



De heer Van der Steenhoven (GroenLinks)

ertegenover. Ik heb eraan toegevoegd dat de centrumdirectie gevraagd heeft om een onderzoek door terzake kundigen. Dit zal er komen. Ik vind het heel goed dat zij dit gedaan heeft. Ik kan mij eigenlijk alleen voorstellen dat ik hierover iets aan de Kamer rapporteer wanneer er iets aan de hand is. Wanneer er niets uitkomt, lijkt het mij onverstandig de Kamer er verder mee lastig te vallen.

Eerlijk gezegd, vind ik het niet gek dat er in het centrum geen afkolfapparaat aanwezig is. Als de medische zorg is uitbesteed aan degenen die terzake kundig zijn en daarover gaan, lijkt het mij niet raar dat je de beschikbaarheid van zulke apparaten daar organiseert en niet in het centrum zelf. Het gaat erom dat de medische zorg goed geregeld moet zijn. Dit is naar mijn gevoel het geval.

Hoe de openbaarmaking van de criteria van de Dublinclaimanten precies in elkaar zit, wil ik nog eens bekijken. Ik zal dan naar bevind van zaken handelen.

□

Mevrouw **Arib** (PvdA): Voorzitter! Ik vind het ontzettend jammer dat de minister van Volksgezondheid, die eigenlijk met de medische zorg belast is, hier niet aanwezig is.

Het ging er in Netwerk om dat de verloskundige hulp aan asielzoekers

en kinderen onder druk is komen te staan. Dit is niet het eerste signaal. Wij hebben eerder gehoord dat de beschikbaarheid en toegankelijkheid van medische zorg aan asielzoekers, in het bijzonder aan vrouwen en kinderen, onvoldoende wordt gewaarborgd. Mijn vraag aan de staatssecretaris en aan de minister die niet aanwezig is – ik neem aan dat de staatssecretaris hier namens het kabinet zit – is een onderzoek in te stellen naar de beschikbaarheid en de toegankelijkheid van de zorg aan asielzoekers, in het bijzonder vrouwen en kinderen.

□

Staatssecretaris **Cohen**: Voorzitter! Het gaat mij veel te ver om te zeggen dat de verloskundige hulp onder druk staat en niet voldoende gewaarborgd is. Ik heb daar geen signalen van. Als deze signalen er niet zijn, lijkt het mij niet zinvol er onderzoek naar te doen. Wat ik wel weet, is dat wij in de afgelopen periode flink bezig zijn geweest om vooral de preventieve zorg anders te organiseren, namelijk door middel van de GGD's, ook met het oog op verbetering van de kwaliteit van de zorg. Dit zijn feiten die in tegenstelling zijn tot de signalen die mevrouw Arib naar voren brengt. Ik kan er ook niet veel mee zonder dat zij verder gespecificeerd zijn.

□

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Op 1 januari gaat de gezondheidszorg voor asielzoekers over naar de reguliere gezondheidszorg, de plaatselijke en regionale GG en GD's. Heeft de staatssecretaris de zekerheid dat de taakoverdracht op deze termijn op bevredigende wijze kan worden gerealiseerd en dat de datum kan worden gehaald, of voorziet hij nog problemen bij die overdracht?

□

Staatssecretaris **Cohen**: Voorzitter! Ik ga ervan uit dat het voldoende is gewaarborgd. Het is bijna 1 januari en er is veel tijd in geïnvesteerd. Zonder dat ik er op dit ogenblik preciezer over kan zijn, kan ik zeggen dat er hooguit één reden is waarom het niet helemaal goed gaat. Ik meen echter dat ik aan de Kamer kan zeggen dat de zorg per 1 januari gewoon overgaat. Als het niet zo is, zal ik het de Kamer berichten.

□

De heer **Buijs** (CDA): Voorzitter! De staatssecretaris heeft al een mening over de kwaliteit van de verloskundige zorg zonder dat de inspectie een inhoudelijke toetsing heeft gedaan en zonder dat zij een rapport heeft uitgebracht. Wie is overigens verantwoordelijk voor de uitkomst van dat inspectierapport?

□

Staatssecretaris **Cohen**: Voorzitter! Ik geloof niet dat ik een mening heb uitgesproken over iets wat nog moet gebeuren. Ik ben het er met de heer Buijs over eens dat dit raar zou zijn. Waar ik wel een mening over heb en wat ik wel heb uitgesproken, is de stand van zaken die ik van het COA begrepen heb. Ik vind het terecht dat het COA het door een onafhankelijke inspectie wil laten bekijken. Dit gaat nu gebeuren. Ik wacht dit vol vertrouwen af.

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **agressiebestrijding bij de Nederlandse Spoorwegen**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Veel treinreizigers zijn gistermorgen goed wakker geschud, voordat zij aan het werk konden gaan. De aanleiding daarvoor was op zichzelf vervelend: er was een wilde staking georganiseerd om te protesteren tegen de toenemende agressie in treinen en op stations. Dit is een probleem dat al langer speelt en dat ook al vaker aan de orde is geweest in de Kamer. Het is de vraag of de maatregelen die de NS een aantal jaren geleden op dit punt heeft genomen, wel voldoende zijn. Het is een probleem dat zich niet alleen afspeelt op en rond stations of in treinen, maar ook in het stads- en streekvervoer en in veel openbare ruimtes. Natuurlijk kun je dat probleem niet alleen oplossen door maatregelen te nemen in het vervoer. Het is een maatschappelijk probleem dat ook maatschappelijk moet worden aangepakt. Ik denk evenwel dat wij nu toch iets moeten doen om de problemen in de treinen en op de stations op te lossen. GroenLinks is dan ook van mening dat er meer conducteurs op de trein, op de tram en misschien zelfs wel in de bus moeten komen. De vraag is wat de mogelijkheden zijn om daar meer aan te doen.

De heer Van Gijzel een amendement ingediend – volgens mij komt dat deze week in stemming – om 10 mln. meer uit te trekken voor controle en agressiebestrijding in bus en tram. In Amsterdam is geruime tijd geleden besloten om bewaking bij de ingang van metrostations te plaatsen en loketten neer te zetten voor aparte kaartjes om daar binnen te komen. Dat project komt echter niet van de grond. Waar ligt dat aan? Dat zou een goede vorm van agressiebestrijding zijn.

Hier en daar gedaan is de suggestie gedaan om met de NS, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, het ministerie van Justitie en reizigersorganisaties een platform op te richten om gezamenlijk plannen uit te werken om de agressie in het openbaar vervoer tegen te gaan. Is de minister bereid om aan zo'n platform deel te nemen en daar misschien zelfs wel het initiatief toe te nemen? Denkt de minister dat de introductie van een chipkaart in het openbaar vervoer kan bijdragen aan

de agressiebestrijding? Is zij bereid om in het prestatiecontract met de NS zaken rond verbetering van de veiligheid op te nemen?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de heer Van der Steenhoven voor het stellen van de vragen. Ik ben het met hem eens dat wij het hier over een groot maatschappelijk probleem hebben – onveiligheid en geweld op straat – en dat dit zich niet alleen uitstrekt tot het openbaar vervoer, maar helaas ook tot tal van andere sectoren in de samenleving. Dat is ook de reden waarom de minister van BZK het thema geweld integraal met andere collega's en ook met mij aanpakt. Daar horen ook verkeer en openbaar vervoer bij. Op de vraag van de heer Van der Steenhoven of ik met de betrokken vervoerders wil praten over de vraag wat te doen, kan ik zeggen dat ik dat in dat kader wil doen. Wij doen al het een en ander op individueel niveau, maar een brede benadering is toch het beste. Je kunt wel proberen om hier met incidentele maatregelen iets aan te doen. Bij bus en tram verwachten wij evenwel juist iets van de conducteur, maar bij de NS zijn het de conducteurs die hebben gestaakt. Het is op zichzelf dus veel complexer. Daarom is het goed om dit integraal te benaderen met BZK, Justitie en anderen. Ik zal er ook voor zorgen dat dit thema daar aan de orde komt.

Het genoemde amendement van de heer Van Gijzel betreft 10 mln. voor het bus- en tramvervoer in met name Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. De steden moeten een plan indienen. Op basis van die plannen worden de middelen verdeeld. Hier is een hele discussie over gaande, maar het gaat in principe om die drie steden. Zodra dit is uitonderhandeld, zal ik de Kamer laten weten hoe ik met die 10 mln. omga. De verschillende steden kiezen overigens voor een verschillend beleid. Amsterdam wil bijvoorbeeld conducteurs op de tram, maar in Den Haag denkt men aan camera's en bewaking. Men moet daar eigen oplossingen voor bedenken.

Voorzitter! Wat de invoeringen betreft die soms wat lang duren, geldt dat gemeentes en gemeentelijke vervoersbedrijven een beleid moeten ontwikkelen waar zijzelf, maar bijvoorbeeld ook de gemeente-

raden, achter staan. Het is zo complex dat ik mij wel enigszins kan inleven in de gedachte dat het langer duurt dan hier wenselijk wordt geacht. Men is zich er echt wel van bewust dat er het een en ander dient te gebeuren.

Voorzitter! De chipcard biedt wellicht deels een oplossing, omdat mensen die niet thuishoren in het openbaar vervoer er niet in kunnen, en er in ieder geval geen conflicten ontstaan over het niet hebben van een vervoersbewijs. Uit NS-metingen blijkt dat dat heel vaak aanleiding is voor agressief gedrag, met alle gevolgen van dien. Wij zijn aan het werk, maar de chipcard kan niet voor 2003 zijn ingevoerd, omdat dat technisch nog niet eerder mogelijk is.

Voorzitter! Zoals bekend onderhandel ik over het prestatiecontract. Dat zijn buitengewoon moeizame onderhandelingen, ook in het licht van het debat dat wij vandaag nog zullen voeren. Dit hoort daar zeker in thuis.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dank voor de beantwoording van de vragen. De conducteurs hebben volgens mij ook geprotesteerd omdat de conducteurs die er de afgelopen jaren in het kader van agressiebestrijding extra bij zijn gekomen, inmiddels in het gewone personeelsbestand zijn opgenomen, zodat zij eigenlijk niet meer als extra personeel aanwezig zijn. Misschien kan de minister dat met NS bespreken. Is zij ook bereid bijvoorbeeld bij het uitgeven van concessies in het kader van de Wet op het personenvervoer een level playing field te creëren, door alle bedrijven te verplichten dat men conducteurs op de tram of in de bus aanstelt, zodat men elkaar daarop niet kan beconcurreren? Is de minister bereid vóór de binnenkort te organiseren actiedag van NS-personeel met NS te bekijken wat gedaan kan worden om de actievoerders tegemoet te komen? Is zij bereid te bekijken of er samenwerking is tussen de politie en de spoorwegpolitie en daarbij de minister van Justitie te betrekken? 50% van de mensen die worden aangehouden wegens agressiviteit in treinen, is al bij de politie bekend. Is er samenwerking tussen beide onderdelen en, zo ja, kan die dan verbeterd worden?

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dit is een moeilijk en zeer ernstig te nemen onderwerp. Agressie kan niet. De hele samenleving moet daaraan, ieder op zijn plek, werken. Dat gezegd hebbend, wil ik toch opmerken dat de Kamer opnieuw mijn formele relatie met NS overschat. NS is een zelfstandig bedrijf, dat te maken heeft met eigen bedrijfsvoering. De minister communiceert via het prestatiecontract. Het contract met NS is zeer low profile. Wij onderhandelen over een nieuw contract, dat in 2001 moet ingaan. Dat zijn, zoals ik al eerder heb gezegd, moeizame onderhandelingen. NS is geen staatsbedrijf. Ik kan dus de zorg van de Kamer overbrengen en erop wijzen dat de Tweede Kamer, net als NS, het personeel van NS en de meeste reizigers, grote zorgen heeft over dit vraagstuk.

Voorzitter! Ik ben het niet eens met het voorstel om de Wet op het personenvervoer te benutten voor een level playing field, waarbij iedereen verplicht wordt een conducteur op tram, trein of bus te hebben. Je zou dan namelijk voor heel Nederland hetzelfde beleid moeten willen voeren, en dat hoeft natuurlijk niet. Ik kan mij voorstellen dat veilig vervoer een kwaliteitskenmerk is, en dat bedrijven die daarmee gaan adverteren en daarop profiel kiezen, veel reizigers zullen trekken. Een onveilige situatie is natuurlijk vreselijk. Het is alleen maar goed voor de aantrekkingskracht van het openbaar vervoer als dat veilig is.

Voorzitter! De samenwerking tussen politie en spoorwegpolitie is organisatorisch al geregeld, omdat aparte spoorwegpolitie niet meer bestaat. De spoorwegpolitie is onlangs overgegaan naar BZK en naar de politie als zodanig. Het is de bedoeling dat eenheid van beleid ontstaat. Ik zal de minister van BZK erop wijzen dat kennis van delinquenten of mensen die bekend zijn bij de politie, bekend moet worden bij degenen die zich actief vanuit de politie in en om het openbaar vervoer bewegen.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik heb de minister van Verkeer en Waterstaat al eerder

horen zeggen dat wij haar invloed niet moeten overschatten als het gaat om de NS. Zij sprak toen over de sluiting van de loketten. Daarmee wordt een probleem manifest. Als een minister van Verkeer en Waterstaat niet meer gaat over de dienstverlening en niets kan zeggen over de veiligheid in het openbaar vervoer, hebben wij een probleem in dit land. De minister zou moeten zoeken naar extra mogelijkheden en instrumenten om wel zaken af te dwingen van de Nederlandse Spoorwegen, bijvoorbeeld extra conducteurs. Een besluit dat eerder genomen is naar aanleiding van de moord op een conducteur in Harlingen, begin jaren negentig, om 400 extra conducteurs aan te nemen, is later weer ongedaan gemaakt. Zij zijn weer vertrokken bij de NS. Wat was daarvan de achtergrond en vindt de minister niet dat daarmee in 1995 een verkeerde beslissing genomen is?

Ten slotte heb ik nog een vraag over de uitplaatsing van de spoorwegpolitie. Er wordt gevreesd dat het contact tussen de mensen die gaan over de veiligheid en de mensen die gaan over het rijden van de treinen, bemoeilijkt zal worden. De afstand tussen deze twee groepen wordt vergroot. Op dat punt zouden snellere communicatie en beter overleg ook extra veiligheid kunnen opleveren.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Aangezien wij vanmiddag nog gaan praten over de verhouding tussen de Nederlandse Staat en de Nederlandse Spoorwegen en over de nieuwe Spoorwegwet, lijkt het mij verstandig om in dat kader te spreken over de vraag waar de verantwoordelijkheden liggen. Zoals ik al eerder heb aangegeven, kan ik over weinig instrumenten beschikken.

Het klopt dat er, naar aanleiding van de moord op een conducteur in 1991 – een zeer ernstig incident – vanaf 1992 tot 1996 een subsidie van 6 mln. per jaar aan de NS is verstrekt om extra conducteurs aan te stellen. Na 1996 is afgesproken dat dit onderdeel zou worden van het integrale beleid van de NS zelf, dus van het personeelsbeleid. Ik ga ervan uit dat men dit binnen het bedrijf ook doet. Tot maandag had ik ook de indruk dat er extra conducteurs op

de trein zaten. Mijns inziens moet men natuurlijk doorgaan datgene te doen wat de bedoeling was van het subsidietraject tot 1996.

Voorzitter! Wat de heer Van Bommel over het vraagstuk van de spoorwegpolitie zegt, is volledig contrair aan wat de heer Van der Steenhoven opmerkte. Integratie van politiebeleid kan alleen maar bereikt worden door het politiebeleid in één hand te houden. Daar hebben wij voor gekozen. Dat is pas kortgeleden geëffectueerd. Ik vind dat wij die nieuwe ontwikkeling een kans moeten geven en dat er geen enkele aanleiding is om sombere verhalen te houden over een situatie die het gevolg is van het veranderen van de wijze waarop het spoorwegpolitiebeleid gevoerd wordt. Die conclusie wordt mijns inziens te snel getrokken.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie acht het toenemende geweld in treinen onacceptabel, maar evengoed acht zij het onacceptabel dat het personeel een wilde staking organiseert zoals gisteren plaatsvond. Tienduizenden onschuldige betalende passagiers zijn daar zeer sterk door gedupeerd. Waarom doet men dat niet op een rustig moment, zodat ook al het personeel erbij kan zijn, bijvoorbeeld op zaterdag of zondag? Dan zou men bijvoorbeeld een masse de laatste trein kunnen bevolken, de trein die de meeste risicopassagiers vervoert. Ik meen dat de verantwoordelijkheid voor deze kwestie primair bij de NS ligt. Ik steun de minister in haar redenering over de verdeling van de verantwoordelijkheden tussen regering en NS. Overigens ligt er natuurlijk wel een algemene verantwoordelijkheid, die ook door de minister genoemd is, voor de veiligheid. Mij moet ook nog van het hart dat de NS-leiding blijkbaar niet in staat is om dergelijke kwesties op een goede manier te regelen. Hoe is de overlegstructuur binnen het bedrijf? Tot slot vraag ik de minister of zij deze heldere standpunten van de VVD-fractie volmondig kan beamen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Hofstra maakt het mij ongelofelijk moeilijk. Ik kan hem niet volgen

Netelenbos

in de door hem op luide toon geuite verontwaardiging. Dat lijkt mij niet erg goed voor de juiste verhouding tussen het personeel en de Nederlandse Spoorwegen en de Nederlandse overheid. Over de verantwoordelijkheid van de leiding van de NS voor het personeelsbeleid ben ik het met de heer Hofstra eens. De leiding moet afspraken maken met het personeel. De overlegstructuren daarvoor zijn zoals in ieder ander groot bedrijf en dienen benut te worden. Ik heb in de krant gelezen dat men die ook gaat benutten.

Ik vraag wel erkenning voor het feit, want zo eerlijk moeten wij ook zijn, dat het hierbij om een zeer complex probleem gaat, waarop de leiding van grote bedrijven ook niet zomaar gemakkelijk een antwoord kan formuleren. Iedere keer opnieuw blijkt dat als je kiest voor een instrument, er weer andere ingewikkelde vraagstukken ontstaan. Je kunt het vergelijken met een fietsband: je plakt een gaatje dicht en dan ontstaat er weer een andere uitstulping. Ik zou dus de leiding van de NS een beetje in bescherming willen nemen tegen de decibellen van de heer Hofstra. Men doet zijn best. Daar ga ik van uit. Maar er moet echt rustig naar een oplossing worden gezocht.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Naar de mening van de SGP-fractie moet de onveiligheid niet alleen in het openbaar vervoer, maar overal met kracht worden bestreden. Het openbaar vervoer behoort naar onze mening tot het publieke domein. Daarom is mijn fractie van mening dat wij de verantwoordelijkheid daarvoor niet alleen op het bordje van de NS kunnen leggen. Is de minister dat met mij eens? Als uitvloeisel daarvan heb ik de volgende vragen.

1. Is de minister bereid dit probleem heel duidelijk onder de aandacht te brengen van de minister van BZK in het kader van de uitwerking van het integraal veiligheidsprogramma? Daarvan maakt dit probleem beslist onderdeel uit.

2. Is de minister bereid te bevorderen dat de zichtbaarheid van de politie, ook in de huidige situatie nu de spoorwegpolitie is opgeheven, op de stations gegarandeerd blijft

naar analogie van meer blauw op straat?

3. Zijn er op dit moment voldoende, formele bevoegdheden om notoire raddraaiers in het openbaar vervoer bijvoorbeeld een stationsverbod of een treinverbod op te leggen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik ben het eens met de opmerking van de heer Van den Berg dat het gaat om een algemeen vraagstuk en dat het dus past in het integraal veiligheidsbeleid van het ministerie van BZK. Ik had dat al gezegd naar aanleiding van de opmerking van de heer Van der Steenhoven. Ik meld het als extra aandachtspunt aan, mede omdat het hele verkeer al onderwerp van gesprek is in dat kader.

De opmerking van de heer Van den Berg over de zichtbaarheid van de politie zal ik meenemen. Ik ga ervan uit dat daarvoor veel belangstelling is, maar ik zal ook bij het ministerie van BZK deze opmerking onder de aandacht brengen.

Op de vraag over de bevoegdheden voor een stations- of treinverbod zal ik schriftelijk antwoorden. Ik heb dat antwoord niet paraat. Ik ga ervan uit dat het ministerie van Justitie wel het een en ander geregeld heeft, maar voordat ik zomaar wat zeg, beantwoord ik deze vraag liever schriftelijk.

De heer **Van Gijssel** (PvdA): Voorzitter! Het is altijd spijtig dat dit thema pas besproken wordt, als zich weer een incident heeft voorgedaan. De fractie van de Partij van de Arbeid heeft in 1993 ruim 40 mln. vrijgemaakt voor bestrijding van agressie in het openbaar vervoer en stads- en streekvervoer. In de loop der jaren is dat bedrag steeds minder geworden door toedoen van de afzonderlijke kabinetten. Het is jammer dat er iedere keer bij de jaarlijkse begroting gediscussieerd moet worden om dat bedrag op te hogen, temeer omdat het geld heel direct en succesvol effect heeft. In sommige gevallen zijn de incidenten met 90% teruggelopen.

Voorzitter! De minister wijst terecht op het feit dat zij niet alleen verantwoordelijk is. Ik ben het niet met de heer Hofstra eens dat de NS alleen de verantwoordelijkheid

daarvoor draagt, want de overheid schrijft een vervoersplicht voor en verplicht dus de NS iedereen te vervoeren.

Ik wil het niet laten bij de constatering dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet alleen verantwoordelijk is. Ik zou willen weten wie er verantwoordelijkheid en initiatief neemt. Ik ga ervan uit, in het verlengde van hetgeen de heer Van der Steenhoven zegt, dat de minister van Verkeer en Waterstaat met de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de vervoersbedrijven alsmede Rover om de tafel gaat zitten om te kijken naar meer structurele oplossingen, misschien vanuit de exploitatiesubsidie. Voor de minister van Justitie is het misschien mogelijk als beleid te kiezen voor aanhouden en uitreiken van de dagvaarding onmiddellijk nadat het incident heeft plaatsgevonden. Over deze onderdelen van de structurele aanpak zou ik graag op korte termijn een beleidsbrief van de minister tegemoet zien, mede namens haar collega.

Over het volgende zou ik ook graag een brief krijgen, want niet alleen de conducteurs, maar ook de passagiers ondervinden steeds meer agressie. Op een aantal lijnen zijn structureel zakkenrollersbendes aan de gang, waartegen niets gedaan wordt door de politie of door de NS. Ik hoor graag van de minister of zij met haar collega van Justitie in overleg wil treden over de manier waarop daartegen opgetreden kan worden.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik heb al gezegd dat een integraal veiligheidsbeleid wordt ontwikkeld, dus ook voor de betreffende sectoren van Verkeer en Waterstaat, in dit geval verkeer en openbaar vervoer. Ik stel mij voor dat wij in dit integrale kader de Kamer op de hoogte houden, juist om de integraliteit te benadrukken. Het is niet mogelijk om uitsluitend bij het openbaar vervoer een beleid te ontwikkelen. Daarom helpen subsidieprojecten vaak maar tijdelijk. Iedere keer weer moet gezorgd worden voor een brede, algemeen-maatschappelijke benadering.

Ik ben het zeer eens met de opmerking over passagiers. Ook voor hen is het afschuwelijk dat geweld in



Mevrouw Netelenbos, minister van Verkeer en Waterstaat

het openbaar vervoer aan de orde is. Ook als het jezelf niet overkomt, is de hele situatie buitengewoon bedreigend, terwijl het uiterst ernstig en zeer frustrerend is als het jezelf wel overkomt. Dit maakt het openbaar vervoer ook kwetsbaar. Als wij het openbaar vervoer in relatie tot automobilititeit aantrekkelijk willen maken, moet hier dus echt iets aan gebeuren.

Zoals ik al heb gezegd, ben ik bezig om samen met de drie grote steden beleid te ontwikkelen. Zodra daar een uitkomst van te melden valt, zal ik de Kamer op de hoogte stellen.

Regeling van werkzaamheden



De **voorzitter**: De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft verzocht de stemmingen over de moties frequentiebeleid uit te stellen tot donderdag aanstaande, in verband met een nog door haar in te zenden brief.

Ik stel voor, aan dat verzoek te voldoen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: De fractie van de PvdA verzoekt de stemmingen in verband met de begrotingen van het

Infrastructuurfonds en van het ministerie van Verkeer en Waterstaat uit te stellen tot donderdag aanstaande, in verband met de samenhang met het MIT.

Ik stel voor, aan dat verzoek te voldoen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande donderdag ook te stemmen over de moties in verband met het MIT, te weten:

- de motie-Leers over het geluidsniveau van de goederenlijn 11 (26828, nr. 5);
- de motie-Leers over de maximale belasting van het bestaande spoor Roosendaal-Antwerpen (26828, nr. 6);
- de motie-Leers over de snelle aanleg van de Hanzelijn (26828, nr. 7);
- de motie-Hindriks/Giskes over een reservelijst voor milieuvriendelijk vervoer (26828, nr. 9);
- de motie-Hindriks c.s. over decentralisatie van lokale en regionale infrastructuurprojecten (26828, nr. 10);
- de motie-Hindriks c.s. over het uitvoeringsprogramma sneltrams-lichttrail (26828, nr. 11);
- de motie-Van der Steenhoven over het ontsnipperingsbeleid (26828, nr. 12);
- de motie-Van der Steenhoven over de kosten van de aanleg van nieuwe

- infrastructuur (26828, nr. 13);
- de motie-Van der Steenhoven c.s. over vervoer over water als alternatief voor goederenlijn 11 (26828, nr. 14);
- de motie-Verbugt/Hindriks over bereiken van een breed draagvlak voor het beleid (26828, nr. 15);
- de motie-Verbugt c.s. over het tracé van de IJzeren Rijn door het Meinweggebied (26828, nr. 16);
- de motie-Verbugt c.s. over de goederenlijn 11 in relatie tot Betuwelijn en IJzeren Rijn (26828, nr. 17);
- de motie-Verbugt/Hindriks over de Hanzelijn (26828, nr. 18);
- de motie-Van Bommel over een andere netspanning en een nieuw beveiligingssysteem (26828, nr. 19);
- de motie-Giskes c.s. over de indeling van het volgende MIT in categorieën (26828, nr. 20);
- de motie-Giskes c.s. over extra investeringen ten behoeve van verkeer en vervoer (26828, nr. 21);
- de motie-Stellingwerf/Van der Steenhoven over het viersporig maken van het traject Utrecht-Arnhem (26828, nr. 22);
- de motie-Ravestein over een betere bescherming van het Natte Hart (26800-XII, nr. 29);
- de motie-Van den Berg over de N50 (26263, nr. 30);
- de motie-Dittrich/Halsema over experimenten met het telen van nederwiet (26800-VI, nr. 39).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, bij de behandeling van de suppletore begrotingen Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Sociale Zaken en Werkgelegenheid ook te betrekken de najaarsbrieven zorg respectievelijk sociale zekerheid.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Op verzoek van de VVD-fractie benoem ik in:

- de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken het lid Remak tot lid in de bestaande vacature en het lid Snijder-Hazelhoff tot plv. lid in plaats van het lid Remak;
- de algemene commissie voor Europese Zaken het lid Wilders tot plv. lid in de bestaande vacature;
- de vaste commissie voor Defensie het lid Van Baalen tot plv. lid in de bestaande vacature;
- de vaste commissie voor Nederlands-Antilliaanse en Aru-