



De heer Cramer (ChristenUnie)

© M. Sablerolle – Gouda

Minister **Eurlings**: Ik heb daarom ook niet direct het juridische verhaal erbij gehaald dat een verbod niet zou kunnen. Een verbod kan ook gewoon juridisch niet. Maar ik heb gezegd: als je diesel zwaar ontmoedigt door het heel duur te maken op de Betuweroute, dan blijven de diesellocs dus gewoon op dat tjokvolle net door de Brabantse steden heen rijden. Dan blijven de dieselvrachtwagens op de weg en wordt niet het maximale milieueffect van de Betuwelijn bereikt. Ik vind het gewoon niet verstandig, alleen al omwille van het milieu, om op de Betuweroute tot een zo zware ontmoediging van diesel over te gaan. Ik vind wel dat de Kamer van mij kan verwachten dat wij het voor elektrische locs zo aantrekkelijk mogelijk maken. Daarom investeren wij in die 25 kV en maken wij een behoorlijk aantal elektrische locs gereed. Daarom is het goed dat wij de komende twee jaar in die ingroei heel scherp de vinger aan de pols houden. Wij moeten heel goed in de gaten houden hoe het op de Betuweroute staat met elektriciteit ten opzichte van diesel. Wij kunnen dan op dat moment het debat hernemen. Ik wil de heer Duyvendak ontraden om met deze motie de Betuweroute vanaf het begin niet laagdrempelig en te maken maar juist barrières voor die Betuweroute op te werpen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik steun hem daar ook volledig in, zij het dat er volgens mij wel elektrische locomotieven rijden, namelijk de series van 1600 en 1700 van Railion. Daarbij gaat het wel degelijk om goederenvervoer. Dat zijn geen oude locs. Er ontstaat nu onduidelijkheid over de motie. De heer Duyvendak zegt dat het gaat om zo min mogelijk dieseltreinen, maar in zijn motie staat dat er geen dieseltreinen mogen rijden. Het is wel even belangrijk om helder te krijgen waar wij nu over praten. Ik steun overigens de uitleg van de motie door de minister.

Minister **Eurlings**: Ik dank de heer Cramer voor de steun. Ik wil met één opmerking afsluiten. Het debat over de Betuweroute is moeilijk geweest. De voorwaarden zijn veranderend gedurende de rit. Na de rampen in de Mont Blanc tunnel en de tunnel in Kaprun zijn wij anders gaan denken over veiligheid in tunnels. De eisen zijn opge-

schroefd, wat het project moeilijker en duurder heeft gemaakt. Het einde van dit traject is een feestelijk moment. Wij openen een nieuw hoofdstuk in de spoorweggeschiedenis van Nederland. Het is belangrijk voor het milieu. Het kan de wegen en andere routes ontlasten. Ik zal deze week dan ook de Kamer uitnodigen om dit heugelijke moment op 16 juni mee te beleven.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de motie wordt aan het einde van de vergadering gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 25 april 2007 over **overwegen en wandelwegen**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoop op een positieve reactie van de minister op mijn initiatief. Heel veel mensen in Nederland genieten immers van het wandelen in de vrije natuur. Een van de problemen die zij daarbij ontmoeten, zijn verdwijnende overwegen bij bospaden en recreatiegebieden. Het gaat ook om kinderen die kleine overwegen gebruiken om naar school te fietsen.

Ik wil de lange discussie daarover in de Kamer graag beslechten. Er is een lijst met overwegen die in de periode 2007-2010 in discussie zijn. Het gaat om honderden overwegen. Toenmalig minister Peijs heeft de Kamer geschreven dat over deze overwegen een risicoanalyse was uitgevoerd. In het overleg van gisteren bleek dat het anders ligt, wat ik overigens graag bevestig hoor door de minister. De lijst blijkt slechts de inzet voor het maken van de risicoanalyses. De volgende stap is dat de inspectie van Verkeer en Waterstaat die checkt. Daarna neemt de wegbeheerder een besluit. Die route is gisteren afgesproken. Het is van belang om de status van de lijst vandaag te bevestigen.

De huidige, lastige systematiek belooft gemeenten voor het afsluiten van spoorwegovergangen. Veel gemeenten hebben de neiging om die volledig af te sluiten, om met het geld dat zij daarvoor krijgen een tunneltje te financieren. Dat heeft in de afgelopen periode tot veel ongewenste effecten geleid.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ProRail volgens de huidige financieringssystematiek van PVVO II een wegbeheerder slechts bij volledige sluiting van een spoorwegovergang een vergoeding geeft;

overwegende dat volledige afsluiting financieel veel aantrekkelijker is dan afsluiting voor alleen gemotoriseerd verkeer, waarbij de overweg open kan blijven voor fietsers en voetgangers, ook in gevallen dat volledige sluiting uit het oogpunt van veiligheid niet nodig is;

Duyvendak

overwegende dat volgens de huidige financierings-systematiek ook sluiting van een veilige overweg voor vergoeding in aanmerking komt;

constaterende dat de minister de financierings-systematiek pas in 2010 eventueel wil herzien;

constaterende dat voor die tijd afsluiting van vele overwegen aan de orde komt;

verzoekt de regering, de financiële systematiek zo te wijzigen dat:

- selectieve afsluiting die de veiligheid verbetert, voor een vergelijkbare vergoeding in aanmerking komt als volledige afsluiting;
 - sluiting van een overweg die volgens een integrale veiligheidsanalyse veilig is niet voor een vergoeding in aanmerking komt;
- en de Kamer hierover binnen drie maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Polderman. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (29893, 29892).



Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Gisteren hebben wij gesproken over wandel- en overwegen, maar twee punten zijn wat onze fractie betreft nog niet goed uitgediscussieerd. Landgoedeigenaren kunnen gebruikmaken van de Natuurschoonwet, krijgen dan een financiële vergoeding, maar moeten dan hun landgoed wel openstellen voor het publiek. In de praktijk blijkt dat in veel gevallen het wandelen onmogelijk wordt gemaakt, bijvoorbeeld door omgekapt bomen of het bewust op slot doen van hekken. De AID heeft ons laten weten dat er sprake is van onvoldoende capaciteit voor handhaving. De minister heeft ons gewezen op een rapport waarin wij het een en ander zouden kunnen checken. Ik heb dat erbij gehaald, maar over de handhaving heb ik niets kunnen vinden. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel wandelaars hinder ondervinden van al dan niet bewust aangebrachte obstakels (zoals omgezaagde bomen) en slecht opengestelde paden op landgoederen die onder de openstellingsverplichting van de Natuurschoonwet vallen;

constaterende dat onvoldoende bekend is of landgoedeigenaren adequaat worden gecontroleerd, geverbali-seerd en gesanctioneerd wat betreft hun openstellings-praktijk;

constaterende dat een deugdelijk protocol ontbreekt om

landgoederen te beoordelen op hun openstellings-praktijk;

verzoekt de regering, de openstellingsregeling voor landgoederen en de naleving, controle en sanctionering daarvan spoedig te evalueren en de Kamer te informeren over de uitkomsten daarvan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (29893, 29892).

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. In het algemeen overleg hebben wij aangestipt dat het Nederlandse natuurlandschap sterk versnipperd is, onder andere door allerlei hekken en rasters die in veel gevallen onnodig zijn geplaatst. Als voorbeeld heb ik genoemd het hek dat loopt tussen het Vierhousterbos en het kroondomein in Emst dat alleen maar lijkt te zijn opgericht voor de jachtbuiten van de Koninklijke familie aan de ene kant en de jachtcombinatie van Staatsbosbeheer en de gemeente Nunspeet aan de andere kant. De minister was er niet van op de hoogte dat er in de Nederlandse natuur zo veel hekken stonden. Wij willen daar graag een inventarisatie van en vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse natuurgebieden in hoge mate aan versnippering onderhevig zijn, onder meer als gevolg van aangelegde hekken en rasters;

overwegende dat rasters en hekken belemmerend werken voor wandelaars en andere natuurliefhebbers;

overwegende dat rasters en hekken het natuurlijke trekgedrag van dieren hinderen en dat dit binnen de Ecologische Hoofdstructuur niet zou mogen zonder noodzaak;

verzoekt de regering, te komen met een overzicht van alle hekken en rasters binnen de EHS en te komen tot een beleid om hekken en rasters versneld terug te dringen voor zover die niet aantoonbaar noodzakelijk zijn voor de verkeersveiligheid of het voorkomen van schade aan landbouw- en woonpercelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 49 (29893, 29892).



Minister **Eurlings**: Voorzitter. In het algemeen overleg heb ik de heer Duyvendak en mevrouw Gerkens een

Eurlings

welgemeend compliment gemaakt voor het feit dat zij dit onderwerp zo pregnant op de Kameragenda hebben gezet. Dat vind ik een goede zaak.

Wij moeten echter niet vergeten wat het hoofd-uitgangspunt was van de huidige beleidslijn. Dat was namelijk dat veel overwogen tot onveiligheid leiden. Het aantal doden dat viel was veel te hoog, onacceptabel hoog. Ik ben er tevreden mee dat wij erin zijn geslaagd om dat aantal doden van ca. 50 per jaar terug te dringen tot nu 12. Natuurlijk, dat zijn er nog steeds 12 te veel, maar ik vind het nogal wat. Het beleid werpt dus zijn vruchten af. Veiligheid moet voorop blijven staan. Tegelijkertijd moet je erkennen dat als je te veel overwogen onnodig zou gaan sluiten, het spoor steeds meer een barrière zal zijn. Dan worden wandelwegen, fietspaden en andere routes doorgeknipt. In die afweging moeten wij proberen een evenwicht te vinden.

Ik heb al gezegd dat ik ervan overtuigd ben dat een integrale risicoanalyse van de lokale verkeerssituatie en van de betekenis van het nieuwe plan ten opzichte van het oude, een goede systematiek is. De alternatieven en kosten en baten moeten aan de orde komen. Alleen met zo'n goede risicoanalyse kan er tot sluiting worden overgegaan. Toen de lijst werd opgesteld, moesten de analyses nog beginnen. Ik zal nagaan wat de tijdplanning is. Ik zal de Kamer daar separaat over informeren.

Als extra check op de integraliteit heb ik toegezegd dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat alle risicoanalyses, de gemeentelijke plannen, nog eens zal controleren. De inspectie is daartoe geëigend, omdat zij het format van de analyses heeft opgesteld.

Er is gevraagd of de financieringssystematiek zodanig zou moeten omgevormd dat het gedeeltelijk sluiten van een overweg ongeveer evenveel financiering oplevert als het geheel sluiten ervan. Ik snap de beweegreden van die vraag en ik wil erover meedenken, maar ik vind het geen goede weg om nu de systematiek van de financiering te veranderen. Als je nu die systematiek omgooit, verander je de spelregels gedurende het spel. Veel gemeenten hebben hun plannen al gepresenteerd en dit zou onrust kunnen opleveren. Verder is het nog maar de vraag of het in iedere situatie terecht is dat bij een gedeeltelijke sluiting, bijvoorbeeld voor auto's terwijl voetgangers en fietsers nog wel van de overweg gebruik kunnen maken, eenzelfde vergoeding wordt verstrekt als bij het volledig sluiten uit oogpunt van verkeersveiligheid. Voetgangers en fietsers kunnen bij een overweg immers juist heel kwetsbare overstekers zijn.

Ik begrijp de "drive" van de Kamer en ik vind die ook goed. Wij willen allen voorkomen dat gemeenten de centen binnenhalen en niet voor de optimale veiligheid gaan. De gemeente heeft dan een afgeleid doel en gebruikt het veiligheidsargument daar te pas en te onpas bij. Dit is de vrees van de Kamer. Ik heb al eerder gezegd dat de integrale risicoanalyse van belang is, de extra check van de inspectie komt daarbij en in de trendanalyse zal ik de Kamer laten weten hoe dit is verlopen. Daarnaast wil ik de Kamer nog een toezegging doen: als uit de risicoanalyses zou blijken dat selectieve sluiting eenzelfde veiligheidsniveau geeft – dat is een belangrijke voorwaarde – ben ik bereid te onderzoeken of wij voor die selectieve sluiting additionele middelen kunnen vrijmaken. Ik hecht dus aan het veiligheidsniveau en ik zal dit laten toetsen door de inspectie. Ik zal niet de hele financiering op de schop nemen en ik loop daar niet op

vooruit. Ik wacht de risicoanalyses af. Ik zal de Kamer hierover binnen drie maanden informeren.

Ik hoop dat ik hiermee een weg heb gevonden waarin ik de Kamer tegemoetkom in het doel dat haar voor ogen staat. Dit is een gezamenlijk doel, want wij willen allen voorkomen dat gemeenten om financiële redenen overwegen sluiten terwijl dit misschien niet helemaal of helemaal niet nodig is. Ik vind wel dat de veiligheid voorop moet staan. Verder moeten wij zekerheid kunnen bieden aan de partijen die op basis van de financieringssystematiek aan de slag zijn gegaan. Wij kunnen niet zomaar zeggen dat het gedeeltelijk sluiten van een overweg dezelfde veiligheid oplevert als het geheel sluiten van die overweg.

Voorzitter: Van Beek

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik denk dat wij elkaar dicht genaderd zijn. Als de minister ervoor kan zorgen dat wij deze zaak nog voor het zomerreces kunnen "aftikken" – dat is van belang juist omdat er zaken in de startblokken zijn gezet – en hij ons doel deelt van geen oneigenlijk gebruik van de regeling, zal ik mijn motie tot die tijd aanhouden.

Minister **Eurlings**: Ik zeg de heer Duyvendak toe dat ik de Kamer nog voor het zomerreces een brief zal sturen. Of de Kamer dit dan nog kan "aftikken" is niet aan mij. Ik hoop dat ik de Kamer met deze toezegging voldoende tegemoet ben gekomen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoop dat u die ons op een moment toestuurt dat het, als dat nodig is, nog mogelijk is om er hier een kort debat over te hebben.

□

Minister **Verburg**: Voorzitter. Wandelen is mijn beleids-terrein en op dat gebied zijn er vanmiddag twee moties ingediend. Zij betreffen een thema waar wij gisteren ook over van gedachten hebben gewisseld. In de eerste motie wordt er geconstateerd dat veel wandelaars hinder ondervinden van al dan niet bewust aangebrachte obstakels. Ik heb gisteren in het algemeen overleg gezegd dat er regelmatig wordt geïnventariseerd hoe het zit met de openstelling, dat ik in permanent overleg ben met het landelijke platform wandelen, dat ook provincies dat in de gaten houden en dat een goede recreatie en dus ook goede wandelmogelijkheden gediend zijn bij openstelling. Ook de openstelling van landgoederen in het kader van de Natuurwet geschiedt op een zorgvuldige manier. Ik herken mij dan ook absoluut niet in de constatering die in deze motie staan en ontraad de aanneming van deze motie.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Ik denk dat ik meteen maar moet reageren, ter verduidelijking. Het gaat mij specifiek om de landgoederen die onder de Natuurschoonwet vallen. De eigenaren daarvan ontvangen dus een vergoeding voor het openstellen van hun landgoed voor het publiek. In het rapport waarnaar verwezen wordt, wordt niet ingegaan op de controle op die openstelling. Ik wil graag nog van de minister horen hoe zij reageert op de klachten vanuit de AID dat er voor controle bijna geen capaciteit beschikbaar is.

Verburg

Minister **Verburg**: Ik heb ook gisteren al aangegeven – wat dat betreft, herhalen wij hier het overleg van gisteren – dat ik op dit gebied hecht aan overleg en minder zie in controle en sanctioneren. Wandelen is een aangenaam iets, dat is genieten en dat is ontspannen. Daar vindt op dit moment goed overleg over plaats met heel veel organisaties die daarbij zijn betrokken. Gemeenten, provincies, platforms, andere organisaties die daarbij betrokken willen zijn. Ik zie veel meer in het investeren in vrouwen en in overleg, zodat je de problemen die je ziet, ook snel en in overleg kunt oplossen en zodat je knelpunten kunt wegnemen. Daar zie ik meer in dan in het optuigen van een heel controle- en sanctieapparaat. Dat zou ik namelijk investeren in wantrouwen vinden, en dat lijkt mij de verkeerde manier. Mijn advies aan de Kamer blijft dus dat ik de aanneming van deze motie ontraad.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): De minister controleert dus niet, dat hoor ik haar nu zeggen. Dat betekent dat signalen die uit het veld komen, niet door haar ter controle worden geregistreerd, maar dat zij vertrouwt op overleg met de betrokken partijen. Is dat wat zij zegt?

Minister **Verburg**: Voorzitter. Ik wil wel voor de derde keer zeggen dat ik investeer in overleg en vertrouwen. Dat betekent hoor en wederhoor en dat betekent dat ik, op het moment dat zich ergens een probleem voordoet, eerder in oplossingen denk dan in sanctioneren. Dat lijkt mij voor alles het beste. Ik heb het nu voor de derde keer gezegd. Ik wil graag dat beleid doorvoeren, omdat dit tot nu toe steeds goed heeft gewerkt en het enthousiasme ook ondersteunt. Ik ben dus, mevrouw Ouwehand, niet van plan om hier een groot sanctiestelsel te gaan opvoeren. Overleg, investeren, samenwerken, dat is mijn parool. Om die reden ontraad ik de aanneming van deze motie.

Voorzitter. Dan is er een tweede motie ingediend, waarin de regering wordt verzocht, te komen tot een overzicht van alle hekken en rasters binnen de ecologische hoofdstructuur. Over deze motie moet ik zeggen dat ik geen enkele aanleiding heb om te veronderstellen dat er een probleem is. Ook hierover is er overleg met het landelijke platform wandelen. Uit de rapportage over de openstelling komt een positief beeld naar voren. Ik geloof dat de heer Madlener gisteren ook heeft gezegd dat er hier en daar wel hekken zijn om terreinen af te schermen, omdat zij niet vrij zijn en niet opengesteld worden. Dat heeft ook tot doel, de ecologie en de dieren op die terreinen te beschermen. Rasters zijn soms nodig om vee en andere dieren binnen of juist buiten bepaalde terreinen te houden. Ik merk zelden dat wandelaars problemen met een raster hebben. Rasters zijn er juist om dieren te beletten, van het ene naar het andere gebied over te gaan. Ook de aanneming van deze motie ontraad ik dus.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Duyvendak stel ik voor, zijn motie (29893, 29892, nr. 47) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de twee moties van mevrouw Ouwehand zal later op de dag worden gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 19 april 2007 over de **de OV-chipkaart**.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Mij lijkt dat wij het nog wel vaker over de OV-chipkaart zullen hebben. De staatssecretaris heeft de Kamer toegezegd, haar nadere informatie te sturen, zodra zij allerlei overleggen heeft afgerond. Over een tweetal aspecten lijkt het mij van belang dat de Kamer zich nu al helder uitsprekt, juist voor de vervolgdiscussies die de staatssecretaris met de vervoersregio's en vervoerders zoals de NS zal hebben. Dan is duidelijk wat de positie van het Rijk, de Staat, de regering en het parlement is.

Er dreigt in de eerste jaren, maar ook daarna een wildgroei van tarieven rondom de invoering van de OV-chipkaart. Het kan van belang zijn dat de staatssecretaris ingrijpt zodra de consument door de bomen het bos niet meer ziet en de wildgroei aan tarieven het gebruik van het openbaar vervoer verhindert. Mijn fractie lijkt het wenselijk dat de staatssecretaris de mogelijkheid tot ingrijpen in de tariefvorming heeft, indien dat gebeurt. Misschien is alleen het hebben van die mogelijkheid al genoeg om ervoor te zorgen dat er adequate afspraken kunnen worden gemaakt. Om dat te bewerkstelligen, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de OV-chipkaart als geldig vervoersbewijs wordt geïntroduceerd;

overwegende dat de staatssecretaris voornemens is om met de introductie van de OV-chipkaart de bepalingen betreffende de Nationale Vervoersbewijzen te schrappen;

constaterende dat met de invoering van de OV-chipkaart er een onoverzichtelijk geheel van tarieven en vervoersvoorwaarden zou kunnen ontstaan;

verzoekt de regering, de wet aan te passen, waardoor de staatssecretaris, indien nodig, de regie kan blijven voeren over de tarieven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Roemer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 154 (23645).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het lijkt ook niet goed te gaan met de OV-chipkaart in de zin dat de NS voornemens is om het reizen op het zeer veel gebruikte en populaire retourtje niet mogelijk te maken bij