

Vliegenthart

ten. Nu lees ik echter dat men er door zwak management niet in slaagt om de wachtljsten weg te werken; dan ga ik af op de kop in de krant. Ik weet dat een aantal regio's het goed doet, maar bij het standpunt van de staatssecretaris dat volgende week komt, hoor ik graag welke instrumenten zij heeft om de zwakke broeders zodanig aan te sturen dat zij actiever met die wachtljsten aan de slag gaan.

Staatssecretaris **Vliegenthart**: Het lijkt mij dat ik dit punt kan opnemen in de brief.

Mevrouw **Van Vliet** (D66): Voorzitter. De D66-fractie vindt het vervelend, ergerlijk en lastig dat de afgelopen vier jaar vele miljarden extra naar de zorg, waaronder de verpleeghuiszorg en de thuiszorg, zijn gegaan, bijvoorbeeld voor opleidingsplaatsen en het werven van personeel, maar dat wij ieder halfjaar weer met elkaar moeten praten over het feit dat in de regio geen plannen worden gemaakt, niet snel genoeg tot stand komen of op wettelijke belemmeringen stuiten. Kan bij de hele discussie over de regionale verschillen en wat er per regio moet gebeuren, eens worden aangegeven wie daarvoor verantwoordelijk is? Wij denken dat de zorgverzekeraar dat moet aansturen. Kan per regio worden aangegeven waarom de zorgverzekeraar die taak niet oppakt of niet voor elkaar krijgt bij de partners met wie hij moet samenwerken, zoals de ziekenhuizen of de verpleeghuizen? Dat moet voor ons helder worden, want die verantwoordelijkheid ligt daar.

Staatssecretaris **Vliegenthart**: Mevrouw Van Vliet heeft gelijk: die verantwoordelijkheid ligt bij de zorgkantoren. Daar waar men die verantwoordelijkheid actief invult, is het resultaat beter dan in de regio's waarin de verzekeraar dat minder actief oppakt. Soms wordt die ook gehinderd door andere belemmeringen in de regio. Daar heeft zij dus absoluut een punt. De wachtljstbrigade constateert ook dat de regio van Zorgverzekeraars Nederland voor de aansturing van de zorgkantoren nog wel enige versterking behoeft.

Mevrouw **Van Vliet** (D66): Ik heb er sterk behoefte aan om dat per regio uitgesplitst te zien: waar gaat het mis, welke zorgverzekeraar betreft

dat, welk verpleegtehuis komt er niet toe om met die zorgverzekeraar samen te werken? Misschien moet maar eens man en paard worden genoemd. Denkt u dat ook niet?

Staatssecretaris **Vliegenthart**: De regionale rapporten, die in het verleden verschenen zijn en een exact beeld geven van de stand van zaken in de regio, hebben een enorme impact gehad, want daardoor kon men vergelijken. En iedereen weet welke verzekeraar bij welke regio hoort.

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **het bericht dat station Leidsche Rijn waarschijnlijk wordt uitgesteld**.

De **voorzitter**: Voordat de heer Van der Steenhoven begint, zeg ik: het moet wat stiller worden. Ik wend mij dan vooral even tot de wandelgang; ik laat hem ontruimen als het nu niet helemaal stil wordt daar.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter. Dit kortdate optreden moeten wij ook hebben bij het station Leidsche Rijn.

Er wordt op dit moment bij Utrecht een stad gebouwd van de omvang van Leeuwarden. 70.000 mensen moeten daar gaan wonen en nu al wonen er vele duizenden. Zij zijn vanaf het begin van de bouw verstoken van goed openbaar vervoer. Acht jaar geleden is een afspraak gemaakt tussen gemeente en Rijk om het spoor tussen Vleuten en Geldermalsen te verdubbelen; tot op heden is er nog niets gebeurd. De files rond Ouderijm naast de woningbouwlokatie nemen met de dag toe. Alle mensen die daar weg moeten, gaan op dit moment met de auto. Milieu, leefkwaliteit en bereikbaarheid staan daarmee op gespannen voet. Dit jaar kan er een tijdelijke oplossing komen door de bouw van een tijdelijk station. Dat zou in december klaar kunnen zijn, maar Railned heeft geadviseerd om geen trein op dat station te laten stoppen. Daarom zegt Railinfra-beheer nu dat het station misschien maar helemaal niet gebouwd moet worden. Zo blijft Leidsche Rijn alweer verstoken van goed openbaar vervoer. De vraag is natuurlijk of de

minister het met ons eens is dat het verder uitblijven van goed openbaar vervoer in Leidsche Rijn tot heel grote problemen kan leiden voor de mobiliteit rond Utrecht en Oudenrijm. Is de minister bereid om ervoor te zorgen dat het tijdelijke station wel gebouwd wordt, bediend zal worden en ook in de dienstregeling voor 2003 opgenomen wordt? Kan de minister het besluit dat Railned vrijdag genomen zou hebben, nog ter discussie stellen? De vraag is natuurlijk vooral wanneer er structureel iets gaat gebeuren om het probleem op te lossen. Met andere woorden: wanneer kan de spoorverdubbeling tussen Woerden Utrecht en Geldermalsen een aanvang nemen? Tot slot wil ik weten of de minister bekend is met het feit dat Utrecht alles in het werk gaat stellen om ervoor te zorgen dat er voldoende reizigers op het tijdelijke station komen om er de trein te pakken.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Ik dank de heer Van der Steenhoven voor zijn vragen. Wij hebben die vragen overigens al besproken tijdens het algemeen overleg op 6 februari.

Om te beginnen, wil ik melden dat er wel het een en ander aan openbaar vervoer in Leidsche Rijn wordt gedaan. Ik heb indertijd met de opvolger van de heer Van der Steenhoven de zogenaamde pionierspas ingevoerd. Helaas maken de mensen daar niet echt gebruik van, maar dat zijn nu eenmaal keuzes van individuen.

De beschikking voor de bouw van het tijdelijke station Leidsche Rijn is uitgegaan in december. Er kan dus gebouwd worden en dat moet ook gebeuren. De spoorverdubbeling is, zoals ook in het MIT staat, aan de orde vanaf 2007. Daarom is hier ook sprake van een tijdelijk station. Het definitieve station zal tegelijk met de spoorverdubbeling gebouwd moeten worden. Dit is trouwens allemaal bekend bij de Kamer.

Waar het om het spoorboekje voor 2003 gaat, heb ik in het algemeen overleg al gezegd dat het lastige is dat het station er nog niet is. Het spoorboekje voor 2003 is echter al vastgesteld en daarom staat een stop bij Leidsche Rijn daar niet in. Dit heeft er ook mee te maken dat de NS van mening zijn dat dit een forse

Netelenbos

ingreep vraagt. Als er ergens wordt gestopt, kunnen intercity's namelijk niet doorrijden. Daarom hebben de NS gezegd dat zij vanaf 1 januari 2004 gaan stoppen bij Leidsche Rijn, waar dan ook een station is. Ik heb dit ook gezegd tijdens het algemeen overleg van 6 februari en dat is op zichzelf niet veranderd. Het lijkt mij niet zinvol om dit eerder af te dwingen, want ten eerste is dat nieuwe station er nog niet aan het begin van het nieuwe spoorboekjesjaar en ten tweede kan het tot problemen met de punctualiteit leiden. Ik heb hier echt voortvarend geopereerd binnen de kaders die ervoor zijn.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft op 6 februari gezegd dat zij zou proberen om ervoor te zorgen dat het station, als het opengaat, meteen in de dienstregeling wordt opgenomen. Ik begrijp nu dat het haar niet is gelukt om dat voor elkaar te krijgen en dat het dus een jaar later wordt. Het station kan in december 2003 klaar zijn en daar kan de dienstregeling op afgestemd worden. Ik vraag de minister nogmaals of zij het, gezien de problemen die er in Leidsche Rijn zijn en het gebrek aan goed openbaar vervoer aldaar, verantwoord vindt dat het nog tot 2004 gaat duren voordat mensen gebruik kunnen maken van die dienstregeling. Heeft zij werkelijk geen andere middelen om ervoor te zorgen dat er in 2003 toch gestopt gaat worden op dat station, opdat mensen daar de trein kunnen pakken?

Minister **Netelenbos**: De heer Van der Steenhoven zegt nu zelf dat het station in december 2003 klaar zal zijn. Vanaf 1 januari 2004 gaat het nieuwe spoorboekje gelden en kan er gestopt worden. Wij hebben het dus over een maand.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Neen, het station kan eind dit jaar klaar zijn en zou in 2003 in de dienstregeling worden opgenomen.

Minister **Netelenbos**: Neen, het station is niet aan het eind van dit jaar klaar. Het spoorboekje is nu ook al vastgesteld voor 2003. Ik ga daar nu eenmaal niet over, zoals ten onrechte weleens gedacht wordt. Het station is er nog niet. De beschikking is afgegeven in december. Er wordt

gestopt zodra het station klaar is en er een nieuw spoorboekje komt. Dan piept NS evengoed, want, zoals de Kamer weet, stopt zij niet graag. Ik ben het daar echter niet mee eens. De Kamer kent mijn voorkeur voor stoptreinen, hoewel zij het daar weer niet altijd mee eens is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Zodra het station klaar is, moet het in gebruik kunnen worden genomen. Als de minister nu toezeft dat dit gebeurt, is zij in ieder geval aan onze wensen en ook aan die van vele anderen tegemoet gekomen.

Vindt zij zelf ook dat de realisering van de spoorverdubbeling in 2007 veel te laat is? Er wonen dan vele tienduizenden mensen in Leidsche Rijn. Wil zij alles in het werk stellen om te zorgen dat de spoorverdubbeling toch eerder gerealiseerd kan worden?

Minister **Netelenbos**: Met behulp van mobiliteitsfondsen uit de regio Utrecht zou dit kunnen, want daarmee kun je versnellen. Daarom moeten wij dat eens goed bekijken met elkaar. Dat is alleszins bespreekbaar.

Ik wil best met de NS bespreken of er gestopt kan worden zonder dat dit in het spoorboekje staat. Ik kan er echter geen garantie voor geven, want uiteindelijk ben ik niet degene die daarover beslist. Dat is overigens al anderhalve eeuw het geval. Ik zeg dat maar even voor de liefhebber die anders foute conclusies trekt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U heeft toch als overheid een contract afgesloten met de regio? Daarin staat dat u ervoor zorgt dat Leidsche Rijn als grote woningbouwlocatie door goed openbaar vervoer ontsloten wordt. U heeft dan toch ook de verplichting om daarover goede afspraken te maken met de NS?

Minister **Netelenbos**: Dat gebeurt ook, maar de vraag is of er sprake is van half 2003 – want eerder is het station niet klaar – of van 1 januari 2004. Wij hebben het dus over een aantal maanden verschil. Ik wil best bekijken of NS eerder kan stoppen, maar dat leidt dan wel tot grote ingrepen in het intercityverkeer. Het is namelijk een dicht bereden deel van het kernnet van de NS. Daar moet de Kamer echt begrip voor

hebben, want het is niet zo simpel om er zomaar een trein tussen te schuiven. Ik ben het wel eens met uw benadering, maar ik kan geen ijzer met handen breken en de NS evenmin.

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt dat het ingewikkeld is en dat je daar niet zomaar een spoorlijn kunt aanleggen. Dat is toch vreselijk! Aan Leidsche Rijn wordt al zo lang gebouwd. De eerste mensen wonen er al; het is een stad van 30.000 inwoners en er is nog geen openbaar vervoer. Toen ik acht jaar geleden in de Kamer kwam, stelden wij dat aan de orde: als er grote nieuwbouwwijken gebouwd worden – Leidsche Rijn is een stad zo groot als de hele binnenstad van Utrecht – dan moet er vanaf de eerste bewoners openbaar vervoer zijn. "Ja", knikten alle bewindslieden. Binnenkort zwaai ik af en dan is er nog geen spoorlijn. De minister zegt dat zij erg voor stoptreinen is, maar ik moet vaststellen dat zij voor superstoptreinen is; die rijden namelijk niet.

Hoe kan het gebeuren dat de minister de NS er niet toe kan aanzetten om in Leidsche Rijn een station te vestigen? Het project Leidsche Rijn loopt al zo lang. De NS zegt dat er nog te weinig mensen wonen zodat het niet nuttig is om daar te stoppen. Dat is puur marktwerking! De leiding van de NS wil nog niet stoppen; het personeel wil overigens graag stoppen om mensen te laten instappen. Ik wil hiermee zeggen dat de minister op deze manier niet de minister van de filebestrijding, maar van de filevorming is. Als er echt veel mensen wonen, moet er een station zijn. Dat is nu al het geval, dus morgen moet er begonnen worden met de bouw van een station. Wanneer gaat de minister dat tegen de NS zeggen? Dat station heeft dit kabinet acht jaar geleden aan mij toegezegd.

Minister **Netelenbos**: Ik heb blijkbaar zojuist Russisch gesproken. De beschikking voor de bouw van het station is in december uitgegaan. Daarmee wordt er dus een station gebouwd.

De heer **Poppe** (SP): Daar bent u lekker vlot mee. De eerste heipalen gingen daar namelijk al tig jaar geleden de grond in.

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: U citeert niet goed uit het verleden. Bij de Vinex-lokaties was afgesproken, hetgeen wij sinds de Vijfde nota niet meer doen, mijnheer Poppe, dat...

De heer **Poppe** (SP): Die Vijfde nota is toch nog niet klaar?

Minister **Netelenbos**: Neen, dat wordt tijd. De afspraak is dat tweederde van de woningen gebouwd is voordat sprake is van railvervoer. De heer Poppe doet nu voorkomen alsof er nu helemaal geen openbaar vervoer aldaar is. Hij moet wel reëel zijn; er rijden daar bussen en taxi's en er zijn fietsvoorzieningen gecreëerd.

De heer **Poppe** (SP): Dus die trein hoeft voor u dus niet meer.

Minister **Netelenbos**: De trein zal er komen op het moment dat tweederde van de bewoners woonachtig is in Leidsche Rijn. Dat maakt dus dat het station nu gebouwd moet worden. De beschikking hiervoor is de deur uit. Dat maakt vervolgens dat de NS daar moet willen stoppen. Nu is het probleem dat dit voor 2003 nog niet rond is. Het spoorboekje is inmiddels gedrukt.

De heer **Poppe** (SP): Wat nou met dat spoorboekje? Met spoorboekjes kun je niet rijden, met treinen wel.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter. Dit is allemaal reuze grappig, maar het is in Nederland tot nu toe wel zo dat, zolang de Kamer geen metro-systemen wil – daar heeft de Kamer mij namelijk nooit in willen steunen – er spoorboekjes zijn, zodat je weet wanneer de intercity of de stoptrein langskomt en wanneer de treinen beginnen met rijden en wanneer zij stoppen. Dat is zeer belangrijke reizigersinformatie. De procedure daarvoor is inmiddels begin maart afgerond.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister stelt nu wel heel zwart voor wat de Kamer wel en niet wil met de treinen. Eén van de argumenten die de minister aanvoert, is dat het intercitynet het zo moeilijk maakt om er nog een trein tussen te voegen. Als dat ons straks in 2004 weer parten gaat spelen, zijn wij nog verder van huis. Ik vraag de minister om hier te bevestigen dat die trein er komt, wat er ook voor argumenten

worden aangevoerd. Ik wil wel meegeven dat ik regelmatig in treinen zit die stoppen op plekken die niet in spoorboekjes staan. Dat gaat allemaal wonderwel. Dus ik denk dat het verzoek om eerder te beginnen wel degelijk gehonoreerd zou kunnen worden.

Minister **Netelenbos**: Dat laatste is onderdeel van de punctualiteitsproblematiek en daar bestaan forse verschillen van opvatting over met de NS. Er moet vanaf 1 januari 2004 gestopt worden. Ook dat vindt de NS geen leuke boodschap. Dat zal men toch moeten accepteren. Dus wat er ook gebeurt, men zal de hele routing op het traject moeten herzien.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, de stemmingen in verband met het wetsvoorstel Bereikbaarheid en Mobiliteit (27552) één week uit te stellen en de stemmingen over de moties VAO Vreemdelingenwet tot een nader te bepalen datum uit te stellen.

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Mevrouw de voorzitter. De commissie Gelijke behandeling heeft vorige week een aantal uitspraken gedaan in geschillen over de positie van ambtenaren van de burgerlijke stand die gewetensbezwaren hebben tegen het voltrekken van huwelijken tussen personen van hetzelfde geslacht. Ook in de Kamer is deze kwestie al meer dan eens aan de orde gesteld. De uitkomst van het debat was de glasheldere en herhaalde toezegging van de staatssecretaris dat een praktische oplossing gevonden kan en moet worden om tegemoet te komen aan dergelijke gewetensbezwaren. De commissie heeft in lijn daarmee geconcludeerd dat onder meer in het bekende geval in de gemeente Leeuwarden onrechtmatig is gehandeld door gemeentebesturen, waar die weg niet is gevolgd en gewetensbezwaren hebben geleid tot het beëindigen of het niet aangaan

van een aanstelling als ambtenaar van de burgerlijke stand.

Ik zou daarom, mede namens de fracties van de ChristenUnie en het CDA, via u de regering willen vragen om zo spoedig mogelijk een brief aan de Kamer te sturen waarin wordt aangegeven welke gevolgtrekkingen de regering aan deze uitspraken verbindt en of zij bereid is te bevorderen dat gemeenten, waaronder Leeuwarden, overeenkomstig de genoemde uitspraken zullen handelen.

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie is ongelukkig met de uitspraken die de commissie Gelijke behandeling heeft gedaan, vooral als het gaat om ambtenaren die nog in dienst moeten worden genomen. Ik kan, eerlijk gezegd, niet geheel met de formulering van de heer Van der Staaij instemmen, wel met het verzoek om een brief. Wij zouden graag zien dat de staatssecretaris een standpunt inneemt dat afwijkt van dat van de commissie Gelijke behandeling. Wij zouden echter niet willen dat gemeenten nu al gaan handelen naar deze uitspraken en in die zin neem ik afstand van het tweede deel van de formulering van de heer Van der Staaij.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het is niet mijn bedoeling om nu een inhoudelijk debat te ontketenen, maar ik wil wel graag gezegd hebben dat ik het wat merkwaardig vind overkomen dat de uitspraak ongelukkig wordt gevonden en de staatssecretaris wordt gevraagd, daarvan afstand te nemen. In de uitspraken van de commissie Gelijke behandeling wordt nu juist verwezen naar die heldere en meermalen herhaalde toezegging van de staatssecretaris in deze Kamer. Die reactie van de PvdA-fractie kan ik dus niet helemaal plaatsen. Misschien is het mogelijk om de gevraagde reactie op de uitspraken van de commissie Gelijke behandeling samen te voegen met de beantwoording van de vragen die al enige tijd geleden door de vaste commissie voor Justitie zijn gesteld naar aanleiding van een eerdere brief van de staatssecretaris. Dat zijn 26 vragen, ook vragen van de PvdA-fractie, waarin aan de verschillende invalshoeken recht wordt gedaan.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het