

Voorzitter

vernemen wanneer het er uit is en wanneer wij over de Postwet kunnen stemmen. Dit is belangrijk voor de postsector. De fractie van D66 wil hier tegen deze achtergrond heel graag snel over stemmen. Daarom vernemen wij graag zo snel mogelijk in een brief hoe het staat met de onderhandelingen en wanneer wij ter zake eindelijk een besluit kunnen nemen.

De heer **Crone** (PvdA): Er is een brief van het kabinet waarin staat dat wij op 16 mei de brief krijgen waarvan wij gehoopt hadden dat die er vandaag zou zijn. Die brief is er dus morgen.

De heer **Van der Ham** (D66): Er staat echter nog niet in wanneer het kabinet er uit is. Er staat alleen in dat er een brief komt. Wij willen evenwel weten wanneer er daadwerkelijk over de Postwet gestemd kan worden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik denk dat wij uiterlijk volgende week dinsdag om 12.00 uur uitsluitel van het kabinet moeten krijgen over zijn positie in dit debat. Het lijkt mij verstandig dat die brief op tijd komt. Wij kunnen dan volgende week dinsdag bij de regeling een besluit nemen: of heropening van de beraadslaging of een definitieve datum voor stemmingen over de Postwet.

De heer **Aptroot** (VVD): Ook de VVD-fractie is van mening dat het kabinet uiterlijk volgende week dinsdag 12.00 uur met een brief moet komen, waarin ook staat wat het kabinet van de amendementen vindt. Dat is namelijk niet duidelijk geworden in het debat.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Het moge duidelijk zijn dat wij pas stemming over de Postwet wensen na het brede debat over de marktwerking. Overigens staat in de brief die het kabinet vandaag naar de Kamer heeft gestuurd, dat de brief over dit onderwerp pas na 16 mei komt en niet op 16 mei.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik sluit mij van harte aan bij de suggesties van de fracties van GroenLinks en de VVD. Mijn verzoek is dan ook dat het kabinet voor dinsdag 12.00 uur meer duidelijkheid verschaft in een brief aan de Kamer. De fracties zijn het hierover dus eens.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Gisteren is via RTL Nieuws het rapport Omgevingsverkenning ruimtelijke opgave 2020-2040 en een daarop gebaseerd beleidsstuk van VROM in de openbaarheid gekomen. Ik heb beide stukken bij mij. Zij bevatten belangrijke analyses over verschillende beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, verkeer, kilometerheffing, natuur, wonen en bouwen. Buiten dit huis woedt de discussie over deze stukken in volle hevigheid. Bij monde van minister Eurlings heeft het kabinet er al op gereageerd. Het lijkt mij daarom correct dat deze stukken ter beschikking van de Kamer

worden gesteld zodat alle leden er kennis van kunnen nemen. Ik verzoek de regering dan ook om beide stukken binnen een week aan de Kamer te zenden, vergezeld van een kabinetsreactie. Ik doe dit verzoek mede namens de heer Van der Ham.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde van de regeling van werkzaamheden gekomen. Alvorens wij beginnen met het VAO IJzeren Rijn, schors ik de vergadering enkele ogenblikken. Overigens heet ik de gasten van de Belgische ambassade van harte welkom bij dit debat.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 april 2007 over **de IJzeren Rijn**.

□

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De Kamer heeft in december 2004 unaniem aangegeven dat de IJzeren Rijn zonder ingrijpende maatregelen op het gebied van milieu, veiligheid en leefbaarheid niet meer geschikt is voor goederenvervoer. Wij houden er niet van om te discussiëren over al dan niet reactiveren en over de vraag of het al dan niet om het historische tracé gaat. Wat onze fractie betreft gelden de maatregelen, genoemd in de motie-Hessels/Hofstra, voor het hele tracé. Daarnaast vinden wij dat de tijd rijp is om samen met België en Duitsland na te gaan of alle alternatieven bekeken zijn en of er geen beter alternatief is. Vandaar dat ik twee moties wil indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de IJzeren Rijn negatieve gevolgen heeft voor de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden De Meinweg, Weerter- en Budelerbergen en het Leudal en het leefklimaat in de gemeenten Cranendonck, Weert, Leudal, Roermond en Roerdalen;

overwegende dat er in de aangenomen motie-Hessels/Hofstra van wordt uitgegaan dat er geen tijdelijk of beperkt gebruik van de IJzeren Rijn gemaakt wordt alvorens er maatregelen genomen zijn die de leefkwaliteit en de natuur beschermen;

overwegende dat in de motie-Hessels/Hofstra expliciet maatregelen zijn genoemd ter bescherming van het natuurgebied Weerter- en Budelerbergen bij heropening en heringebruikneming van tot op dat moment niet meer

Roemer

in gebruik zijnde delen van het historisch tracé;

overwegende dat bij vaststelling van de motie het wel of niet onderdeel zijn van bestaand spoor, betreffende delen van de IJzeren Rijn, geen punt van discussie is geweest;

overwegende dat het Hof van Arbitrage geen uitspraak heeft gedaan over het recht van doortocht en over het tijdelijk gebruik, dat het Hof hierbij louter en alleen de inhoud van het Tractatenblad heeft aangehaald en heeft geconcludeerd dat het over recht van doortocht en tijdelijk gebruik geen uitspraak behoeft te doen;

overwegende dat de uitspraak van de rechtbank Maastricht zich beperkte tot de constatering dat ProRail een ontheffing voor onderhoud heeft aangevraagd en niet voor reactivering van het historisch tracé en dat de rechter daarop derhalve geen uitspraak behoefde te doen;

verzoekt de regering, met onmiddellijke ingang het gebruik van het gedeelte Weert-Budel stop te zetten tot het moment waarop de voorzieningen zoals omschreven in de motie-Hessels/Hofstra voor dat deel zijn genomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer, De Krom, Duyvendak, Madlener en Van der Staaij.

Zij krijgt nr. 19 (27737).

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter, ik zou ter verheldering twee vragen willen stellen. In een van de overwegingen gaat het om de maatregelen in de motie-Hessels/Hofstra ter bescherming ter bescherming van het natuurgebied Weerter- en Budelerbergen bij heropening en heringebruikneming van tot op dat moment niet meer in gebruik zijnde delen van het historisch tracé. Ik heb de indruk dat de heer Roemer met deze motie wil bewerkstelligen dat het deel van het tracé van de Belgische grens tot Weert gesloten wordt, maar zoals het er staat, wil hij wachten tot het moment waarop een niet meer in gebruik zijnd deel van het tracé in gebruik zal worden genomen. Wel, het genoemde deel is altijd in gebruik geweest, hoe beperkt ook, dus betekent dit dan dat de heer Roemer wil wachten tot er een trein door De Meinweg gaat rijden voordat hij deze motie van kracht wil laten worden?

Daarnaast geeft hij aan dat er geen uitspraak behoeft te worden gedaan over het recht van doortocht en over tijdelijk gebruik, omdat er in het Tractatenblad zou staan dat dit niet nodig is. Nu lees ik dit nergens in het Tractatenblad waarom het gaat, daar staat niets in over tijdelijk gebruik en het recht van doortocht. Wellicht kan de heer Roemer dus even toelichten waar het precies staat.

De heer **Roemer** (SP): Het gaat mij erom dat het hele tracé van de IJzeren Rijn niet gebruikt zal worden voordat de in de motie-Hessels/Hofstra genoemde maatregelen genomen zullen zijn. Die maatregelen zijn nog niet genomen. Dat betekent dat wij voor het gehele tracé de ingebruikname van de IJzeren Rijn afwijzen en vooral voor het eerste stuk. Ik heb het gehele tracé bekeken en gezien tot welke overlast het overal kan

leiden. U hebt dat ook gedaan. De Kamer was unaniem van mening dat er geen treinen meer moesten rijden, ook niet een paar. Ik wil dat de Kamer de rug recht houdt en zegt dat er maatregelen moeten worden genomen alvorens België met treinen gaat rijden. Dat is de essentie van de motie.

Over de uitspraken in arbitragezaken heb ik mij ook laten informeren. Door het bereikte compromis is ervan uitgegaan dat het Hof er uiteindelijk geen uitspraak over heeft hoeven doen, omdat Nederland en België het in overleg daarover eens waren. Daarom is het arbitrair en zeggen ook advocaten dat het anders had gekund.

De heer **Hessels** (CDA): Dat laatste is faliekant onjuist. Nederland en België waren en zijn het niet eens over tijdelijk gebruik. Nederland en België zijn het wel eens over het recht van doortocht. Dat staat ook in het Tractatenblad. Daarin staat echter niet dat er tijdelijk gebruik zal zijn. Daarover is nadrukkelijk geen uitspraak gedaan. België is zelfs in beroep gegaan tegen de eerste uitspraak van het Hof van Arbitrage en heeft alsnog gevraagd of het uitspraak wilde doen over het tijdelijk gebruik. Dat heeft het Hof dus niet gedaan. Het was dus een bewust niet doen van een uitspraak erover.

Verder begrijp ik nog steeds de strekking van de motie niet. Zoals het er staat, is het een nietszeggende motie. Als het wel zo zou zijn, vraag ik mij af of Nederland als goede nabuur van België, in goede overeenstemming pratend met België om te komen tot alternatieven, na een veroordeling door het Hof van Arbitrage om een spoorweg te heropenen dan moet beginnen met een stuk dat open is, te sluiten. Dat lijkt mij niet de goede volgorde. Ik wil er uit komen. Ik wil voorkomen dat België de kans krijgt om naar het Europese Hof te gaan om daar om heropening van het totale historische tracé te vragen en dat over anderhalf jaar de treinen door De Meinweg en door Roermond rijden. Wat zegt de SP dan?

De heer **Roemer** (SP): Het is jammer dat de heer Hessels in de motie niet snapt wat vier andere fracties wel snappen. Het gaat mij erom dat de Kamer haar rug recht houdt, dat er geen treinen over dat tracé gaan rijden alvorens de genoemde maatregelen zijn genomen. Dat is de strekking van de motie. Ik had gehoopt dat er Kamerbrede steun voor zou zijn, want dat was de strekking van de motie-Hessels/Hofstra.

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de IJzeren Rijn negatieve gevolgen heeft voor de Habitat- en Vogelrichtlijngebieden De Meinweg, Weerter- en Budelerbergen en het Leudal en het leefklimaat in de gemeenten Cranendonck, Weert, Leudal, Roermond en Roerdalen;

overwegende dat andere tracés tot nu toe buiten beschouwing zijn gelaten;

constaterende dat België het recht heeft om over Nederlands grondgebied per spoor goederen te

Roemer

vervoeren;

overwegende dat op basis van de signalen uit Duitsland, Duitsland het historische tracé niet als oplossing ziet voor een reactivering van de IJzeren Rijn;

van mening dat met goede alternatieve tracés België mogelijk bereid is deze spoorverbinding niet over het historische tracé te laten gaan;

van mening dat de uitspraak van het Hof van Arbitrage de mogelijkheid van alternatieve tracés toestaat;

verzoekt de regering, alle mogelijke alternatieve routes te onderzoeken tussen Antwerpen en het Roergebied en dit te betrekken bij de onderhandelingen met België en Duitsland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer, De Krom, Duyvendak, Madlener en Van der Ham.

Zij krijgt nr. 20 (27737).

De heer **Madlener** (PVV): Mijnheer de voorzitter. Namens de PVV wil ik inzoomen op een klein stukje van dit historische tracé en wel een heel bijzonder stuk, het stuk dat door het natuurgebied De Meinweg in Limburg loopt, ongeveer van Roermond tot Dalhem. Dat is een bijzonder natuurgebied. Het tracé is in 1991 voorgoed gesloten, met de bedoeling er nooit meer een trein overheen te laten rijden. Wij vinden eigenlijk dat deze halfrotte bielzen en rottend ijzer niet in een natuurgebied horen achter te blijven, zelfs niet als er een salamander op gaat liggen zonnen. Het verschil tussen weghalen en laten liggen kan tevens het verschil zijn tussen aanleggen of opknappen. Dat is ook de reden dat mensen vaak een oude schuur in hun tuin laten staan: het opknappen daarvan is soms eenvoudiger dan het aanvragen van een bouwvergunning om een nieuwe schuur te bouwen. Wij vermoeden dus dat het wegnemen van die overblijfselen de roep om het opnieuw in gebruik nemen zal doen verstommen. Ik heb dan ook de volgende motie voorbereid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het traject Roermond-Dalheim in 1991 voorgoed gesloten is voor al het treinverkeer;

overwegende dat dit tracé door een belangrijk natuurgebied loopt, dat de discussie over heropenstelling van dit baanvak telkens leidt tot onrust onder de bewoners en grote schade aan de natuur en de leefbaarheid zal opleveren;

verzoekt de regering, het historische tracé van de IJzeren Rijn, met name het spoor door het Nationaal Park De

Meinweg, niet opnieuw in gebruik te nemen en de bestaande railinfrastructuur te slopen, inclusief wegname van alle bielzen, dwarsliggers, rails en overige aanhoorigheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (27737).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. In het algemeen overleg over de IJzeren Rijn heeft de PvdA-fractie opgemerkt dat zij van de minister verwacht dat hij de onderhandelingen met de Belgen en de Duitsers proactief ingaat met in het achterhoofd alle relevante alternatieven. Zij heeft het alternatief langs de A67 bij Venlo, de Fenix, als voorbeeld genoemd dat doorgerekend en wel met voor- en nadelen aan de orde moet komen.

Vanmorgen hebben wij van de minister een brief ontvangen waaruit duidelijk blijkt dat hij zijn huiswerk voor de volgende onderhandelingsronde op orde wil hebben. De motie van de SP-fractie over de alternatieven is in onze visie dan ook overbodig geworden.

De minister schrijft in zijn brief over de financiële bijdrage van de Belgen. De PvdA-fractie gaat daarbij uit van een vast bedrag en dus niet van een percentage. Is dat correct?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer de voorzitter. Dit debat is de voortzetting van het algemeen overleg met de minister dat drie weken geleden is gehouden. In die week hebben wij met hem ook een debat gevoerd over de Betuwelijn. In het laatstgenoemde debat had de minister er uiteraard behoefte aan om heel optimistisch over te komen. Trots merkte hij namelijk op: "De Betuwelijn wordt een groot succes. Wij beginnen al met zeven treinen per dag, dus vijftig per week!" Hij zette dat zwaar aan met zijn niet geringe retorische gave: "Moet je horen, zeven treinen per dag!"

Twee dagen eerder voerden wij met de minister een debat over de IJzeren Rijn, waarin hij bijna fluisterde dat het slechts zeven treinen zijn. Hij merkte zachtjes op dat het er echt niet meer zullen zijn. Het gaat er dus om vanuit welk perspectief je een en ander onder de loep neemt: vanuit het ene perspectief gezien, zijn het veel treinen en vanuit het andere zijn het er weinig.

Het gehele traject, ook dat van Budel naar Weert, is het historische tracé IJzeren Rijn. Daarover mag geen misverstand bestaan. Dat tracé wordt in gebruik genomen en dat is in tegenspraak met de uitkomst van de debatten met voormalig minister Peijs. Die debatten staan mij nog helder voor de geest. Dat is ook in tegenspraak met de intentie van de motie-Hessels/Hofstra. Mijn fractie steunt dan ook van harte de motie-Roemer waarin staat dat wij dat op dit moment niet moeten doen gezien de bezwaren voor de natuur en de mensen. De minister goochelt met cijfers over de mate waarin dat tracé de afgelopen periode is gebruikt. Dat gebruik is uiterst marginaal geweest en daarvan was

Duyvendak

vooral sprake op een ander gedeelte. Dit is echter niet het moment om daarover te discussiëren.

Ook in relatie tot de discussie over de alternatieven steunen wij de motie-Roemer. Gelukkig maken wij uit de brief van de minister op dat hij bereid is om in die richting te denken. Er is in ieder geval beweging te bespeuren. Mijn fractie pleit voor een volledige inzet op de alternatieven. Het lijkt ons dan ook van belang om daarover te debatteren en een Kameruitspraak te doen.

Ik moet nu naar een andere verplichting, maar wij blijven het debat op afstand met grote belangstelling volgen.

□

De heer **Hessels** (CDA): Voorzitter. Het is de zoveelste keer dat wij hier spreken over de gevolgen van een verdrag van bijna 170 jaar oud, en van een verdrag van bijna 130 jaar. Dat komt niet heel vaak voor! Het wordt tijd dat dit nu eens goed wordt geregeld. In het algemeen overleg kwam al aan de orde dat goed regelen inhoudt: niet blijven hangen bij tracés uit 1839 of 1872, maar kijken naar de huidige situatie.

In het algemeen overleg lag de nadruk op de alternatieven. Ik meen dat er Kamerbreed op is aangedrongen dat de minister daarnaar zal kijken. Wij hebben intussen twee brieven van de minister ontvangen, waarvan de laatste vanmorgen nog binnenkwam. Ik moet zeggen dat ik heel tevreden ben met die laatste brief. De minister geeft daarin onomwonden toe dat hij zich volledig zal inzetten voor het realiseren van alternatieven, maar wij zijn daarin afhankelijk van de welwillendheid van België en Duitsland, want die alternatieven zullen toch ergens op moeten aansluiten. Ik vind het zoals gezegd een prima brief. Ik vind dat wij in een goede verstandhouding met België en Duitsland moeten werken aan het zoeken naar alternatieven. En daarom moeten wij niet het stuk dat nog open is, gaan sluiten.

Wel wil ik nog een aanvullende vraag aan de minister stellen over een alternatief dat in 2001 nog niet is meegenomen: het alternatief Genk-Sittard-Duitsland, oftewel de Fenixvariant. Daarin zijn particuliere investeerders geïnteresseerd, daar ligt het spoor, daar is de milieubeweging bereid aan mee te werken. Is de minister bereid om dit alternatief nadrukkelijk te laten bekijken, zodat het kan worden meegenomen in de onderhandelingen, en bij onze Belgische en Duitse vrienden onder de aandacht kan worden gebracht?

Op de meeste veiligheidspunten zijn wij gerustgesteld, maar ik heb nog een vraag over de rangeerbewegingen in Roermond en Venlo. Als dat rare tracé wordt gevolgd, met "kop maken" in Roermond en Venlo, is de minister dan bereid aan ProRail te vragen, bij de vergunningverlening nadrukkelijk te letten op de lading van die treinen? Ik zou niet willen dat een chemische trein in het centrum van Roermond of in dat van Venlo gaat rangeren.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Collega Duyvendak zei terecht dat het niet de eerste keer is dat wij hier over deze problematiek praten. Ik geloof ook niet dat iemand betwist dat België het recht van doortocht heeft, maar wel onder de uitdrukkelijke voorwaarde dat het leefklimaat van de gemeenten wordt gewaarborgd. Wij moeten

dus niet over een negentiende-eeuws karrenspoor zware treinen laten rijden. De eisen, zoals neergelegd in de motie-Hessels/Hofstra, moeten gewoon worden uitgevoerd en nagekomen. Bovendien moet worden gekeken naar alternatieven. Dat is de reden waarom de VVD-fractie de beide moties van de SP heeft meegetekend. De moties zijn een herbevestiging van de uitgangspunten van deze Kamer, zoals die hier eerder zijn besproken. Ik hoop dat de minister de moties opvat als een steun in de rug.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigden voor hun bijdragen in dit VAO over de IJzeren Rijn. Zoals velen uwer hebben gezegd, is het een debat in een reeks van zeer vele. Ik heb de laatste brief nadrukkelijk aan u doen toekomen om er geen enkele twijfel over te laten bestaan wat mijn positie is. Nogmaals voor alle duidelijkheid, ik ben zeer gemotiveerd om te blijven bekijken of er een ander tracé mogelijk is dan het historische tracé van de IJzeren Rijn. Ik wil er erg mijn best voor doen. In ieder gesprek dat ik in Brussel, Bonn of Berlijn zal hebben, zal dit aan de orde worden gesteld. Ik heb daarbij alleen gezegd – juist omdat ik het belangrijk vind dat wij maximaal voor de kans gaan die er misschien nog is – dat wij ons er wel van moeten vergewissen dat dit het zoveelste debat in een lange reeks is en dat er wel iets gebeurd is de laatste jaren. Er is een arbitrage-uitspraak. Er is een verdrag vastgesteld. Er zijn dus wel degelijk bindende afspraken tussen Nederland en België. Daarom moeten wij, als wij tot een ander tracé willen komen, dat echt samen met de Belgen doen en niet in gevecht met de Belgen.

Ik zal dus zeer gemotiveerd zijn en heb daarvoor graag mijn huiswerk op orde. In de brief heb ik in alle openheid de hele waslijst met alle tracés laten zien die wij enkele jaren geleden hebben onderzocht. Dat is toen ook aan uw Kamer gecommuniceerd. Daar zat op dat moment het zogenaamde wondertracé nog niet bij, maar intussen zijn wij weer een aantal jaren verder.

Mevrouw Roefs noemde het A67-tracé. De heer Roemer heeft dat ook nadrukkelijk in het vorige debat genoemd. Ik ben bereid op korte termijn de stand van zaken te actualiseren zodat met deze gegevens precies kan worden bekeken wat de kosten en de baten zijn. Dan hebben wij ons huiswerk af.

Ik ben ook zeer bereid het zogenaamde Fenix- of Sittardtracé van een actuele studie te voorzien om zodoende te bekijken wat het zou kosten en wat het zou opleveren. Ik zeg de heer Hessels toe dat ik nog deze zomer met een geactualiseerd beeld van die twee tracés naar de Kamer kom.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vraag de minister om dan niet sec naar de aanleg van het tracé te kijken, maar ook bijvoorbeeld naar de A67 bij Venlo waar in de binnenstad een probleem is over een spoorwegemplacement dat moet worden verplaatst. De minister zou dan kunnen bekijken of daar een win-winsituatie te creëren is in plaats van sec de alternatieven van het tracé op een rij zetten.

Minister **Eurlings**: Ik denk dat bij zo'n actualisering ook dergelijke punten zullen worden gezien. Zo'n uitplaatsing kost natuurlijk wel heel veel geld. Er zal in ieder geval



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

een actualisering plaatsvinden die ik uiterlijk deze zomer zal presenteren. Dat geldt met name het tracé van de A67 en de Fenixvariant. Aldus kan ik in de gesprekken die nog volgen het actuele werk alsmede de alternatieven voorhouden. Ik zeg er wel meteen bij dat wij ons niet rijk moeten rekenen. Tot nu toe is het wondertracé anders dan de IJzeren Rijn niet gevonden. Bovendien hebben wij de Belgen nodig willen wij tot een ander tracé komen. Dat is de realiteit, maar weet wel dat hier een minister staat die gemotiveerd is. Wij gaan die actualisering rond genoemde twee tracés doen, die de Kamer vervolgens zal bereiken. Met die actualisering zal ik tevens mijn voordeel proberen te doen in alle gesprekken die ik in Brussel, Bonn en Berlijn zal voeren.

De heer **Madlener** (PVV): Waar wij dit allemaal doen om de Antwerpse haven te faciliteren, zou ik graag van de minister willen horen dat de inzet moet zijn dat de kosten voor rekening van de Belgen zullen komen.

Minister **Eurlings**: Daarover is in het kader van de arbitrage een uitspraak gedaan, in de zin dat de kosten gedeeld zullen worden. Er is wel bij gezegd dat wat betreft het deel rond Roermond en De Meinweg een deel van de kosten in Nederland zal neerslaan. Er is wel een arbitrage geweest. Wij zijn in deze discussie dus niet ins Freie. Er zijn wel degelijk posities die wij gewoon te eerbiedigen hebben. Ik sta er als minister ook voor dat ik die posities eerbiedig. Dat zeg ik ook in de richting van onze zuiderburen. Dat wil echter niet zeggen dat ik niet het uiterste zal proberen om de Belgen ertoe te verleiden om met open mind te bekijken of men de ene zekerheid van het historisch tracé zou kunnen inruilen voor een andere zekerheid, een ander tracé dat wellicht een grotere vervoerswaarde heeft – daar profiteren de Belgen van, maar wellicht profiteren ook wij daarvan – en dat minder overlast en minder risico's op het vlak van veiligheid met zich meebrengt. Bij de alternatieven zat tot nu toe nog geen "wondertracé". Daarom vind ik de actualiseringslag in de richting van die twee tracés belangrijk. Die zeg ik dus van harte toe.

De heer **Hessels** (CDA): Is de minister bereid om daarbij

ook de mogelijkheden van pps-constructies nadrukkelijk te bezien?

Minister **Eurlings**: Voor zover private partijen grote interesse hebben om bij te dragen aan de financiering, ben ik de laatste om daarvoor mijn ogen te sluiten. Ik heb begrepen dat u zeer veel inzicht hebt in het Fenixalternatief. Ik nodig u er bij dezen toe uit om, als er werkelijk bereidheid tot commitment is, mij de gegevens snel te doen toekomen, zodat ik die in de analyse kan meenemen. Ik ben daar dus zeer toe bereid.

Met de brieven die ik de Kamer heb doen toekomen, probeer ik dus een gedreven, maar realistisch beeld te schetsen. Juist omdat ik de kans overeind wil houden dat wij nog resultaat bereiken, moeten wij het realisme overeind houden. Daarom moeten wij ook geen verlieswedstrijd gaan vechten. Het historische tracé heeft verschillende gedeelten: het gedeelte tussen de Belgische grens en Weert, het gedeelte tussen Weert en Roermond en het gedeelte tussen Roermond en de Duitse grens. Al die drie delen vallen onder het historische tracé. Toch zijn zij, wat onze mogelijkheden betreft om er iets mee te doen, volstrekt verschillend. Het tracé tussen Weert en Roermond is een intercitytracé. Daar rijden heel veel treinen per dag en dat tracé is altijd geopend geweest. Over het tracé tussen de Belgische grens en Weert hebben wij in het vorige debat uitgebreid van gedachten gewisseld. Volgens de heer Roemer is het feit dat enkele treinen over dit tracé zullen rijden, net zoals dat tot 2004 het geval was, in strijd met de motie-Hessels/Hofstra. Die motie verzocht de regering immers om niet over te gaan tot reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn. Ik heb gezegd dat die motie-Hessels/Hofstra mijn kompas is, maar ik ben het niet met de geachte afgevaardigde de heer Roemer eens dat dit daarmee in strijd zou zijn. Wat heeft de rechter immers uitgesproken toen hij zeer recent een uitspraak over dat tracé moest doen? Hij heeft uitgesproken dat het niet gaat om een heropening van het historische tracé. Die uitspraak is rechterlijk heel nadrukkelijk gedaan.

Ik heb veel redenen om de aanneming van de motie-Roemer c.s. af te raden. Ik begrijp de emotie in het gebied rond Weert en ik begrijp dat wij daar allemaal liever geen trein hebben rijden. Als de rechter zegt dat het geen heropening is van het tracé en dat het behoort tot het hoofdspoorwegnet, heb ik echter een aantal argumenten om het gevecht over dat tracé niet op die manier aan te gaan. Allereerst kijk ik naar de overwegingen in de motie en daarna wil ik reageren op het verzoek in de motie. Ik heb moeite met de overwegingen. Ik zal puntsgewijs aangeven waarom. Ten eerste heeft het Permanent Hof van Arbitrage wel degelijk expliciet uitgesproken dat België het recht op doortocht heeft. Die uitspraak is voor Nederland – regering en parlement – bindend.

Ten tweede: het Permanent Hof van Arbitrage heeft inderdaad geen uitspraak gedaan over het tijdelijk rijden, maar dat was door beide landen ook niet gevraagd. In een dergelijke internationale arbitragezaak is de standaardprocedure dat de arbiters zich uitsluitend uitspreken over de zaken die beide partijen gezamenlijk op de vragenlijst zetten. Ik moet de heer Hessels gelijk geven: Nederland heeft het onderwerp "tijdelijk rijden" bewust niet aan de arbitrage voorgelegd, omdat wij tegen dat tijdelijk rijden zijn en niet het risico wilden

Eurlings

lopen dat de arbiters Nederland daartoe zouden verplichten. Dat is dus ook niet gebeurd. Dat was een bewuste keus van ons om dat risico niet te lopen. Ten derde heeft het Permanent Hof van Arbitrage uitspraak gedaan op basis van al het geldende internationale recht naar aanleiding van vragen die door België en Nederland samen zijn geformuleerd. Die arbitragevragen zijn vastgelegd in een formeel verdrag tussen België en Nederland, het zogenoemde Arbitrageverdrag. Dit Arbitrageverdrag is na uitgebreide debatten in november 2004 expliciet goedgekeurd door de Tweede Kamer en in mei 2005 door de Eerste Kamer. Het verdrag is als vanzelfsprekend ook goedgekeurd in de Belgische parlementaire behandeling. Kort en goed: dit verdrag is bindend. Juist als wij nog iets willen bereiken, moeten wij wel die realiteit onder ogen zien.

De strekking van de motie is een verzoek om het gebruik van het spoorbaanvak Budel-Weert met onmiddellijke ingang stop te zetten. Het zal geen verbazing wekken dat ik ook hiertegen bezwaren heb en dat ik de aanneming van deze motie moet ontraden en wel om de volgende redenen. In de eerste plaats is er de rechterlijke uitspraak dat dit geen heropening is van het tracé, dat dit gedeelte behoort tot het hoofdspoor en dat ProRail het spoor geschikt moet maken voor vervoer als een vervoerder een aanvraag indient. De heer Roemer kan mij dan natuurlijk vragen om alles op alles te zetten, maar dit is een zeer moeilijke juridische weg. De bewijslast ligt bij mij, ik zal door vervoerders worden aangeklaagd en ik heb geen steekhoudend argument om dit tracé er nu uit te halen. De rechter die het besluit zal toetsen aan de criteria die gelden voor de aanwijzing van een hoofdspoorweg, zal waarschijnlijk tot de conclusie komen dat Budel-Weert geheel voldoet aan die criteria. De kans is dus levensgroot dat, zelfs als ik die weg zou gaan, de rechter mijn besluit zal vernietigen.

Dit juridische steekspel leidt waarschijnlijk nergens toe, maar het zal wel de verhouding tussen België en Nederland verzieken. Wij gaan dan de loopgraven in. De Kamer heeft gevraagd of ik de alternatieven wil onderzoeken, maar als wij nog een kans willen hebben dat een van die alternatieven door België wordt geaccepteerd als uitruil voor het historisch tracé IJzeren Rijn, is een loopgravenoorlog met België het laatste dat wij kunnen gebruiken. Ik zie dan geen enkele kans meer om tot een alternatief te komen.

Daarom heb ik in het eerdere debat gezegd dat ik begrip heb voor de emoties in de regio Weert, maar ook dat als wij een wedstrijd aangaan die wij niet kunnen winnen, wij het tegengestelde zullen bereiken van wat wij willen. De verhouding met België zal volstrekt verziekt zijn en het tracé zal niet worden gesloten, want het behoort tot het hoofdspoorwegnet en dan is er volgens de rechter geen sprake van heropening van het tracé. Er is dan nauwelijks of geen kans meer op een alternatief voor het historische tracé.

Ik heb tijdens het algemeen overleg al gezegd dat ik er niet rouwig om ben dat er geen geluidsschermen zijn aangebracht, want dan kan de capaciteit van het baanvak zodanig worden verhoogd dat er niet een enkele boemel over kan rijden, maar dat België het stevig kan gaan gebruiken. Dan zijn de inwoners van Weert en omgeving alleen maar slechter af.

Ik ontraad daarom de aanneming van de motie op stuk nr. 19.

Er is nog een tweede motie ingediend waarin op basis van een aantal argumenten wordt aangedrongen op een alternatief. Ik heb al gezegd dat ik bereid ben om uitgaande van de waslijst alternatieven die ik in mijn brief heb opgenomen en die de Kamer al heeft behandeld, deze zomer met een actualisering te komen van het Fenixtracé waarover de heer Hessels sprak en van A67-tracé dat zo nadrukkelijk door mevrouw Roefs werd genoemd. Ik hoop daarmee de noodzaak van de motie weg te nemen. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat die dan overbodig is. Als ik de motie regel voor regel zou bezien, zitten er wat overwegingen in die op zijn zachtst gezegd niet zo gemakkelijk te accepteren zijn, omdat ze een bepaalde interpretatie van arbitrage uitstralen waarin ik mij niet kan vinden. Ik hoop, de hand uitstekend, dat ik in de lijn van deze motie opereer door toe te zeggen dat ik de A67- en Fenixtracés uiterlijk deze zomer heb geactualiseerd, dat ik mijn huiswerk dan up-to-date heb en dat ik deze tracés in elk gesprek dat ik heb als alternatieven naar voren zal brengen.

De heer **Roemer** (SP): Destijds was er een waslijst aan alternatieven, 25 stuks als ik mij niet vergis. Er is toen een schifting gemaakt waarna uiteindelijk zeven alternatieven daadwerkelijk zijn onderzocht. De andere alternatieven zijn voortijdig van de lijst afgehaald omdat dat zij niet voor het grootste deel over het historische tracé liepen. De zeven alternatieven zijn vervolgens bekeken met een soort MER, die bij mijn weten nooit in de Kamer is behandeld. Zegt de minister toe dat die complete lijst wordt bekeken, dus ook de achttien alternatieven die destijds bij de eerste schifting van de lijst zijn gehaald?

Minister **Eurlings**: Neen, ik zeg datgene toe wat ik net heb toegezegd over de twee tracés die niet het minst kansrijk waren. Ik kan 1001 dingen gaan onderzoeken, maar dan weten wij zeker dat wij niet snel resultaat hebben. Ik zie er het nut niet meer van in om weer heel veel onderzoek te gaan doen naar alternatieven die destijds heel slecht scoorden, ofwel omdat ze volstrekt onbetaalbaar waren ofwel omdat ze ons op het vlak van de overlast niet in een betere positie zouden brengen, maar in een veel slechtere. De heer Roemer heeft zelf het A67-tracé genoemd als een interessante variant. Ik heb toegezegd dat ik het huiswerk op dat punt wil actualiseren en dat ik de resultaten uiterlijk deze zomer naar uw Kamer stuur. Dit zal dus grote prioriteit hebben. Ik heb de heer Hessels toegezegd dat hetzelfde geldt voor het Fenixtracé.

Destijds zat het wondertracé er niet bij. Ik heb de tijd genomen om na te zoeken wat er allemaal is besproken in de Kamerdebatten en wat er in de rapportages stond. Wellicht leiden de nieuwe data tot andere inzichten wanneer de Kamer zich daarover buigt. Wellicht heb ik dan een beter geactualiseerd pakket dat ik aan de Belgen kan aanreiken, een pakket dat misschien gunstig genoeg kan worden gemaakt om de Belgen te verleiden om de zekerheid van het historische tracé op te geven voor iets anders. Die geste wil ik doen; ik hoop dat ik daarmee handel in de lijn van de motie van de heer Roemer en in de geest van zijn insteek en gedrevenheid. Ik hoop dat ik hiermee tegemoet kom aan de wens die in de motie staat. Nogmaals, de motietekst zelf bevat enkele uitspraken die naar mijn mening een erg persoonlijke interpretatie vormen van een aantal zaken en waar ik zelf

Eurlings

heel wat argumenten tegenover kan zetten. Ik zie problemen met de motie, maar ik hoop dat ik met mijn toezeggingen in de lijn ervan opereer.

De heer **Madlener** (PVV): Wat is de visie van de minister op zijn onderhandelingspositie, nu bekend is dat ook de Vlamingen en de Walen strijden over de IJzeren Rijn? De Walen zijn er niet zo blij mee, want zij willen de Monsroute goed blijven gebruiken. Ik wil graag weten of de minister dit als een steun in de rug ziet bij de onderhandelingen.

Minister **Eurlings**: Iedere discussie is op zich interessant. Ik heb dit debat echter ook wel eens vanuit een andere verantwoordelijkheid gevoerd. Ondanks mijn betrekkelijk beperkte leeftijd is dat toch alweer heel wat jaren terug. Dit dossier loopt al vele jaren. Destijds was de Monslijn ook al nadrukkelijk een binnen-Belgisch alternatief. Vanuit Wallonië gezien is er natuurlijk zeer veel voor te zeggen om het vervoer via Wallonië te laten lopen. Ook destijds waren er al geluiden in die richting, maar het komt nu erg geprononceerd naar voren. Het is ook weer verkiezingstijd in België. Iedere discussie is op zich interessant, alleen is deze discussie niet erg nieuw. Als wij wat willen bereiken, moet ik gewoon constateren dat het officiële standpunt van België is zoals het is. Ik heb het dan niet alleen over het standpunt van Vlaanderen, maar ook dat van België. Zo lang dat zo is, zitten wij in deze situatie. De arbitrage ligt er. Vanuit goed nabuurschap en vanuit het belang van het opbouwen van een goede band met de Belgen, moeten wij proberen om een dusdanig verleidelijk alternatief te hebben – waarin de kosten wel op zijn minst worden gedeeld – dat de Belgen wellicht de ene zekerheid voor de andere willen inwisselen. Op die manier moeten wij aanvliegen; dat biedt de beste kansen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De minister heeft twee alternatieven genoemd. Ik neem aan dat de alternatieven die terechtkomen in het Duitse rapport, ook worden meegenomen.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik heb het voorstel van de Duitsers nog niet gezien. Zij opereren heel omzichtig, omdat ook zij inzien dat het belangrijk is om de hand uit te steken richting onze zuiderburen en niet uit te gaan van strijd. De media hebben ons bericht dat in opdracht van de Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen het A52-tracé zou zijn onderzocht. Er werd gewag gemaakt van een dertig kilometer lange nieuwe spoorlijn van Roermond-Noord naar Mönchengladbach. Als het Duitse plan er ligt, zullen wij uiteraard daarover onze gedachten laten gaan. Dit zal ik vanzelfsprekend meenemen in de communicatie met de Kamer over de A67 en Fenix.

De arbitrage-uitspraak bepaalt dat de Belgen een groot gedeelte van de kosten in Nederland moeten betalen. De kosten van de aanpassingen rond Roermond en de tunnel onder de Meinweg zijn voor een groot deel voor Nederland. Hoeveel de Belgen precies moeten betalen, is nog niet bekend. Een commissie van deskundigen werkt daaraan, in lijn met de uitspraak. Er wordt bezien of tot een vergelijk kan worden gekomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gevraagd of het ging om een vast bedrag dan wel een percentage. Er kan worden uitgerekend wat het oude IJzeren Rijntracé zou kosten,

waarbij de extra kosten voor Nederlandse rekening komen. Als Nederland dan met een alternatief komt, betaalt België gewoon het vaste bedrag en Nederland de extra kosten. Zal de minister die redenering volgen?

Minister **Eurlings**: Het is heel moeilijk om daarover iets te zeggen. Veel hangt af van het alternatief waarmee Nederland komt. België heeft recht op het historische tracé maar ook de plicht om veel aan Nederland te betalen. De vraag is echter of deze lijn voor de haven van Antwerpen wel het maximale logistieke rendement oplevert. Op basis van betere alternatieven kunnen wij de Belgen vragen: wat dragen jullie daaraan bij? Het spreekt voor zich dat zij net als nu een substantiële bijdrage moeten leveren aan alternatieven, want België profiteert van de ontsluiting van de Antwerpse haven. Op deze discussie over de varianten komen wij terug als wij ons huiswerk hebben gedaan. Het zal moeilijk worden om tot overeenstemming te komen. Zelfs als België zich openstelt voor zo'n gesprek, zal moeten worden gediscussieerd over wat de alternatieven de beide landen opleveren.

De heer **Hessels** (CDA): Minister Netelenbos heeft destijds gezegd: 180 mln. voor de boog om Roermond en dat is het, hoe lang het ook gaat duren. Het arbitragehof heeft gezegd dat beide landen de helft van de kosten van de tunnel onder de Meinweg moeten betalen. Voor de rest geldt nog steeds het IJzeren Rijnverdrag: België betaalt het.

Minister **Eurlings**: Daar ga ik van uit. Er moeten echter dingen worden uitgewerkt en geconcretiseerd door de commissie van deskundigen, wat nu in volle gang is. Op basis van de uitspraak vindt overleg plaats over wat nodig is op basis van de Nederlandse regelgeving en wat dat gaat kosten.

De heer Madlener stelt in zijn motie dat de rails uit de Meinweg moeten worden weggehaald om bij de bevolking ieder gevoel van dreigend risico weg te nemen. Ik snap uw punt. Emotioneel kan dat mensen definitief duidelijk maken dat daar nooit meer een trein rijdt. Toch moet ik aannahme van deze motie ontraden. Als wij die spoorlijn nu gaan slopen, betekent dat een behoorlijke extra kostenpost. Ik heb het geld als minister van Verkeer en Waterstaat ook niet voor het oprapen. Bovendien zou het een stevige verstoring van het natuurgebied betekenen. Je moet de boel daar dan misschien wel twee keer gaan verstoren.

Ik snap het gevoel van zekerheid dat u aan mensen wil geven. Ik zeg hier echter nogmaals voor de Handelingen dat er geen tijdelijk gebruik van het tracé door de Meinweg komt. Ik zal er echt voor gaan liggen als er een trein over die rails wil. Ik hoop dat dit een voldoende garantie is. Er zal geen tijdelijk gebruik zijn van het oude tracé door de Meinweg. Ik kan het niet duidelijker zeggen dan dat. Dat is onze positie, dat was onze positie en dat blijft onze positie. Wij kunnen er ook niet toe verplicht worden, omdat het Permanent Hof van Arbitrage niet gevraagd is om daarover een uitspraak te doen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben niet zo onder de indruk van het dreigement van de minister om ervoor te gaan liggen, want er rijdt toch niets meer over dat stuk.

Minister **Eurlings**: Dat was precies de zekerheid die ik

Eurlings

wilde geven. Dan heb ik u al overtuigd en dan zijn wij weer een stap verder.

De heer **De Krom** (VVD): U spreekt over een extra kostenpost. Om hoeveel gaat het dan?

Minister **Eurlings**: Ik heb dat niet onderzocht. Als je al die rails moet wegslopen, dan kunt u zich voorstellen dat dit behoorlijk wat betekent. Ik zou mij kunnen voorstellen dat wij even afwachten hoe het nu verder gaat met dit dossier. Ik zou het geldverspilling vinden om de Meinweg twee keer in te trekken en twee keer de natuur te verstoren. Het is raar maar waar, maar een milieudeskundige heeft mij uitgelegd dat er veel speciale diersoorten zitten rond die bielzen. Dat warmt lekker op, omdat de warmte er blijft hangen. Zo is het werkelijk. Het oude en aftandse tracé dat daar aan het verroesten is, vindt gretig aftrek bij veel natuurlijke bewoners van de Meinweg. Als je daar grof in gaat en de boel opbreekt, maak je dus niet alleen veel kosten. Ik ben ook bang dat de dierlijke bewoners van de Meinweg ons niet dankbaar zouden zijn. Als je dat afzet tegen het feit dat wij sowieso nog meer duidelijkheid krijgen over de vraag wat er eventueel nog moet gebeuren, kan ik mij er alles bij voorstellen om geen extra kosten te maken en even af te wachten. Als wij er samen van overtuigd zijn dat er nooit meer een trein doorheen komt, hoeven wij ook niet bang te zijn dat er nog een trein komt en kunnen wij die rails best nog even laten wegroesten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben niet overtuigd door de minister. Ik wil graag horen wat de kosten dan zijn. Hij noemt de kosten als argument en dan is het ook redelijk als hij aangeeft hoe hoog die kosten zijn.

Minister **Eurlings**: Ik weet het niet, maar ik weet wel dat het heel duur is om daar kilometers spoor op te breken. Ik weet ook dat het niet zinnig is, want er gaat geen trein meer overheen. Wij zullen wellicht rond dat tracé van alles moeten doen. Ik hoop van niet en ik doe mijn best. Dat ding ligt al sinds 1991 weg te roesten, laten wij het nog heel even laten liggen. Zodra wij weten waar wij aan toe zijn, kunnen wij die knoop doorhakken. Stel dat wij tot een alternatief tracé komen. Stel dat het zou lukken, dan zullen wij die discussie opnieuw voeren en die roest niet verder laten gaan. Wij moeten dan nog wel kijken naar de milieucumponen. Veel milieumensen zeggen namelijk – en ik heb niet de expertise om hen tegen te spreken – dat zich rond die rails juist veel waardevol dierlijks ophoudt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind de redenering niet juist. De minister heeft zelf gezegd dat eerst dit traject moet worden afgewacht om daarna te kijken of de rails wordt weggehaald. Het weghalen staat dus uitdrukkelijk open. Laten wij dan nu alvast bekijken wat het kost. Als de minister per se oud roest in de natuur wil, laat dan een paar autowrakken aanrukken, dan kunnen wij die laten wegroesten. Volgens mij hebben die oude roestende rails geen enkele meerwaarde voor een natuurgebied.

De **voorzitter**: Het ging om de motie op stuk nr. 21.

Minister **Eurlings**: Ik moet ook aanneming van deze derde motie ontraden. Ik heb vandaag een ander debat gevoerd over de Hollandse Brug. Ik heb gezegd dat wij bij heel

wat meer bruggen een onderhoudsuitdaging lijken te hebben. Ik kan iedere miljoen euro keihard gebruiken. Er zijn veel files. Wij willen het spoor verbeteren. Of het nu 1 mln., 5 mln. of 10 mln. kost: ik vind het weggegooid geld omdat het nu niet nodig is. Ik snap uw drive om zekerheid te creëren, maar ik geef u die zekerheid op een andere manier. Er zal geen trein meer over dat tracé rijden. Daar kunt u mij op aanspreken.

Voorzitter. Ik deel de drive van de Kamer. Er is geen verschil van inzicht. Ik moet de aanneming van de drie moties ontraden, maar ik hoop, zeg ik tegen de heer Roemer, dat ik met de toezeggingen die ik hier heb gedaan, in lijn met zijn tweede motie heb gehandeld. Wellicht kan dat bij hem tot een heroverweging van die motie leiden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van onder meer de Wet studiefinanciering 2000 in verband met onder meer de uitvoerbaarheid van die wet en de invoering van een kopopleiding in het hoger onderwijs, alsmede van de Wet op het hoger onderwijs en wetenschappelijk onderzoek in verband met onder meer Associate-degreeprogramma's en masteropleidingen op het gebied van het hoger onderwijs (30971).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Leijten** (SP): Voorzitter. Driekwart van de leraren in het voortgezet onderwijs zal de komende tien jaar vertrekken. Uit onderzoek blijkt dat voor het hele onderwijs geldt dat er tot 2015 100.000 leraren nodig zijn. Het is dus twee voor twaalf. Alle zeilen moeten worden bijgezet. Het is tijd voor een stevig plan om het tekort aan te pakken. Daarom is het goed dat wij vandaag spreken over een jaar extra prestatiebeurs voor studenten die na hun opleiding in het hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs ervoor kiezen, nog door te leren om een lerarengraad te behalen. Op deze manier is de keuze van een student er niet een voor eigen rekening, omdat er niet geleend hoeft te worden.

De SP-fractie verbaast zich er wel over dat de minister in dit voorstel spreekt van maar 250 studenten die gebruik zullen maken van deze regeling. Is dat niet wat weinig? Kan de minister onderzoeken of hij kan stimuleren dat er meer studenten de lerarengraad zullen gaan halen? Want stelt u zich eens voor: 100.000 leraren vervangen, daar moeten wij toch veel meer voor doen dan deze logische maatregel alleen?

Wij moeten toe naar een situatie van verleiden en belonen. Het vak aantrekkelijk maken en zorgen voor een goede werkomgeving, zorgen voor perspectieven op de arbeidsmarkt, dat zijn belangrijke zaken. Maar ook een zo