



De heer Timmermans (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

beleidsplan voor de politie waarin de prioriteitsstelling heel duidelijk is vastgelegd. Ik dacht dat de heer Van Heemst ook wist welke prioriteiten daarin met name door justitie naar voren zijn gebracht. Het is ook aan de lokale overheid, zeker bij de minder zware delicten, om prioriteiten te stellen.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Wat is dan het oordeel van de minister over het bericht in de Volkskrant van vanochtend, dat in Rotterdam veel capaciteit van de rechterlijke macht en het openbaar ministerie wordt gebruikt voor relatief kleine winkeldiefstallen. Die zijn op zichzelf ook erg, want het is vervelend als je daardoor als winkelier getroffen wordt. Als je dat echter legt naast de berichtgeving dat allerlei geweldsdelicten aan de aandacht van politie en justitie ontsnappen, dan is dat toch een heel schrijnend verschil?

Minister **Korthals**: De zware delicten zullen altijd met voorrang worden behandeld. Zij worden ook voorgelegd aan de rechter. Als het openbaar ministerie onvoldoende capaciteit heeft, is het mogelijk om landelijk te schuiven en meer mensen richting Rotterdam te laten gaan.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Ik wil dat vertalen als een garantie die deze

minister van Justitie geeft, namelijk dat de opsporing en vervolging van geweldsdelicten voorrang krijgen boven opsporing en vervolging van alle andere delicten waarmee bijvoorbeeld mensen in een stad als Rotterdam te maken hebben.

Minister **Korthals**: Dit is iets te gemakkelijk. Je moet altijd bekijken tegen welke achtergrond geweldsdelicten hebben plaatsgevonden. Een geweldsdelict is in feite ook het geven van een klap. De vraag is echter of dat met dezelfde voorrang moet worden behandeld als bijvoorbeeld moord en doodslag. U kunt zich voorstellen dat dat in de praktijk niet zal gebeuren.

Tot slot kom ik op de analyse van de oorzaken. Ik heb in 1999 een benchmarkingrapport laten maken waarin Nederland vergeleken wordt met andere landen. Daaruit kwam onder andere naar voren dat Nederland erg verstedelijkt is en dat hier sprake is van een open economie en een grote instroom van mensen van elders die aanpassingsproblemen hebben en dergelijke. Dat zou voor Rotterdam in sterkere mate kunnen gelden. Ik heb evenwel al gezegd dat ik, als daar belangstelling voor is, het openbaar ministerie aan het eind van het jaar zal vragen – dan is er namelijk een totaaloverzicht – om precies te bekijken hoe het hiermee in Rotterdam gesteld is.

De heer **Dittrich** (D66): De achtergrond van de ene moord behoeft niet dezelfde te zijn als die van de andere. Die kan gelegen zijn in de relationele sfeer, maar kan ook te maken hebben met drugs-criminaliteit. Als je Amsterdam vergelijkt met Rotterdam, zie je dat Rotterdam er op het punt van moord en doodslag uitspringt. Kan dit te maken hebben met de informatiepositie die de politie heeft in het kader van de strijd tegen de georganiseerde criminaliteit? Zou het zo kunnen zijn dat in Rotterdam minder snel politiële infiltranten of informanten worden ingezet, waardoor het moeilijker wordt om van te voren in te schatten of er misschien een afrekening in het drugsmilieu plaatsvindt?

Minister **Korthals**: Ik weet dat niet en ik wil mij ook niet aan speculatie overgeven. Ik weet wel dat met name het politiekorps van Amsterdam altijd bezwaren heeft gehad tegen infiltratie. Uitgaande van de redenering van de heer Dittrich, zou de informatiepositie van het korps in Rotterdam beter zijn dan die van het korps in Amsterdam en zou je dus mogen verwachten dat het aantal moorden in Rotterdam minder is dan in Amsterdam.

De heer **Dittrich** (D66): De minister weet dat er een verschil is tussen informanten en infiltranten. In Rotterdam heeft men in het verleden al eerder moeilijkheden gehad met de informatiepositie. Het ging toen over ernstig voetbalvandalisme en hooligans. Misschien werkt dit door naar de drugscriminaliteit. Ik vraag de minister dus, dit uit te zoeken en de Kamer daarover te berichten.

Minister **Korthals**: Dit primair het werk van de korpsbeheerder in Rotterdam en de minister van Binnenlandse Zaken. Ik zal met de laatste in contact treden en hem vragen om een en ander nader te beschouwen.

Vragen van het lid Timmermans aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de verkeersproblemen rond de A2 bij Maastricht, met name het sluipverkeer door Amby**.

□

De heer **Timmermans** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Ik was gisteren met een aantal collega's uit de Kamer getuige van een video-voorstelling van de gemeente Maastricht waardoor helder werd dat er in de Kamer brede steun is voor een spoedige oplossing van de verkeerscongestie bij Maastricht door ondertunneling van de A2. Ook als wij hier spoedig toe besluiten, zal het nog enige jaren duren voordat er daadwerkelijk gegraven wordt en de ondertunneling klaar is. Tot die tijd zit het kerkdorp Amby bij Maastricht met een gigantisch probleem als gevolg van sluipverkeer. De gemeente Maastricht denkt dit te kunnen oplossen door ofwel de hele zaak af te sluiten ofwel de bewoners van Amby een vergunning te laten kopen waarmee zij hun eigen dorp in kunnen. Gelet op de oorzaak van het probleem, namelijk een rijksweg die bij Maastricht helemaal verstopt is, lijkt het mij dat de minister met het gemeentebestuur van Maastricht in overleg moet treden om voor dit tijdelijke probleem oplossingen te vinden die niet ten koste van de bewoners van Amby gaan. Ik vraag de minister dan ook om op dit punt zo spoedig mogelijk haar verantwoordelijkheid te nemen en met het gemeentebestuur van Maastricht te onderzoeken welke andere methoden er zijn om het sluipverkeer tegen te gaan. Het gaat om zo'n 8500 auto's per dag waarvan naar schatting bijna 80% bestaat uit sluipverkeer. Het milieu in dat dorp wordt daardoor behoorlijk verpest en ook de veiligheid komt hierdoor zeer in het geding.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de heer Timmermans voor zijn vragen. Het is algemeen bekend dat we in 1998 een paar afspraken hebben gemaakt over de A2-passage bij Maastricht. Wij zijn nu bezig met de verkenning, die in juli klaar moet zijn. Dat betekent dat de vraag, hoe we het probleem in Maastricht ook financieel oplossen – tot nu toe was het plan om dat via publiekprivate samenwerking te realiseren – momenteel door Maastricht wordt bestudeerd. Het is verder algemeen bekend dat daar grote problemen zijn: 20% van het verkeer op de A2 is transitoverkeer, en 80% is

bestemmingsverkeer. Dit maakt dat het oplossen van het probleem niet simpel is. De meeste mensen moeten ergens in Maastricht zijn, en maar 20% gaat door in de richting van België of omgekeerd in de richting van het noorden van Nederland. Daar wordt, zoals gezegd, op gestudeerd. Ondertussen zit men met name in de ochtendspits met sluipverkeer. Maastricht bekijkt nu, hoe dat kan worden opgelost. Immers, de mensen gaan steeds vaker door het dorp Amby, zoals de heer Timmermans al zei, waaraan men iets wil doen.

De heer Timmermans zegt dat daartegen kennelijk oppositie bestaat. Ik zal goed laten natrekken, wat er speelt. Ik zal met het gemeentebestuur in overleg treden, maar het is uiteindelijk de competentie van het gemeentebestuur om beslissingen te nemen, samen met de bewoners. Ik ga ervan uit dat dat in goed overleg gebeurt. De Kamer kan zo rond juli informatie verwachten over de verkenning en de investeringsbehoefte rond de A2-passage als zodanig.

De heer **Timmermans** (PvdA): Gisteren zei de heer Balkenende dat hij dit punt op zijn A4'tje zou zetten. Het onderliggende probleem zal dus, gelet op de belofte van de heer Balkenende, wel goed komen. Maar wij zitten met een concreet probleem voor de bewoners van Amby. Het kan toch niet zo zijn dat een probleem dat duidelijk wordt veroorzaakt door een rijksweg, door een gemeente moet worden opgelost? Sterker nog, het probleem moet worden opgelost door een dorpskern binnen die gemeente, want de rekening wordt wel heel erg bij de bewoners van Amby neergelegd. Het is toch prima als de minister haar verantwoordelijkheid neemt voor de problemen op de rijksweg, door met Maastricht in overleg te treden om te zoeken naar andere oplossingen voor dat probleem van het sluipverkeer?

Minister **Netelenbos**: Ik meen dat ik al had toegezegd dat ik in overleg zal treden. Maar het grote probleem bij de A2-passage in Maastricht is nu juist dat de weg wordt gebruikt als een lokale en regionale weg, terwijl het eigenlijk een rijksweg is, bedoeld voor het transitoverkeer. Dat maakt, vanwege de ligging van de weg en van Maastricht in het smalste deel

van Limburg, dat de oplossingen zo ingewikkeld zijn. Daarom praten we er ook al zo lang over. De meeste mensen moeten namelijk ergens in Maastricht hun bestemming vinden. Maastricht heeft nu iets bedacht voor de korte termijn, waartegen kennelijk veel oppositie bestaat. Ik zal ervoor zorgen dat Rijkswaterstaat-Limburg in overleg treedt met de stad Maastricht om te kijken, wat eraan te doen is. Maar uiteindelijk is het natuurlijk wel het gemeentebestuur dat samen met de bewoners, ook van Amby, tot een vergelijk dient te komen.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij daarin haar verantwoordelijkheid wil nemen. Ik zal haar als geheugensteuntje nog een kaart van Limburg sturen, waaruit blijkt dat het smalste deel van Limburg iets hoger ligt, namelijk zo ongeveer bij Sittard. Daar zit onze bottleneck.

Minister **Netelenbos**: Wat de infrastructuur betreft nog het volgende. Ik ken de kaart van Nederland. Als je in Maastricht iets wilt doen, zou je om Maastricht heen moeten gaan, maar dat kan daar niet. Dat maakt het zo ongelooflijk ingewikkeld. De heer Eurlings en ik hebben daar vaak over gesproken.

De heer **Eurlings** (CDA): Als de minister terugkijkt op de laatste jaren en dit soort problemen met uitwijkend sluipverkeer ziet, is zij dan niet achteraf van mening dat het goed zou zijn geweest, de ondertunneling verder naar voren te halen? Vindt zij niet dat een volgende regering dat in elk geval snel zal moeten oppakken? Als we de huidige planning laten zoals die is, duurt dat in ieder geval nog erg lang.

Vindt de heer Timmermans niet dat het voorbeeld van het sluipverkeer wel erg schrijnend aan het daglicht brengt, hoe jammer het is dat de belofte uit de brief van de heer Melkert niet is bewaarheid, namelijk dat voor de verkiezingen het besluit over die ondertunneling zou worden genomen? De heer Balkenende heeft gezegd dat wij dat nu oppakken, maar het was beter geweest als dat al was gebeurd.

Als het gaat om het voorkomen van sluipverkeer, moet ook de heer Timmermans rechtlijnig zijn. De PvdA-fractie moet definitief afstappen van tolheffing in een

Netelenbos

eventuele tunnel. Uw collega-woordvoerder, de heer Van Heemst, heeft bij de behandeling van het wetsvoorstel Bereikbaarheid en mobiliteit duidelijk gezegd dat hij tolheffing wil in die tunnel. Ik mag toch hopen dat u dit nu definitief uit de wereld kunt helpen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het probleem bij de tunnel in Maastricht was nu juist dat 80% van de mensen niet door die tunnel moest, maar ergens in Maastricht moest zijn. Vervolgens moesten allerlei constructies worden bedacht waardoor die 80% van de automobilisten niet richting Luik maar richting Maastricht zou rijden. Dit is een heel groot vraagstuk, omdat niemand die wegen in zijn eigen omgeving wil hebben. Men zal dat nog wel merken. Dat Nimby-effect is helaas permanent aan de orde. Daarom wordt er op een oplossing gestudeerd. Wat betreft de toezegging van de heer Melkert dat er voor de verkiezingen duidelijkheid zou komen: Limburg is nu aan het woord, de verkenning is in juli klaar en dan kunnen wij op basis van feiten besluiten wat wij gaan doen.

De heer **Timmermans** (PvdA): De eerste vraag die aan mij is gesteld, luidt: Hadden we het probleem rond de A2 niet eerder moeten oplossen? Het antwoord daarop is volmondig "ja". Het probleem is voor het eerst ergens in het begin van de jaren zeventig gesignaleerd. Volgens mij heeft het CDA in de periode vanaf het begin van de jaren zeventig tot nu regelmatig regeringsverantwoordelijkheid gedragen, maar niet bijgedragen aan het oplossen van het probleem. Als het mijn probleem is, dan is het ook het probleem van de heer Eurlings. Laten we het dan nu maar samen oplossen!

Op de tweede vraag over de tolheffing antwoord ik: laat men de studie maar even afmaken. Ik heb zelf grote twijfels over de vraag of tolheffing in die omstandigheden een nuttig instrument is, maar stel voor om even de studie van Limburg af te wachten.

De heer Eurlings heeft gewezen op de toezegging van de heer Melkert. Wij zijn niet in staat geweest om die toezegging in de Kamer hard te maken, omdat wij wachten op de definitieve afronding van de plannen in het Limburgse. Deze plannen zijn tot op vandaag nog niet helemaal

helder op tafel gelegd. Hij kan ervan op aan dat de PvdA-fractie een oplossing voor dit probleem zeker zal steunen.

De heer **Hofstra** (VVD): De VVD-fractie stelt met vreugde vast dat de PvdA nu ook voorstander van voortgang in de wegenprojecten is. Maar het was natuurlijk wel aan een VVD-motie te danken dat de A2 bij Maastricht überhaupt nog op de kaart staat! De minister heeft zojuist iets gezegd over de toekomst. Voorziet zij dat het project in het nieuwe MIT, dat eind dit jaar bij de Kamer moet zijn, inderdaad een stap verder is en dus in de planstudiefase verkeert? Hoe staat het met de Europese subsidiemogelijkheden? Is er al voortgang op dat gebied geboekt?

Ik wil de heer Timmermans ten slotte ook nog een vraag stellen. Kan hij ons melden waar hij volgende week maandag op werkbezoek is, zodat wij ons alvast kunnen voorbereiden op de vragen voor volgende week? Ik geef hem mee om dan iets uit te zoeken wat meer op rijksbeleidsniveau ligt.

De **voorzitter**: Ik zou zelf graag zien dat het vragenuur wat spontaner zou worden gehouden.

Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Het antwoord op de eerste vraag is "ja". Wat mij betreft, gaat het project naar de volgende fase van het MIT wanneer in juli de verkenning klaar is. Wij wachten dus op Limburg. Er is op dit moment geen sprake van voortgang met betrekking tot de Europese subsidiemogelijkheden, omdat er sowieso een discussie woedt over de vraag of er opnieuw besluiten kunnen worden genomen over de budgetten die Europa ter beschikking staan of dat gewacht moet worden tot 2004.

De heer **Timmermans** (PvdA): Ik ga graag bij de heer Hofstra in de leer om van hem te vernemen hoe je alleen maar op een inhoudelijke manier met onderwerpen omgaat. In de afgelopen jaren is gebleken dat hij daar een meester in is.

Ik merk voorts op dat succes vele moeders en vaders kent. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft al in een heel vroeg stadium, voor de verkiezingen, een oplossing van de problematiek rond de A2 op de

agenda gezet. Maar dat wij zover zullen gaan als de heer Hofstra om het hele land maar te asfalteren. Nee, daar krijgt hij ons niet in mee.

Vragen van het lid Van Dijke aan de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij over de gevolgen van het besluit van de door BSE getroffen boer in Scharsterbrug om na het aantreffen van BSE bij een koe, de rest van zijn veestapel in leven te laten.

□

De heer **Van Dijke** (ChristenUnie): Voorzitter. Afgelopen donderdag is helaas een nieuw geval van BSE geconstateerd en gisteravond werd gemeld dat daar opnieuw een BSE-geval is. De boer Agricola uit Scharsterbrug nam de ongebruikelijke stap om niet direct zijn gehele bedrijf te laten ruimen, maar om bedenktijd te vragen. Het feit dat hij inmiddels heeft moeten besluiten om zijn bedrijf te ruimen, toont de dwingende noodzaak tot een diepgaande bezinning en een daadwerkelijke en heel spoedige aanpassing van het bestaande beleid.

Formeel heeft een boer die met BSE te maken krijgt de keuze tussen het ruimen van het gehele bedrijf of slechts een gedeelte daarvan. Kiest hij voor het laatste, dan tekent hij echter voor zijn faillissement. De boer heeft dus feitelijk geen keuze. Dat deze onbevredigende situatie meer en meer vragen oproept, is wel duidelijk, te meer daar in alle voorgaande BSE-gevallen is gebleken dat alleen de BSE-koe ziek was en dat de rest van de veestapel, inclusief nakomelingen elders, absoluut BSE-vrij was. In dit licht leg ik de minister de volgende vragen voor.

Is de minister het met mij eens dat de economische motieven, los van de vraag hoe reëel de dreiging is, bepalend zijn voor het beleid? Het gaat om door Nederland aanvullend gestelde eisen, boven op hetgeen de EU voorschrijft. Hoe luidt het ethische oordeel van de minister over de huidige situatie?

De minister heeft in december vorig jaar een brief naar de Kamer gestuurd, waarin hij beschrijft hoe er in Duitsland met producten van gedeeltelijk geruimde bedrijven wordt omgegaan. Hoe is het