

Eurlings

bewonersdelegatie te kennen gegeven geen bezwaar te hebben tegen de kortetermijn-MER. Omdat dit nu zo duidelijk wordt gecommuniceerd en gelet op mijn toezegging dat die zeven punten in de middellange-termijndiscussie uitdrukkelijke aandacht krijgen, lijkt mij dat de consultatie heeft plaatsgevonden. Gisteravond is er ook nog veelvuldig over gesproken. Met dit nadrukkelijke signaal van de heer Alders acht ik deze motie van de heer Tang al uitgevoerd.

De heren Haverkamp en Tang verzoeken in hun motie de regering gelijktijdig met de toezending van het ontwerp-LVB aan de Kamer mee te delen op welke wijze zij door wettelijke en handhaafbare normen het buitengebied wil gaan beschermen. Ik zie deze motie als een belangrijke ondersteuning van de intenties en het beleid van de regering en kan er dus ook positief over oordelen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. In hun motie stellen de heren Duyvendak en Roemer dat in de gepubliceerde richtlijnen MER geen nulplusalternatief en geen apart MMA zijn opgenomen. Ik vind deze motie overbodig. De richtlijnen voor de MER voorzien er al in. Daarin is opgenomen dat er een nulalternatief moet worden onderzocht en dat moet worden verkend wat dat betekent voor de ontwikkeling van de huidige normen. Tevens is de initiatiefnemer verzocht om een meest milieuvriendelijk alternatief te onderzoeken.

De motie-Nicolai verzoekt de regering om tegelijk met het belastingplan 2008 voor de Kamer de effecten van deze belastingmaatregel op het milieu goed in kaart te brengen. Wat mij betreft bestaat er tegen deze motie geen bezwaar. De minister van Financiën heeft primair de verantwoordelijkheid voor de uitwerking van deze belasting, maar de minister van VW en ik zijn daar uiteraard nauw bij betrokken. Het kabinet heeft zich gecommitteerd aan de invoering van een ticketbelasting in 2008. Op dit moment is er nog geen definitieve keuze gemaakt over de vormgeving van de ticketbelasting. Er zijn diverse varianten mogelijk en die worden op dit moment bezien op hun voor- en nadelen en door-gerekend op hun effecten. Ook heeft het kabinet zich bereid verklaard om het voorstel van Schiphol en KLM voor CO₂-compensatie van de Nederlandse luchtvaart samen met deze partijen te verkennen. Verder loopt er een studie naar de gevolgen van de Europese ETS-systematiek voor de Europese luchtvaartmaatschappijen en in het bijzonder KLM. Het voorstel van het kabinet zal samen met het belastingplan voor 2008 aan de Kamer worden aangeboden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben zojuist vergeten in te gaan op de motie van de heer Duyvendak op stuk nr. 4. Daarin verzoekt hij de regering op geen enkele manier te bevorderen dat in 2007 de grenswaarden worden aangepast. Ik ontraad de aanneming van deze motie met klem. Ik heb eerder aangegeven dat er drie opties zijn. Er komt een nieuwe systematiek met nieuwe grenswaarden. In dat geval kunnen wij anticiperend handhaven. De tweede optie is dat die systematiek niet wordt ingevoerd. De laatste optie is dat wij een en ander aanpassen in het

kader van het groot onderhoud. Als wij ook daarvoor niet kiezen, dan blijven de grenswaarden wat ze zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 21 juni 2007 over **de aanleg en het onderhoud van wegen**.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik weet dat ik kort moet zijn en ik ga dan ook onmiddellijk over tot het indienen van mijn moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat mensen het gevoel dreigen te krijgen dat de overheid hun auto als melkkoe gebruikt, juist nu het ene plan na het andere wordt gelanceerd, van een "slurptaks" en verhoging van de bpm tot hogere parkeertarieven voor vervuilende auto's;

verzoekt de regering, dat niet te doen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 66 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het kabinet de A4 voorlopig niet gaat doortrekken;

overwegende dat als gevolg hiervan grote maatschappelijke schade ontstaat;

overwegende dat de regering nog minimaal twee jaar nodig denkt te hebben om tot een besluit te komen, onder andere door alternatieven opnieuw door te rekenen;

overwegende dat om de huidige ernstige congestieproblemen te verminderen zowel de A13/A16 als de A4 moet worden aangepakt;

De Krom

verzoekt de regering:

- nog dit jaar definitief te besluiten tot de doortrekking van de A4;
- de Kamer uiterlijk dit najaar te informeren hoe kan worden bereikt dat de schop zo snel mogelijk de grond in kan, eventueel via noodwetgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 67 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat besluitvorming over de A6/A9 van groot belang is voor de gehele Noordvleugel en dat snelle besluitvorming wenselijk is;

constaterende dat er vooralsnog geen overeenstemming is over het overkluisen van de Gaasperdammerweg aangezien er overeenstemming ontbreekt over de financiële bijdrage van de regio, met name de gemeente Amsterdam;

van mening dat de baten van het overkluisen van de Gaasperdammerweg vooral de gemeente Amsterdam toevallen en dat de gerezen patstelling de uitwerking van de gehele variant niet mag frustreren;

verzoekt de regering om uiterlijk dit najaar te besluiten om tot uitbreiding van de bestaande capaciteit van de A1, A6, A10 en A9 over te gaan, behoudens de overkluising van de Gaasperdammerweg;

verzoekt de regering voorts, de aanpassing van de Gaasperdammerweg op zodanige wijze uit te voeren dat de gemeente Amsterdam in staat wordt gesteld om later alsnog zelf tot overkluising over te gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 68 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat flexibilisering van (maximum)snelheden op snelwegen kan leiden tot een betere afwikkeling van de verkeersstroom c.q. betere doorstroming;

overwegende dat "zachter waar het moet en harder waar het kan" uitgangspunt van beleid dient te zijn;

overwegende dat de minister proeven wil uitvoeren met een maximum variabele snelheid van 120 km/u;

overwegende dat een maximumsnelheid van 130 km/u voor personenauto's in lijn ligt met de maximumsnelheid in andere EU-lidstaten;

verzoekt de regering om in de proeven een maximumsnelheid van 130 km/u mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 69 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is spitsstroken ruimer c.q. eerder open te stellen en dat dit voornemen alle steun verdient en zo snel mogelijk moet worden uitgevoerd;

overwegende dat continue openstelling van spitsstroken vanuit maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit wenselijk is;

verzoekt de regering, in kaart te brengen welke barrières dit verhinderen en de Kamer uiterlijk eind 2007 een voorstel te doen om die barrières weg te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden De Krom, Madlener en Koopmans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 70 (30800-A).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dien één motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de bereikbaarheid tussen Almere, Amsterdam, het Gooi en Schiphol onvoldoende is en verder verslechtert;

constaterende dat er nu voor planstudie weg-infrastructuur Schiphol-Amsterdam-Almere 4,1 mld. en voor ov-investeringen een deel van de 2,8 mld. van de Zuiderzeelijngelden voor het traject Schiphol-Almere is gereserveerd;

constaterende dat er tot nu toe geen integrale studie is



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

gemaakt waarin onderzocht wordt wat de effecten zijn op bereikbaarheid en milieu wanneer alle beschikbare middelen worden aangewend voor het verbeteren en het vernieuwen van ov-verbindingen;

overwegende dat het uitgangspunt moet zijn dat rijksmiddelen optimaal worden aangewend;

overwegende dat het nooit van kracht getuigt wanneer bepaalde alternatieven niet eens in discussie worden gebracht;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk een studie te laten verrichten naar de effecten op bereikbaarheid en milieu wanneer alle nu beschikbare middelen worden ingezet op ov, en er in de regio kilometerheffing wordt ingevoerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 71 (30800-A).

De heer **Brinkman** (PVV): Voorzitter. Ik dien de volgende drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering bij monde van de minister van Verkeer en Waterstaat de indruk heeft gewekt dat versneld nieuwe rijkswegen en wegverbredingen worden gerealiseerd;

verzoekt de regering, voor de begroting 2008 een nationaal fileplan aan de Kamer voor te leggen, waarbij

de file top 50 als uitgangspunt dient, inclusief de doelstellingen, de middelen en de eventuele (aanpassing van) wetgeving die nodig is om deze doelen nog deze kabinetsperiode te realiseren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 72 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat flexibilisering van (maximum)snelheden op snelwegen kan leiden tot een betere afwikkeling van de verkeersstroom c.q. betere doorstroming;

overwegende dat "zachter waar het moet, harder waar het kan" uitgangspunt van beleid dient te zijn;

overwegende dat de minister proeven wil uitvoeren met een variabele maximumsnelheid van 120 km/u;

verzoekt de regering, in de proeven een maximumsnelheid van 140 km/u mee te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 73 (30800-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de parkeertarieven de pan uitrijzen en dat burgers een steeds groter deel van hun inkomen aan parkeerbelastingen kwijt zijn;

constaterende dat steeds meer gemeenten hun uitgaven structureel dekken uit de opbrengsten van parkeerheffingen;

verzoekt de regering, te bevorderen dat de lokale parkeertarieven worden gemaximeerd op € 1 per uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 74 (30800-A).

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij het project "De gebruiker bepaalt" sprake is van een nieuwe manier om burgers actief te betrekken bij infrastructuurprojecten;

overwegende dat vroegtijdige betrokkenheid weerstanden kan wegnemen en tot goede ideeën kan leiden;

verzoekt de regering, het project "De gebruiker bepaalt" te betrekken bij de aanbevelingen van het interdepartementale beleidsonderzoek (IBO) en het Manifest Denktank,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 75 (30800-A).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat momenteel in het kader van de planstudie A6/A9 wordt gestudeerd op de inpassing van een verbrede A9 door Amstelveen;

overwegende dat bij deze planstudie een ondergrondse variant wordt overwogen waarbij boven het tunneldek woningen kunnen worden gerealiseerd;

overwegende dat na realisatie van de tunnel en de ontwikkelingen boven deze tunnel toekomstige infrastructuurle uitbreidingen rond de A9 in Amstelveen niet meer te realiseren zijn;

overwegende dat parallel aan de A9 de succesvolle hoogwaardige ov-verbinding Zuidtangent rijdt;

overwegende dat de Zuidtangent tussen Schiphol en Amstelveen niet over een vrije baan beschikt maar gebruikmaakt van de A9;

overwegende dat de Zuidtangent over de rest van het tracé vrijwel overal over een vrije baan beschikt;

verzoekt de regering, in de planstudie A6/A9 een variant te onderzoeken waarbij binnen de tunnel van de A9 ter hoogte van Amstelveen een vrijliggende ov-baan wordt gerealiseerd die zodanig is gedimensioneerd dat deze in de toekomst ook te benutten is voor een metro of lightrailverbinding,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 76 (30800-A).

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigden voor hun bijdragen en moties. Ik probeer deze zo snel mogelijk af te handelen. Ik kom allereerst te spreken over de motie over de slurptaks. Ik ben het met de indiener eens dat verschillende maatregelen logisch op elkaar moeten ingrijpen zodat wordt voorkomen dat het samenspel daarvan tot onduidelijkheid leidt. Het moet een logisch geheel zijn. Het charmante van het variabel maken van de vaste bpm is evenwel dat milieuvriendelijke auto's wat duurder worden en milieuvriendelijke auto's wat goedkoper. Dat is ook de bedoeling van die variabele kilometerprijs waar de bpm gedeeltelijk of geheel in wordt versleuteld. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie.

In de motie over de A4 wordt de regering verzocht om nog dit najaar definitief te besluiten tot doortrekking, knoop doorhakken et cetera. Ik heb eerder aangegeven dat ik het van belang vind dat die weg er komt en dat er een besluit wordt genomen. Juist vanwege het belang van het vergroten van de capaciteit van de weg heb ik niets aan dappere woorden in dit huis. Ik zou hier heel daadkrachtig kunnen roepen dat ik dergelijke besluiten neem, maar de Raad van State zou mij later gewoon terugfluiten. Dan zitten wij pas echt met de gebakken peren en dan zijn wij pas echt terug bij af. Ik heb al gezegd dat zodra het juridisch verantwoord is om tot besluitvorming over de A4/A13 te komen, ik een besluit zal nemen. Geen dag later. Ik zet alles op alles om de zaak juridisch rond te krijgen. Daar is geen termijn van minimaal twee jaar voor nodig; het dictum van de motie klopt niet en eerder heb ik in dit verband heel andere termijnen genoemd. Ik probeer een en ander zo snel mogelijk gereed te krijgen. Juist omdat ik de zaak zo belangrijk vind, heb ik niets aan dappere woorden die later als een luchtballon leeglopen en waar niets van overblijft. Ik moet het aannemen van deze motie dus ontraden.

Er is een motie ingediend over de A6/A9. Daarmee wordt vooruitgelopen op de discussie die later dit jaar wordt gevoerd. Verschillende varianten voor de A6/A9 liggen op tafel, inclusief bijdragen, bemoeienis van de regio, stadsprovincie et cetera. Ik denk niet dat het goed is om nu op welke manier dan ook op de besluitvorming ter zake vooruit te lopen. Dat vergemakkelijkt het niet. Ook in die zin dien ik de aanneming van deze motie dus te ontraden.

In het kader van de motie over de flexibilisering en het verhogen van de maximumsnelheid tot 130 kilometer per uur is gesteld dat in andere Europese landen deze maximumsnelheid ook de norm is. Dat valt nogal mee.

Eurlings

Met name in met Nederland vergelijkbare landen zoals België en Luxemburg, waar ook een wegennet met veel op- en afritten is en er geen lange "Strecke" met weinig op- en afritten zoals in Duitsland en Frankrijk zijn, is gekozen voor 120 kilometer per uur. Ik ben zeer voor flexibilisering en het optrekken van de maximumsnelheid van 100 tot 120 kilometer per uur en zelfs van minder dan 100 tot 120 kilometer per uur. Ik ben er ook zeer voor dat je 's avonds laat op een lege autosnelweg niet maar 100 kilometer per uur hoeft te rijden. Dat begrijpt niemand. Ik wil nu alleen niet boven de 120 kilometer per uur uit gaan, want dan krijg ik ellende met onder andere de geluids- en fijnstofrichtlijnen. Eerder is met uw Kamer ook echt afgesproken dat 120 kilometer per uur de norm zou blijven. Ik wil daaraan vasthouden. Ik ontraad dus de aanneming van deze motie.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik weet niet of de minister de motie goed heeft gelezen, maar daarin staat niet het verzoek aan de regering om naar 130 kilometer per uur te gaan, maar om die snelheid bij de proeven te betrekken.

Minister **Eurlings**: Geachte afgevaardigde, ik heb u eerder in het Kamerdebat gezegd dat wij proeven met variabelisering binnen de 120 kilometer per uur aan het nemen zijn en dat ik de uitslag van die proeven wil afwachten. De experimenten lopen nu. Later kan er een moment komen waarop wij daar met de Kamer over spreken. Om legio redenen, onder andere die ik net noemde, wil ik er nu geen extra proeven aan toevoegen die juridische problemen opleveren en tot extra regelgeving leiden. Ik ontraad de aanneming van deze motie dus.

De motie op stuk nr. 70 gaat over het eerder openstellen van de spitsstroken. Ik heb gezegd dat wij op dat vlak op een lijn zitten. Ik wil dat die stroken niet meer dicht kunnen zijn, zeker niet zodra er files ontstaan. Dat is niet verkoopbaar en onbegrijpelijk. De flexibilisering is een eerste stap in de goede richting. Zodra er een file dreigt te ontstaan, springen de spitsstroken open, of het nu morgen, middag, avond of nacht is. Ik ben bereid om in kaart te brengen of er mogelijkheden zijn om spitsstroken continu open te stellen. Eerder heb ik gezegd dat dit alleen zo gemakkelijk nog niet is. Flexibilisering is de gemakkelijkste eerste stap. Ik beschouw deze motie in ieder geval als ondersteuning van het beleid, want wij zitten op een lijn.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-De Krom c.s. (30800-A, nr. 70) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: De motie op stuk nr. 71 gaat over het reserveren van alle beschikbare middelen voor de A6-A9, ten minste in het gebied Schiphol-Amsterdam-Almere. Ik moet de aanneming van deze motie ontraden, allereerst omdat ik ten principale het altijd afzetten van het ov tegen het vuile asfalt een achterhaalde benadering vind. Wij hebben ze allebei in een goede mix nodig. Bovendien is asfalt niet 100% vies en ov 100% schoon. Mede door vorige collega's van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is geconstateerd dat, hoe het ook zij, een investering in de wegcapaciteit rondom het Amsterdamse keihard nodig is, omdat het verkeer er anders vastloopt. Voor het kabinet is het niet of-of, maar

en-en. Iedere andere gedachte daarover is ook dankzij het reeds genomen besluit om ook in de weg te investeren, achterhaald. Ik moet de aanneming van deze motie dus ontraden.

De motie op stuk nr. 72 gaat over een Nationaal Fileplan. Deze motie is overbodig. Er komen een begroting, een beleidsplan en een MIT aan. Bovendien bestaat het Urgentieprogramma Randstad. Al de daarin vermelde maatregelen bergen het hoge ambitieniveau in zich om knelpunten weg te werken. Het departement heeft geen behoefte aan het nader opvoeren van de interne bureaucratie dankzij fileplannen en dergelijke. Die zitten integraal in de plannen die het ontwikkelt. Een van de hoofddoelstellingen van het beleid is dat aan de oplossing van het fileprobleem wordt gewerkt. Deze motie is dus overbodig. Ik ontraad de aanneming ervan dan ook.

De motie op stuk nr. 73 gaat niet over een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur, maar van 140 kilometer per uur. Ik kan hier heel kort over zijn: ik ontraad de aanneming van deze motie om de zelfde reden als ik heb aangevoerd om de aanneming van de motie op stuk nr. 70 te ontraden. Ik herhaal dat ik het belangrijk vind dat wij voor het eerst in Nederland proeven gaan doen om na te gaan of er 120 kilometer per uur kan worden gereden als het rustig is op stukken waarvoor de maximumsnelheid van 100 kilometer per uur geldt. Dit meen ik serieus. Aan het verder opschroeven van de maximumsnelheid kleven zeer veel complicaties. Ik wil de uitslag van de reeds ingezette proeven afwachten en ontraad dus de aanneming van deze motie.

De motie op stuk nr. 74 gaat over een parkeerbelasting van € 1 per uur. Ik moet de aanneming daarvan ontraden, omdat dit niet tot de competentie van mijn departement behoort, los van alle andere argumenten. Gemeenten hebben ter zake beslissingen te nemen. Gemeenteraadsleden worden op hun standpunten in dezen door de burger afgerekend of afgestemd. Daarom kan ik deze verantwoordelijkheid als minister van Verkeer en Waterstaat niet op mij nemen. Ik kan niet anders dan de aanneming van deze motie ontraden.

Via de motie op stuk nr. 75 wordt de regering verzocht om het project "De gebruiker betaalt" te betrekken bij de aanbevelingen van het interdepartementale beleidsonderzoek en het Manifest Denktank. Tegen mevrouw Roefs heb ik eerder gezegd dat ik haar gedachtegang in dezen ondersteun. Ik ben het met haar eens. Ik beschouw deze motie dus als een ondersteuning van het beleid.

Bekend is dat het kabinet binnenkort besluiten neemt over de A6-A9. Daar is heel lang over gesproken. In het gebied rondom Amsterdam dient zowel in het openbaar vervoer als in de weg te worden geïnvesteerd. Beide zijn in dat gebied erg belangrijk. Als ik de motie op stuk nr. 76 zo mag uitleggen dat ik zal bezien hoe het openbaar vervoer over de weg op het onderscheiden weggedeelte zo efficiënt mogelijk kan worden ingepast, beschouw ik haar als ondersteuning van het beleid en kan ik er zo mee aan de slag. Ik kan nu nog niet zeggen of dit dankzij een extra rijstrook of anderszins mogelijk is. Hoe het ook zij, de voorwaarde is dat de planvorming niet nader wordt vertraagd en dat de gemaakte afspraken, waar jaren aan is gewerkt, niet worden ontkracht. Daar zit in de regio niemand op te wachten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Roefs/Koopmans

Eurlings

(30800-A, nr. 75) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Over de overgebleven moties, ingediend tijdens dit VAO over de aanleg en het onderhoud van wegen, wordt vanavond tijdens de eindstemming gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 26 juni 2007 over **diagnose-behandelcombinaties (dbc's)**.

Mevrouw **Schippers** (VVD): Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de maatstafconcurrentie in de ziekenhuiszorg zal leiden tot hogere administratieve lasten, tot minder innovatie, minder maatwerk, de kwaliteit niet verhoogt en daarmee ten koste zal gaan van de zorg voor de patiënten;

constaterende dat in het systeem van maatstafconcurrentie alles draait om prijs, maar dat de uiteindelijke kosten van zorg door maatstafconcurrentie ook nog eens niet per definitie lager hoeven zijn, omdat investeren in kwaliteit en innovatie niet wordt beloond;

constaterende dat verbetering van doelmatigheid heel goed samengaat met verbetering van kwaliteit, maar dat de verschillen in prijs tussen ziekenhuizen niet zijn te verklaren door alleen doelmatigheid en dat bovendien andere maatregelen veel drastischer ingrijpen in de doelmatigheidsverbetering zonder de nadelen van maatstafconcurrentie;

constaterende dat het bieden van hoge kwaliteit die elders in de zorg kosten bespaart, de moeilijke patiënt lokt of de last voor patiënten aanzienlijk verlaagt, niet wordt beloond, maar bestraft;

constaterende dat de zorgverzekeraar zich voor de onderdelen van de ziekenhuiszorg waarop maatstafconcurrentie van toepassing is, niet hoeft in te spannen om de beste zorg voor een scherpe prijs voor zijn verzekerde in te kopen, terwijl dat wel van de zorgverzekeraar wordt verwacht, nadat deze tijdelijke maatregel na drie jaar wellicht weer wordt afgeschaft;

verzoekt de regering, af te zien van invoering van maatstafconcurrentie in de ziekenhuiszorg en derhalve de NZa geen aanwijzing te geven dit alles in regels, beleidsregels en beschikkingen om te zetten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 39 (29248).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onder meer in oktober 2005 tijdens de begroting VWS en in juni 2006 tijdens een algemeen overleg Kamerbreed grote zorgen werden uitgesproken over de problemen met de dbc's en snelle verbetering van de problemen is beloofd in de vorm van een verbeterplan met daarin een megaopschoning, een minder administratief belastend en fraudegevoelig systeem en een einde aan de spooknota's;

overwegende dat daarbij is uitgesproken dat drie maanden een redelijke termijn geacht mag worden waarop het plan "dbc's: eenvoudig beter" in werking zou moeten treden;

constaterende dat dbc Onderhoud aan de nadere uitwerking van het verbeterplan inmiddels al ruim een jaar werkt en de minister de Kamer nu laat weten dat deze zomer pas de finale besluitvorming plaatsheeft over de inhoud en het tijdpad voor de invoering van het verbeterplan;

van mening dat gezien de urgentie, de omvang van de problemen en de gevolgen die het niet oplossen hiervan voor de ziekenhuiszorg heeft, snelle verbetering dringend noodzakelijk is;

verzoekt de regering, als uitgangspunt voor het tijdpad te nemen dat nog dit jaar de gesignaleerde problemen met de dbc's structureel zijn opgelost,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 40 (29248).

De heer **Van Gerven** (SP): Mevrouw de voorzitter. Ik wil de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de invoering van de diagnose-behandelcombinaties (dbc's) in ziekenhuizen zeer moeizaam verloopt en gepaard gaat met veel bureaucratie, administratieve rompslomp en hoge invoeringskosten;