

Van Ardenne-van der Hoeven

Dat zal echter niet dit bedrag zijn, maar gewoon het bedrag dat hiervoor voor 2006 begroot is.

Minister **Van Ardenne-van der Hoeven**: Dat klopt, maar dit bedrag moeten wij ergens vandaan zien te halen. Dit bedrag hadden wij als het ware al belegd omdat wij twee grote programma's hadden voorzien. Waar wij op dit moment nog niet tot uitbetaling konden overgaan, zal dat volgend jaar moeten gebeuren. Het gaat niet om 50 mln., het gaat niet om 55 mln., maar het gaat om 2,4 mln. versus 3,6 mln. Het geld is dus niet over, maar het moet besteed worden.

De heer Samsom stelde vragen over de schulden. Er is mede namens mij een brief gestuurd door de minister van Financiën over de schuldkwijtschelding door het IMF. Een aantal landen komt op dit moment nog niet in aanmerking voor deze schuldkwijtschelding. Ik zeg niet dat ze nooit in aanmerking zullen komen. Een land zoals Mauritanië zal nog een keer beoordeeld moet worden om na te gaan of het voldoet aan de condities die door IMF en Wereldbank worden gesteld bij schuldkwijtschelding. Dat zijn geen nieuwe condities maar condities die destijds zijn gesteld. Daar destijds niet is overgegaan tot kwijtschelding moet een aantal landen nog door die molen.

Verder is gevraagd wanneer de Kamer zal worden geïnformeerd over de bilaterale schulden, met name in relatie tot Nigeria. Op dit moment hebben wij nog geen nieuws. Zodra dat er is, zal de Kamer worden geïnformeerd. Op dit moment leidt de informatie waarover wij thans beschikken niet tot wijziging van de Decemberbrief. Ik schat in dat wij bij Voorjaarsnota de Kamer nader zullen informeren over de financiële consequenties van de bilaterale schuldendeal met Nigeria.

Mevrouw **Van der Laan** (D66): De minister en ik hebben het afgelopen jaar een flink verschil van mening gehad over de medefinancieringsorganisaties. Zij heeft daarbij aangegeven dat voor haar het allerbelangrijkste is dat er draagvlak is, aangezien het om publiek geld gaat. Wij hebben nu de actie van 3FM, met ongelooflijk veel draagvlak en publieke steun, en nu wil de minister het ineens niet. Ik begrijp dat nog steeds niet.

Mijn vraag gaat over de aidsbestrijding. In de Decemberbrief staat dat de verlaging van de uitgaven voor hiv/aids vooral samenhangt met de verlaging van het partnership programme WHO met 3,6 mln. waarbij tevens melding wordt gemaakt van de technische overheveling van 2,4 mln. Dat betekent dus dat dit geld nu niet gaat naar de aidsbestrijding. Wij willen geen vermindering. Wij willen dat dit geld gaat naar de aidsbestrijding. Wij vragen de minister dan ook om toe te zeggen dat ofwel een gedeelte van de 55 mln., in ieder geval het gedeelte dat verminderd wordt, naar de aidsbestrijding gaat, ofwel het aidsbudget voor volgend jaar verhoogd wordt met hetzelfde bedrag. Op die manier weten wij in ieder geval zeker dat het nog goed komt. Anders is er echt sprake van een vermindering van het aidsbudget en dat kan deze Kamer niet aanvaarden.

Minister **Van Ardenne-van der Hoeven**: Ik heb dat ook met zoveel woorden gezegd. Dit jaar kunnen wij dat geld niet uitbetalen vanwege deze twee grote programma's. Volgend jaar kan dat wel. Dat betekent dat dit bedrag volgend jaar wordt uitbetaald.

Mevrouw **Van der Laan** (D66): Mijn vraag is of het additioneel is. Komt het bovenop het bedrag dat al zonder meer naar aids gaat?

Minister **Van Ardenne-van der Hoeven**: De Kamer heeft de begroting al geaccordeerd. Dit bedrag is additioneel. Ik kan dit bedrag niet aan de particuliere organisaties geven. Dat is een andere discussie. Organisaties gaan niet over tot besteding. Voorts hanteren wij een ander systeem voor de financiering van deze organisaties. Deze twee grote programma's voor aids zijn zo relevant dat zij bij ons op de rol blijven staan. Het geld is dus niet weg. Ik kan het alleen niet dit jaar besteden.

Mevrouw **Ferrier** (CDA): Het is dus geen verlaging van het bedrag dat aan aids wordt besteed. Het is alleen dit jaar een verlaging omdat het bedrag niet wordt weggezet. In 2006 komt het bedrag erbij.

Minister **Van Ardenne-van der Hoeven**: Zo is het. Ik begrijp dat dit de strekking is van de motie van mevrouw Ferrier. Om die reden stel ik haar voor, die motie niet in stemming te brengen. Wij zijn het in feite over de inhoud eens.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **de Nota Mobiliteit (29644, nr. 26)**,

- van:

- de gewijzigde motie-Hofstra c.s. over het advies van de commissie-Nouwen over Anders betalen voor Mobiliteit (29644, nr. 54).

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Voordat ik inga op de Nota Mobiliteit wil ik vooral tegen minister Peijs zeggen dat mijn fractie vorige week donderdag per ongeluk tegen de begroting van Verkeer en Waterstaat heeft gestemd. Dat was helemaal niet de bedoeling. De heer Hofstra verbaast zich daarover, want hij weet dat wij het erg oneens zijn met het beleid van de minister, maar dat was nog geen reden om tegen de begroting te stemmen. Ik zet dat hier graag even publiekelijk recht.

De **voorzitter**: Dan is dat hiermee in de Handelingen opgenomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat laat onverlet dat wij dreigen tegen de Nota Mobiliteit te gaan stemmen.

Afgelopen maanden heeft dit kabinet zich steeds fel verzet tegen de wens om de opbrengsten uit de kilometerheffing één op één te bestemmen voor het Infrastructuurfonds. Deze wens werd het scherpst geuit door de VVD onder aanvoering van de heer Hofstra. Vorige week ging het kabinet plotseling en onverwacht om, zonder dat het deze grote koerswijziging toelichtte. De tekst van de motie die was ingediend door de heer Hofstra c.s. nam de minister over. In die motie stond dat

Duyvendak

de opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem uitsluitend ten goede komen aan het Infrastructuurfonds. Deze tekst komt daardoor terecht in een planologische kernbeslissing. Wij weten allemaal dat die daarmee voor lang vastligt, want een planologische kernbeslissing is lastig te wijzigen.

GroenLinks verzet zich altijd tegen bestemmingsheffingen en heeft zich ook fel verzet tegen deze bestemmingsheffing. In onze ogen is de kilometerheffing bedoeld als een regulerende heffing. Beprijzing dient om het verkeer te verminderen en over de dag te verspreiden. Daardoor zijn er minder files, is er minder nieuw asfalt nodig en kan een betere milieukwaliteit worden gerealiseerd. Het doel van de heffing is dus niet om geld te genereren voor de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dat is juist niet de bedoeling. Ik vraag nog een keer aan de minister of zij het daar eigenlijk mee eens is. Ik zei al dat minister Zalm zich ook altijd tegen het bestemmingskarakter van de heffing heeft verzet. Ook in andere verbanden heeft hij altijd gezegd dat alle opbrengsten naar de algemene middelen horen te vloeien, en terecht. Opbrengsten uit de kansspelbelasting komen toch ook niet alleen ten goede aan de gokkers in ons land? Opbrengsten uit de alcoholaccijns komen toch niet exclusief ten goede aan mensen die de slijter of het café zeer frequent bezoeken? Waarom is minister Zalm in dezen zo principieel van mening veranderd?

Invoering van de kilometerheffing zou moeten geschieden onder gelijktijdige afschaffing van de motorrijtuigenbelasting en de bpm, waarbij in totaliteit per autokilometer gelijk wordt belast. De opbrengst van deze twee belastingen is nu jaarlijks 6,1 mld. en de uitgaven voor het infrafonds zijn 6,3 mld. Als die belastingen worden omgeslagen in de kilometerheffing, maken de betalingen die nu worden vastgesteld, het onmogelijk voor een volgend kabinet om te zeggen dat van de 6,3 mld. die binnenkomt, 5 mld. wordt besteed aan infrastructuur en 1 mld. aan onderwijs. Dat kan dan niet meer besloten worden. Alle 6 mld. moet naar infrastructuur.

Er dreigt nog een ander probleem. Het resultaat van de Nota Mobiliteit is dat het autoverkeer de komende periode met 30% groeit. Dat betekent dat de opbrengsten uit de kilometerheffing zullen groeien, omdat zij per kilometer gaan. Dan groeit het infrafonds tot 8 mld., exclusief te besteden aan infrastructuur. Daar komt straks geen volksvertegenwoordiging en geen kabinet meer aan te pas. Feitelijk is dat stemmen met het gaspedaal.

Is minister Peijs het met mij eens dat tot de aanleg van infrastructuur besloten moet worden na een kosten-batenanalyse en een maatschappelijke afweging? Er moet niet eenvoudig voor 8 mld. per jaar worden aangelegd, omdat dat geld nu eenmaal beschikbaar is, als het zo doorgaat, maar dat is wel het mechanisme dat hier wordt geïntroduceerd.

Minister Zalm is dezer dagen op allerlei manieren druk doende om zijn politieke erfenis veilig te stellen, maar hier is hij plotseling bezig om een deel van zijn erfenis fiks te verknoeien. Of de hier geïntroduceerde systematiek van de bestemmingsheffing leidt er vanwege de begrotingsregels toe dat de hogere kilometerinkomsten, macro gezien, extra gekort moeten worden op andere uitgaven dan de infrastructuur. Of minister Zalm kiest ervoor om het begrotingsbeleid, dat is gebaseerd op een scheiding tussen inkomsten en uitgaven van het Rijk, na 2007 eenvoudigweg los te laten. Dit is een strijd tussen

de politieke erfenis van de heer Hofstra en de heer Zalm. Voorlopig lijkt de heer Hofstra aan de winnende hand.

□

Minister Zalm: Voorzitter. Hartelijk dank voor het medeleven van de fractie van GroenLinks met de minister van Financiën en voor de ondersteuning van zijn begrotingssystematiek. Dat gebeurt mij niet elke dag, dus dat is zeer memorabel. De vraag is of de motie-Hofstra te verenigen is met de systematiek van begrotingsbeleid die wij tot nu toe kennen. Naar mijn oordeel is dat wel het geval.

Zoals ik de motie analyseer, hebben wij allereerst de stelling dat gelijktijdig, naar rato, afschaffing van bpm en motorrijtuigenbelasting wordt gerealiseerd, als je een kilometerprijs invoert. Dat is op zichzelf een lasten-neutrale operatie, dus ik denk dat dit deel van de systematiek niet het probleem is. Het is naar rato.

Volgens het tweede deel van de motie komen de opbrengsten van het in te voeren beprijzingssysteem uitsluitend ten goede aan het infrafonds, zonder dat dit gepaard gaat met een meer dan evenredige daling van de voeding uit de algemene middelen van dit fonds. Als ik voor het gemak dat gaatje abstraheer – dat moet dan maar worden uitgevochten tegen de tijd dat er weer onderhandeld wordt over een nieuw regeerakkoord – komt er aan de ene kant geld in vanuit de kilometerheffing en wordt de rijksbijdrage, de financiering vanuit de algemene middelen, navenant verlaagd. Ook dat is een neutrale operatie die op zich geen consequenties voor de uitgaven heeft. Daarna kom je bij de dynamiek van het geheel.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Eerst een vraag over dit eerste punt. Dit gaat over de discussie over de bestemmingsheffing en staat los van de begrotingssystematiek. U hebt zich altijd laten kennen – ik heb zelfs proefschriften en oraties van u gezien – ...

Minister Zalm: Mijn proefschrift heb ik nooit afgerond. Die kunt u dus niet gezien hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Excuses!

Minister Zalm: Ik ben twee keer begonnen, maar het is nooit gelukt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Misschien krijgt u straks de kans. U hebt zich altijd – volgens mij terecht – ten principale een tegenstander getoond van een bestemmingsheffing. Nu wordt echter één op één gezegd dat de opbrengsten ten goede komen van het infrafonds. Dat is toch niets anders dan een bestemmingsheffing?

Minister Zalm: Een bestemmingsheffing is op zich niet strijdig met het systeem van vaste uitgavenkaders en een splitsing tussen belastingen en uitgaven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik zei dat ik twee punten van kritiek heb geformuleerd. Eén punt betreft het karakter van de bestemmingsheffing, waarvan u zich altijd een fel tegenstander hebt getoond. Daarover discussiëren wij nu. Straks discussiëren wij over de begrotingssystematiek. U hebt zich altijd tegenstander

Zalm

getoond van zo'n bestemmingsheffing, maar nu gaat u daar toch mee akkoord. Ik kan het niet anders zien.

Minister **Zalm**: Als er in de Kamer een breed gevoel is dat een regering die er in 2012 zal zitten, nu al gewaarschuwd moet worden dat deze financieringswijze wordt gewenst door de Kamer die in 2005 in haar nadagen zit, ga ik daar geen groot probleem van maken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U erkent dus dat hier een bestemmingsheffing geïntroduceerd wordt en dat u een deel van uw politieke erfenis hiermee loslaat en dit aan de toekomst overlaat. Mijn fractie hoopt dat de kilometerheffing al in 2007 of 2008 gerealiseerd kan worden.

Minister **Zalm**: Een bestemmingsheffing is iets heel anders dan een uitgavenkader en een splitsing tussen uitgaven en ontvangsten. Ik zal straks uitleggen dat dat met elkaar verenigbaar is.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister nu eerst even uitleg geeft.

Minister **Zalm**: Ik was bezig met het statische deel. Stap één van het plan is dus: kilometerheffing en de opbrengst daarvan gebruiken om andere autolasten te verlagen. Dat is lastenneutraal en is geen enkel probleem. Stap twee is: vanuit die kilometerheffing wordt een bedrag in het infrafonds gestopt en de rijksbijdrage wordt naar evenredigheid verlaagd, tenzij men daar politiek anders over oordeelt en daar nog iets bovenop wil hebben. Ook dit is op zich een neutrale operatie in termen van uitgaven, tenzij die evenredigheid niet wordt toegepast. Maar goed, het is altijd mogelijk dat tijdens een kabinetsformatie wordt gezegd dat er meer geld moet komen voor een bepaalde post. Dat is dus geen grote inbreuk op de systematiek of iets dergelijks. Dat is op zich een politieke afweging die te zijner tijd gemaakt moet worden.

Dan hebben wij de statische kant gehad. De vraag is dan hoe het gaat als je vooruit gaat kijken. Dan zijn er twee mogelijkheden. In de eerste plaats wijs ik erop dat de rijksbijdrage op dit moment een reële groei kent van 2,8%. De financieringstechniek van het infrafonds met een rijksbijdrage en een reële groei van 2,8% leidt dus tot een groei die in vijftien jaar aanzienlijk hoger is dan de door de heer Duyvendak genoemde groei van 30%. Als je louter die wissel maakt en vervolgens constateert dat tegenover die groei van de rijksbijdrage in het vervolg een geringere groei van de kilometerheffing staat, leidt dat zelfs tot een krappere budget voor de infrastructuur dan het oude systeem. Als dat niet gewenst wordt geacht, is er ook nog een andere denkbaarheid, namelijk de toepassing van de extrapolatieregule van 2,8% reële groei op het infrafonds als geheel. Dan bekijken wij welk deel daarvan wordt gefinancierd door de kilometerheffing. Zolang de kilometerheffing niet sneller groeit dan 2,8% reëel per jaar, zal het belang van de kilometerheffing voor de financiering van het infrafonds geleidelijk afnemen en het belang van de rijksbijdrage geleidelijk toenemen. Hoe dan ook kom je op dezelfde groei uit van 2,8% reëel per jaar.

Je komt pas in een heel ander kwadrant terecht als de kilometerheffing met meer dan 2,8% reëel per jaar zou

groeien. In dat geval zou het effect voor het infrafonds een snellere groei van de uitgaven zijn dan 2,8% per jaar, zoals voorzien is in de huidige begrotingssystematiek. Dat dat gebeurt, acht ik echter niet waarschijnlijk. De heer Duyvendak ook niet, want hij spreekt over een groei van het autoverkeer met 30% en een opbrengst van de kilometerheffing over vijftien jaar. Dat komt neer op 1,5% per jaar, omdat je rente op rente moet rekenen. Als je rekent met vijftien jaar en 2,8% komt je volgens mij uit in de buurt van 65% reële groei. Ik denk dan ook niet dat zich snel problemen zullen voordoen bij de vaste uitgavenkaders. Dat is alleen mogelijk in het zeer exotische geval dat de groei van de kilometerheffing groter is dan de reële groei van 2,8% per jaar.

Het is aan een volgend kabinet om hieraan invulling te geven, maar de motie-Hofstra bevat desondanks een paar essentiële elementen. De eerste switch is lastenneutraal. Het tweede punt is voeden met de kilometerheffing, al dan niet naar evenredigheid. Dat punt bevat een politiek momentum, omdat wij de uitgaven ten behoeve van het infrafonds opkrikken als wij de rijksbijdrage niet helemaal evenredig verlagen. Dat is een politiek besluit dat min of meer los staat van de systematiek. Het derde punt is het dynamische effect van de switch. Wat betekent dat voor de toekomst? In het slechtste geval zal het budget voor infrastructuur minder hard groeien dan het geval zou zijn geweest als wij 2,8% reële groei uit de algemene middelen hadden gefinancierd. Daarbij ga ik er dus van uit dat de kilometerheffing niet met 2,8% reëel per jaar groeit. In het beste geval moeten wij het infrafonds als geheel extrapoleren met 2,8% per jaar en ieder jaar bezien wat de automobilist daaraan bijdraagt via de kilometerheffing. Het is echter onwaarschijnlijk dat dat zal leiden tot een hoger budget dan onder de oude systematiek het geval zou zijn geweest, behoudens dat politieke moment bij een kabinetsformatie. Mijn opvolger zou hier dus heel goed mee moeten kunnen leven.

De **voorzitter**: De minister heeft zijn betoog beëindigd. Wil de minister van Verkeer en Waterstaat nog het woord?

Minister **Peijs**: Eén zin, voorzitter. Ik zit in hetzelfde kabinet als de minister van Financiën. Ik ben het dan ook roerend met hem eens. Ik wil nog wel zeggen dat bij de dekking van de Nota Mobiliteit is uitgegaan van een reële groei van het infrafonds met 2,8% per jaar.

De **voorzitter**: Ik dank u wel. Mijnheer Hermans, u kunt nu uw vraag aan minister Zalm stellen.

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Ik wil de heer Zalm inderdaad een vraag stellen. Hij kent de geschiedenis van deze motie natuurlijk ook. Wij hebben gezien hoe het kabinet-Schröder een greep in de kas heeft gedaan. De Duitse automobilist is er daardoor nogal bekaaid vanaf gekomen. De Kamer wil dat voorkomen. De motie ligt nu voor. Ik hoor de minister echter ook een terugtrekkende beweging maken. Hij zegt namelijk dat het aan het kabinet is dat in 2012 regeert, om te beslissen hoe het zal worden ingevuld. Dat roept bij mij de vraag op of de motie-Hofstra in wetgeving zal worden omgezet als zij wordt aangenomen. Gaat de regering ervoor zorgen dat de mogelijkheid die de GroenLinks-fractie open wil

Zalm

houden, een onmogelijkheid wordt zoals de LPF-fractie dat wil?

Minister **Zalm**: Dat moet de minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Kamer beslissen. Ik heb uiteengezet dat ik geen problemen voorzie voor de begrotingssystematiek. De minister van Verkeer en Waterstaat zal er natuurlijk wel op letten dat zij er niet op achteruit gaat in vergelijking met de bestaande systematiek. Dat is mogelijk bij een bepaalde interpretatie van de motie. Bij een andere interpretatie van de motie loopt zij het risico dat zij na een aanvankelijke verhoging uiteindelijk geconfronteerd wordt met een veel lagere jaarlijkse groeivoet van het budget.

Het verschil met Duitsland is dat sinds jaar en dag een zeer royale reële groei is opgenomen in onze meerjarencijfers en onze systematiek voor de voeding van het infrafonds. In onze vooruitberekeningen rekenen wij immers met een groei van 2,8% reëel per jaar. Daar kan de automobilititeit niet tegenop groeien.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil eerst reageren op de heer Hermans. Indien deze motie wordt aangenomen, dan is zij onderdeel van de PKB-tekst en daarmee van de wet.

De regering is voor de invoering van kilometerheffing, hoewel minister Peijs volgens mij liever spreekt van "beprijzing". Is deze systematiek in de ogen van de regering noodzakelijk, of is het puur een wens van de Kamer?

Minister **Zalm**: Nee, het is niet noodzakelijk, het is een wens van de Kamer. Soms respecteren wij wel eens een wens van de Kamer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoorde de heer Zalm zeggen: ik denk dat de volgende minister van Financiën hier goed mee kan leven. Daarbij keek hij naar de heer Vendrik, wat mij deugd deed. Ik denk echter dat de volgende minister van Financiën hiermee niet goed kan leven en dat hij het zal betreuren dat de heer Zalm zijn rug niet recht heeft gehouden. Daarbij gaat het allereerst om de bestemmingsheffing. Daarover heeft minister Zalm gezegd: dat is erin geslopen, mijn opvolger moet dat in 2012 maar rechtzetten. Er zijn echter ook problemen met de begrotingssystematiek. Minister Zalm verwacht een principiële financieel betoog met gelegenheidsargumenten voor het indexeren van het infrafonds. Het indexeren van het infrafonds is een politieke beslissing. Als het infrafonds een indexatie had van 0,5% – daarvan is mijn fractie geen tegenstander – zou het hele theoretische bouwwerk van de minister in elkaar donderen. Dan klopt het niet meer en komt de begrotingssystematiek onder druk te staan.

Minister **Zalm**: In dat geval zou het inderdaad anders liggen; daarin heeft de heer Duyvendak helemaal gelijk. Dat vereist wel een kabinetsformatie waarin wordt besloten om die 2,8% te verlagen. In diezelfde formatie kan ook worden besloten om deze "wetswijziging" ongedaan te maken. Bij kabinetsformaties wordt regelmatig besloten om wetten te veranderen. Dit is gewoon de status-quo waaruit wij vertrekken: 2,8% reële groei van het infrabudget en deze methodiek rond de kilometerheffing. Niemand kan garanderen dat er niet iets anders wordt besloten voordat de kilometerheffing

er werkelijk is. Met de combinatie van 2,8% reële groei van het infrabudget en deze voedingssystematiek van het infrafonds kan ik echter heel goed uit de voeten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het is fair dat de minister beide punten nu erkent. Het gaat echter wel om een PKB-tekst. Die blijkt in de praktijk harder te zijn dan een wet. Een wet kan in een paar maanden worden gewijzigd, het wijzigen van een PKB duurt al snel twee tot drie jaar. De heer Hofstra laat hiermee zijn politieke erfenis achter en maakt het een volgend kabinet moeilijker om op dit punt te handelen.

Minister **Zalm**: Wij zullen heel lang van tevoren zien aankomen wanneer rekeningrijden mogelijk wordt. Ook daarvoor zal waarschijnlijk wel weer een wet moeten worden gemaakt. In die wet kan alles worden geregeld wat nuttig en nodig is voor het systeem. De minister van Verkeer en Waterstaat en ik kunnen in ieder geval heel goed uit de voeten met wat er nu ligt. Het is niet noodzakelijk, maar het is ook geen grote hindernis.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 21.08 uur tot 21.23 uur geschorst.

Aan de orde zijn de **stemmingen** over moties, ingediend bij debatten over **de verkoop van Novio aan de Haagsche Tramweg Maatschappij (HTM)**, te weten:

- de motie-Gerkens over eerlijke internationale concurrentie bij het dingen naar nationale vervoersconcessies (23645, nr. 97);
- de motie-Gerkens over betrouwbaar partnerschap van de overheid jegens de gemeenten Nijmegen en Den Haag inzake concessies (23645, nr. 98);
- de motie-Dijksma over verlenging van de concessie van Novio tot de markt van HTM opengaat (23645, nr. 109);
- de motie-Mastwijk over heropening van het gesprek met HTM/Haaglanden op basis van aanbesteding van de busmarkt van HTM (23645, nr. 110);
- de motie-Dijksma c.s. over het niet wijzigen van de contractpartijen opdat uitstel van openbare aanbesteding geen nadelige gevolgen zal hebben voor het personeelsbestand van Hermes (23645, nr. 124);
- de motie-Hermans c.s. over het in acht nemen van een termijn van 1 jaar als "redelijke termijn" in de Wet Personenvervoer (23645, nr. 125).

(Zie vergaderingen van 11 oktober 2005 en van heden.)

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de heer Nawijn niet aanwezig is.

Aangezien de motie-Dijksma (23645, nr. 109) en de motie-Mastwijk (23645, nr. 110) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

In stemming komt de motie-Gerkens (23645, nr. 97).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en GroenLinks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.