozen om bepaalde visies ter inspraak te leggen omdat het ook niet goed is verkeerde beelden neer te zetten. Dat neemt niet weg dat wij in de totale afweging aan het einde van het traject alles zullen moeten wikken en wegen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Daarin heeft de minister gelijk, maar als zij de andere variant niet verder onderzoekt, houdt dit in dat de Kamer wil zij over alle varianten kunnen discussiëren, nu moet ingrijpen anders is zij te laat.

Minister **Netelenbos**: Ik lees deze motie zeker niet als een soort ingrijpen. Dat staat echt niet in de motie. Er wordt een aantal uitgangspunten geformuleerd waarmee de regering rekening moet houden. Dat zijn allemaal uitgangspunten waarover ik het zelf ook gehad heb tijdens het AO en waarvan ik zelf ook vind dat wij daarmee rekening zullen moeten houden. Of dat echter eindigt in een PKB, zoals de motie-Stellingwerf vraagt, is op dit moment niet te voorspellen. Het kan best wel zo zijn dat er geen PKB-voorstel gaat komen. Dus de motie kan helemaal niet. Bovendien heb ik tijdens het AO al toegezegd dat de problemen met betrekking tot het station Ede-Wageningen bekeken zullen worden zoals wij ook in Driebergen-Zeist kijken naar de problemen. Dat valt volgens mij veel meer onder de algemene termen die bij het derde gedachtestreepje in de eerste motie staan, namelijk dat er gekeken moet worden welke kwaliteitsverbeteringen op dit traject nodig zijn. De heer Stellingwerf preciseert iets wat in algemene termen al in de eerste motie staat.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voorzitter! Eigenlijk was de motie niet meer aan de orde, want zij was aangehouden. Het lijkt mij in ieder geval beter met een brief aan de commissie duidelijk te maken wat precies wordt bedoeld. Met waardering neem ik kennis van wat de minister nu heeft gezegd over de problematiek rondom het station Ede-Wageningen.

Minister **Netelenbos**: Maar dit is

niet nieuw. U weet dat ik dit al vaker heb gezegd.

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Voor mij is de opmerking in deze concrete vorm aardig nieuw.

Minister **Netelenbos**: Dan moet u de Handelingen er nog maar eens op na lezen.

De **voorzitter**: Maar is de motie nu aangehouden of ingetrokken?

De heer **Stellingwerf** (RPF/GPV): Dan lijkt het mij verstandiger de motie in te trekken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Stellingwerf (22026, nr. 132) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! De minister bezigt graag de term "bevoegd gezag". Dat oefent zij samen met de minister van VROM uit. Dat betekent toch niet dat de Kamer niets meer over het onderwerp kan zeggen? Die ondertoon legt zij namelijk wel in haar woorden.

Minister **Netelenbos**: Dat snap ik helemaal niet. In het kader van de Tracéwetprocedure is formeel vastgelegd wie het bevoegd gezag is bij het doen van een voorstel. Daarover kunt u altijd iets vinden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op de dag over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het Meerjarenprogramma infrastructuur en transport (MIT) 2001-2005 (27408)**, en van:

- de motie-Leers c.s. over een opknopbeurt voor het hele spoorwegstelsel (27408, nr. 3);
- de motie-Leers c.s. over niet meer gebruikte spoorweglijntjes (27408, nr. 4);
- de motie-Leers c.s. over de tangenten rond Eindhoven (27408, nr. 5);
- de motie-Leers c.s. over het station Reeshof (27408, nr. 6);
- de motie-Dijsselbloem over een inventarisatie van leefbaarheidsknelpunten (27408, nr. 7);

- de motie-Van Heemst c.s. over regiocontracten (27408, nr. 8);
- de motie-Van Heemst c.s. over een inventarisatie van lightrailplannen (27408, nr. 9);
- de motie-Van der Steenhoven/Stellingwerf over stations op Vinex-locaties (27408, nr. 10);
- de motie-Van der Steenhoven over verlaging van de maximumsnelheid op enkele rijkswegen (27408, nr. 11);
- de motie-Van der Steenhoven over de A73-Zuid (27408, nr. 12);
- de motie-Verbugt c.s. over een extra rijstrook voor enkele trajecten (27408, nr. 13);
- de motie-Verbugt c.s. over de A2 door Maastricht (27408, nr. 14);
- de motie-Verbugt c.s. over het kanaal Coevorden-Almelo (27408, nr. 15);
- de motie-Stellingwerf/Van den Berg over de aansluiting tussen de eerste en tweede fase van enkele grote vaarwegprojecten (27408, nr. 16);
- de motie-Stellingwerf c.s. over realisering van enkele OV-projecten uiterlijk in 2005 (27408, nr. 17);
- de motie-Stellingwerf/Van der Steenhoven over het spoortracé Utrecht-Duitse grens (27408, nr. 18);
- de motie-Giskes c.s. over een doorstroomroute (27408, nr. 19);
- de motie-Van den Berg/Stellingwerf over de brug bij Ramspol (27408, nr. 20).

(Zie notaoverleg van 17 november 2000.)

De beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Vorige week zijn door mij over twee kwesties brieven aan de minister van Verkeer en Waterstaat gevraagd. De eerste betrof de financiële rafelrandjes die nog aan de financiering van de A50 Eindhoven-Oss zouden kunnen zitten. Uit de brief van de minister en de reacties van de provincie Noord-Brabant blijkt dat er financieel nog wel wat te verhapstukken is. Wat ons betreft wordt geprobeerd een oplossing te vinden in de lijn van wat het college van GS van Noord-Brabant vraagt. Dat college verwijst naar de motie-Van Heemst over het aangaan van een regiocontract, ingediend bij de behandeling van het MIT op 27 november. Het idee is: laten wij als wij hierover met de minister gaan onderhandelen

Van Heemst

tot zaken komen en proberen een financiële mouw aan deze kwestie te passen. Op die manier zouden wij het resterende tekort voor de A50 kunnen wegwerken. Hiermee wordt volgens mij de zaak op een adequate manier in procedure gebracht. Ik neem aan dat er een redelijke kans is dat zij tot een financiële oplossing leidt.

Voorzitter! Ook de tweede brief waarom ik heb gevraagd is binnengekomen. Daarvoor dank. Zij betreft het station Tilburg-Reeshof. De minister zegt dat zij nog een nadere studie wil doen naar nut en noodzaak van het passeerspoor dat zou moeten worden aangelegd. Als dat niet nodig is, zou er ook geen reden zijn om met een financiële claim te komen. Is dat spoor wel nodig, dan moet volgens de minister Tilburg, wellicht met steun van derden, de financiering van die extra infrastructuur zien te regelen. Dat vindt de PvdA-fractie voor de deze gemeente een te mager vooruitzicht. De minister zal dat ook wel begrijpen. De afgelopen dagen en weken is veel over dit station te doen geweest. Het is een belangrijk voorstation dat er echt moet komen. Onze fractie heeft de bouw ervan dan ook steeds gesteund en wij willen daarom vandaag bereiken dat Tilburg financiële zekerheid krijgt. Die gemeente moet weten dat als dat passeerspoor nodig is, de 12 mln. klaarligt.

Het beschikbaar stellen van dit bedrag zou mogelijk zijn via de motie die collega Leers heeft ingediend. Daarmee wordt echter een pleidooi gehouden. Er wordt gevraagd ervoor te zorgen dat het geld een keer beschikbaar komt. Er zou ook met een amendement gewerkt kunnen worden. Daarmee kan de Kamer als het ware de gulden klaar leggen. Ik weet dat collega Verbugt daarmee vandaag bezig is geweest. Ik heb haar laten weten dat de PvdA-fractie in beginsel de voorkeur geeft aan een amendement. Als mevrouw Verbugt een redelijk amendement in elkaar zet, willen wij dat steunen.

□

Mevrouw **Verbugt** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie is ook van mening dat er nu wel duidelijkheid moet komen over het station Reeshof. Wij hebben uit de brief van de minister van hedenochtend begrepen dat dat nog niet het geval is. Wij hebben een

amendement ingediend om die duidelijkheid thans te verkrijgen. Op die manier hoopt de VVD-fractie dat een slag kan worden geslagen. Wat het keerspoor betreft, sluiten wij ons aan bij de toelichting van de heer Van Heemst. Dat geldt ook voor zijn opmerkingen over de A50.

□

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Laat ik vooropstellen dat de CDA-fractie de zorgen deelt die door beide collega's zijn geuit, zowel ten aanzien van de A50 als ten aanzien van het station Reeshof. De provincie heeft gevraagd om de A50 te betrekken bij de regioconvenanten. Als zij dat graag wil, dan lijkt mij dat steun waard. Wij moeten er wel voor oppassen dat het geen sigaar uit eigen doos wordt. Wellicht kan de minister daar nog iets over zeggen.

De heer Van Heemst zei terecht dat ik bij het MIT een motie heb ingediend over Reeshof. Opmerkelijk is dat hij mijn motie toen overbodig noemde. Ik ben zeer verbaasd dat hij die nu, in zijn ijver om toch iets te doen voor Reeshof, overbiedt met zijn amendement. Ik zou niets tegen het amendement hebben – integendeel, ik zou het steunen – als het Tilburg vooruit zou helpen. Het helpt de gemeente en ook andere gemeenten met problemen in Noord-Brabant echter van de wal in het schip... Ik bedoel natuurlijk van de wal in de sloot. Het is een vermakelijke verspreking...

De **voorzitter**: Het gaat om Verkeer en Waterstaat, dus het moet kunnen.

De heer **Leers** (CDA): Desalniettemin is het voor Tilburg toch vervelend. De gemeente wordt zo opgezadeld met een dode mus.

De **voorzitter**: Dat is Landbouw.

De heer **Leers** (CDA): Ja, maar ik zeg er wel bij dat die mus nog steeds heel erg dood is. In het amendement wordt een eventuele onderuitputting in het Infrastructuurfonds van dit jaar doorgeschoven naar de toekomst, opdat daarmee de Tilburgse problemen kunnen worden opgelost. Het gaat om eventuele onderuitputting die naar verwachting dit jaar zal plaatsvinden. Ten eerste stel ik vast dat dat eventuele nog maar moet blijken. Ten tweede constateer ik dat de minister die onderuitputting

al gebruikt heeft in het kader van de gelden voor de regiofondsen in verband met het Bereikbaarheidsconfensief Randstad. Met andere woorden: kennelijk wordt het geld nu twee keer uitgegeven. Ik vind dit wel een erg makkelijke opstelling van zowel collega Verbugt als de heer Van Heemst. Op deze manier zullen wij Tilburg niet echt bedienen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik heb een kleine correctie op wat de heer Leers zei. In het debat over het MIT heb ik gezegd dat de minister verder overleg met Tilburg aankondigde en dat zij de Kamer een brief zou sturen met een verslag op dat punt. In die zin was uw motie op dat moment in mijn ogen overbodig. Ik wilde graag dat overleg afwachten. Dat overleg heeft nu plaatsgevonden en ik vind dat de uitkomst te weinig zekerheid biedt voor Tilburg. Ik wil nu graag in financiële zin het zekere voor het onzekere nemen. Dat lijkt mij een heel sluitende en logische opstelling van de PvdA-fractie.

De heer **Leers** (CDA): Dat deel ik. Ik deel ook de scepsis van de heer Van Heemst over de uitkomst op dit moment. In mijn motie roep ik de minister echter op om ervoor te zorgen dat het station Reeshof in 2003 kan worden geopend. Het dictum van de motie ligt dus nog steeds in de lijn van wat de heer Van Heemst bepleit. Dat kan de minister invullen.

Mevrouw **Verbugt** (VVD): De heer Leers gaf een kwalificatie van de dekking van het amendement, maar hij vergiste zich. Inmiddels is namelijk gemeld dat de onderuitputting vrij groot zal zijn. Hij zei dat al geld uit die onderuitputting is besteed. Dat is juist, zij het niet voor de door hem genoemde optie, maar wel voor de vaarwegen. De onderuitputting schijnt zo groot te zijn, dat een eventueel keerspoor in ieder geval ook nog tot de mogelijkheden behoort.

De heer **Leers** (CDA): Dan rest mij het antwoord van de minister af te wachten. Als de minister dadelijk aangeeft dat die onderputting veel geringer is of misschien afwezig is, dan ben ik zeer benieuwd naar wat mevrouw Verbugt gaat doen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij hadden indertijd enige meevallers met betrekking tot de A2 bij Noord-Brabant. Dat geld wilden wij overhevelen naar Friesland. Het college van GS van Noord-Brabant wees toen echter op de afspraken uit 1998 over de 12 mld. uit het regeerakkoord. Dat bedrag is namelijk precies verkaveld over de provincies. Het college van GS constateerde dat er geld vanuit Noord-Brabant naar Friesland ging. Dat vond men niet goed, want dat zou ertoe leiden dat Noord-Brabant zou moeten versoberen wat betreft de A2 en de A50, terwijl daarover afspraken waren gemaakt. Ik vond dat terecht. Het college van GS had een punt wat dat betreft. Het MIT heeft weliswaar betrekking op een totaalprogramma, maar die 12 mld. was heel precies verdeeld, gelet op de toezeggingen uit het verleden. Dus is het geld weer teruggehaald vanuit Friesland. Het was bedoeld voor de rondweg Sneek, maar het is weer teruggegaan naar Noord-Brabant. Daar kon de A50 van worden verbeterd, terwijl voor de A2 een aantal extra voorzieningen zou kunnen worden gerealiseerd, zoals de fileregistratie.

Vervolgens ontstond een discussie over de vraag of het mogelijk is de A50 te realiseren voor de bedragen die ervoor staan. Daarover zijn wij nog in gesprek. Ik ga ervan uit dat het mogelijk moet zijn via een bepaalde scopeaanpassing de diverse wensen op korte termijn te realiseren. Het is mogelijk dat er in het kader van de regiocontracten afspraken worden gemaakt, maar dat zijn altijd afspraken voor de lange termijn. Noord-Brabant heeft er echter belang bij dat er zo snel mogelijk wordt gekomen tot de verbetering van de A50. Daarover zijn wij in gesprek. Wij hebben vorige week vrijdag in algemene termen een regiocontract afgesproken met Zuid-Nederland en Oost-Nederland. Er is daarover een procedureafspraken gemaakt. Wij proberen voorts op heel korte termijn afspraken te maken over de A50.

Dan het station Tilburg-Reeshof. Dat is zo langzamerhand een curieus onderwerp. Reeshof was niet in het programma opgenomen, omdat er te weinig passagiers zouden instappen, waardoor de NS niet zouden

stoppen. Ik heb vervolgens overleg gevoerd met een aantal wethouders uit Tilburg. Zij deelden mij mee dat zij Reeshof wel wilden, als gevolg van een nieuw onderzoek naar het aantal passagiers. Met het oog daarop wilde men afzien van een ander station in Tilburg dat al wel was gehonoreerd. Wij hebben toen afgesproken dat Reeshof in 2003 zou moeten zijn geopend. De vraag was wel, als het station duurder zou worden dan 10 mln., hoe dat zou worden betaald, maar dat zou Tilburg zelf doen. Met het oog daarop zou de opbrengst van de grondprijzen van de wijk kunnen worden ingezet voor het station. Er wordt nog onderzocht hoe het zit met het keerspoor, maar in het gesprek zei men dat, als dat nodig zou zijn, men dat ook voor zijn rekening zou nemen. Op basis van die toezeggingen heb ik keuzen gemaakt. Het is lastig dat wanneer men dan thuiskomt, men zich bedenkt. Daar valt echter wel weer mee te leven. Vervolgens heeft men gezegd dat het nog niet duidelijk is of het keerspoor nodig is. Het kan zijn dat het niet nodig is, maar mocht het zover komen, dan had men de volgende procedure voor ogen: Tilburg betaalt eenderde zelf, de provincie betaalt eenderde en het rijk betaalt eenderde. Dat is de laatste stand van zaken.

Nu ligt er een amendement voor waarin mij wordt gevraagd, als het keerspoor nodig is, om dat door het rijk te laten betalen. Dat is een ouderwetse manier van werken. Het gaat om een gedeelde verantwoordelijkheid. Je moet dus ook zorgen dat het op die manier gebeurt, temeer daar je in een fonds nooit te maken hebt met onderuitputting. In een fonds heb je je verplicht om alle projecten die in dat fonds zitten, uit te voeren tot 2010. Als je een nieuw onderwerp in dat fonds schuift, betekent dat dat een ander onderwerp daar op termijn last van krijgt. Ik wil daarom vragen om mij, desnoods via de motie-Leers te zeggen: u moet zorgen dat dat in orde komt en dat het station in 2003 wordt geregeld. Ik heb mijn mensen al gezegd dat die eenderde-eenderde-eenderdebenadering mij wel aanspreekt.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik vind op een ouderwetse manier politiek bedrijven altijd een enorm compliment. De minister zegt nu eigenlijk

ook dat de motie-Leers net wat minder zekerheid geeft aan Tilburg dan het amendement. De minister stuurt ons een brief, waarin dat verhaal over die eenderde-eenderde-eenderde helemaal niet voorkomt. Zij schrijft dat Tilburg, wellicht met steun van derden, zelf maar uit moet zoeken hoe de financiering van deze extra voorziening geregeld gaat worden.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt, maar de werkgelijkheid gaat door. Er wordt veel onderhandeld en overlegd. Er is tegen de betrokken wethouders en gedeputeerden ook gezegd dat er een afspraak was. Dat moeten zij ook toegeven. Ik kan niet goed werken als ik een afspraak heb die vervolgens niet wordt nagekomen. Vervolgens wordt er doorgediscussieerd en wordt een bod gedaan. Als je een nieuw onderwerp in het MIT schuift, betekent dat altijd dat een ander onderwerp daar last van krijgt. Daarom zou u eventueel via een motie moeten zeggen: zorg dat het in orde komt en dat het station er in 2003 ligt. Laten wij dan zorgen dat wij gedrieëlijk, gemeente, provincie en rijk, proberen een oplossing te vinden. Er is iedere keer wat, maar dat geldt voor alle projecten. Wij moeten toch echt zorgen dat het hele programma wordt uitgevoerd en dat wij aan het eind van de rit geen problemen krijgen. Ik heb in een fonds nooit onderuitputting. Ik verplicht mij over de hele linie de projecten uit te voeren. Dat geldt ook voor lokale en regionale projecten.

De heer **Leers** (CDA): Ik kan het verhaal van de minister goed volgen. Er ligt nu echter een amendement voor. U kunt dan niet beslissen of u iets uitvoert of niet, want het verandert uw budgettaire ruimte. Dat betekent dat artikel 103, waarin het gaat om de lokale en regionale infrastructuur, opeens met 12 mln. wordt verlaagd. Dat kan betekend dat van een project in Zuid-Holland of in Limburg opeens 12 mln. wordt afgenomen. Vindt u dat te verantwoord?

Minister **Netelenbos**: Dat is precies het probleem waar wij voor worden gesteld. Hier wordt namelijk gezegd dat er sprake is van een onderuitputting, terwijl die er nooit is in een fonds. Daarnaast is het nog niet uitgemaakt dat er een keerspoor



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

moet komen. Het kan zijn dat het niet nodig is. Dat hangt af van de beoordeling van RIB. Als het nodig is, zeg ik toe dat wij proberen dat uit te werken langs de lijn van eenderde-eenderde-eenderde. Dan hoef je niet andere projecten het slachtoffer te laten worden van iets waarvan het nog niet eens zeker is dat het moet. Als de studie over het keerspoor klaar is en als de afspraken met Noord-Brabant zijn afgerond, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte stellen. Daarbij staat de afspraak dat in 2003 het station is geopend.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, later op de dag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 6 december 2000 over **rechtshandhaving op de Nederlandse Antillen**.

De heer **Van Oven** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Tijdens het algemeen overleg over onder meer de rechtshandhaving op de Nederlandse Antillen van verleden week, bleek

eens temeer dat de al jaren geleden in het vooruitzicht gestelde ontwerprijkswetten op verschillen de gebieden inzake de justitiële samenwerking, nog steeds niet in zicht zijn. Het gaat dan om het ontwerprijkswet over de kustwacht, waar sedert 1995 een algemene maatregel van rijksbestuur bestaat, de uitlevering, waarvoor ook een algemene maatregel van rijksbestuur bestaat sedert 1995, en de interregionale rechtshulp, waarbij alles nu gaat op basis van artikel 40 van het Statuut. Wij wachten nu al jarenlang op de indiening van die rijkswetten. Parlementen kunnen weinig anders doen, want die hebben geen directe bemoeienis gehad met die instrumenten en kunnen geen invloed uitoefenen waardoor die rijkswetten worden ingediend. Zo langzamerhand wordt de Tweede Kamer ongeduldig. Ik dien dan ook mede namens mijn collegae Van der Knaap, Scheltema-de Nie, Van Middelkoop, Rijpstra en Rosenmöller de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat een aantal regelingen op het gebied van de

justitiële samenwerking binnen het Koninkrijk, zoals de regeling van de kustwacht, de uitlevering van onderdanen van de Nederlandse Antillen en Aruba en de interregionale rechtshulp nog steeds niet in een rijkswet zijn vastgelegd;

overwegende, dat het uitblijven van regelingen bij rijkswet afbreuk doet aan het rechtsstatelijk karakter van het Koninkrijk nu in de praktijk regelingen worden gehanteerd die zonder parlementaire medewerking tot stand zijn gekomen;

overwegende, dat de Tweede Kamer over het uitblijven van regelingen op dit gebied bij rijkswet herhaaldelijk haar ongenoegen heeft doen blijken;

verzoekt de regering te bevorderen dat de Koninkrijksregering op korte termijn ontwerpen van rijkswet betreffende de hierboven vermelde onderwerpen indient,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Oven, Van der Knaap, Scheltema-de Nie, Van Middelkoop, Rijpstra en Rosenmöller.

Zij krijgt nr. 11 (27400-IV).

Staatssecretaris **De Vries**: Voorzitter! Als wij kijken naar de rol van rijkswetten bij het formaliseren van afspraken tussen de deelnemende landen in het Koninkrijk, kunnen wij een onderscheid maken tussen twee categorieën: rijkswetten die zogeheten vrijwillige rijkswetten zijn – dat wil zeggen rijkswetten die niet strekken tot regeling van een koninkrijksaangelegenheid, maar van zaken die behoren tot de autonomie van de landen – en rijkswetten die strekken tot regeling van een koninkrijksaangelegenheid. Van die vrijwillige rijkswetten is sprake bij de kustwachtproblematiek en bij de interregionale rechtshulp. De kustwacht is, zoals bekend, op dit moment geregeld in een algemene maatregel van rijksbestuur, waarvan het steeds de bedoeling is geweest om die te laten uitmonden in een rijkswet. Zoals de Kamer weet, is dat een langlopend traject. Daar spelen behalve elementen van juridische correctheid ook politieke overwegingen een rol bij. Enige jaren geleden