

Albayrak

bevindingen van de commissie-Visser wordt momenteel gewerkt aan het instellen van een verlofadviescollege. De marginale toets wordt in de toekomst vervangen door een volwaardige tweede toets die wordt uitgevoerd door onafhankelijke deskundigen. Zij bepalen dan mede of iemand klaar is voor verlof. Op die manier wordt het risico verder geminimaliseerd. Het voorstel van de heer De Roon zou echter een belangrijk element van het tbs-stelsel, het verlof, onderuit halen. Ik ontraad daarom het aannemen van deze motie ten zeerste.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 10 oktober 2007 over **de capaciteit op het spoor en de Betuweroute**.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Naar aanleiding van het overleg over ERTMS, de capaciteitsproblemen op het spoor en de Betuweroute heb ik twee moties voorbereid. Met de minister is uitvoerig gesproken over de invoering van ERTMS. Het conceptimplementatieplan is mede geschreven naar aanleiding van een door de Kamer aangenomen motie van mijn collega Slob. De minister constateert dat nog veel zaken moeten worden onderzocht en beschouwt het implementatieplan van de sector daarom als concept. Verder overleg moet nog volgen. Juist nu de spoorbeveiliging op veel plaatsen aan vervanging toe is, is het van belang dat er hard wordt gewerkt aan een definitief implementatieplan waarover de Kamer van gedachten kan wisselen. Hierbij moet naar mijn overtuiging specifiek worden gekeken naar de mogelijke bijdrage van ERTMS aan het vergroten van de capaciteit van het spoor. Ik dien daarom mede namens de heer Roemer van de SP-fractie de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering in het regeerakkoord een vervoersgroei van 5% per jaar beoogt en op 19 november 2007 een markt- en capaciteitsanalyse en een actieplan spoor zal presenteren;

overwegende dat door toepassing van het Europese systeem ERTMS de prestaties van het spoorstelsel kunnen worden verbeterd;

constaterende dat in samenhang met de andere maatregelen (inhaalsporen, energievoorziening,

verkeersbeheersing etc.) de prestaties verder kunnen worden geoptimaliseerd;

constaterende dat de motie-Slob (29644, nr. 34) reeds oproept tot een systeemsporging voor de spoorinfrastructuur;

constaterende dat de minister het door de spoorsector ingediende implementatieplan ERTMS als een concept beschouwt;

verzoekt de regering, binnen zes maanden te komen met een strategische analyse waarin de mogelijkheden van prestatieverbetering van het spoorstelsel door de invoer van ERTMS worden beschouwd en waarbij het halen van de doelen, zoals genoemd in de motie-Slob, centraal staat en de Kamer een definitief implementatieplan ERTMS te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 55 (29893).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn tweede motie betreft het tijdig overbelast verklaren van infrastructuur als een capaciteitstekort ontstaat in de nabije toekomst, zodat er tijdig maatregelen kunnen worden genomen. Dit onder het motto "regeren is vooruitzien". Tijdens het debat heb ik een vraag gesteld over de vertaling van de EU-richtlijn hierover. De vertaling bleek wel te kloppen als een overbelastverklaring wordt afgegeven op basis van een capaciteitsaanvraag van vervoerders voor het eerstvolgende dienstregelingsjaar. De richtlijn beoogt echter ook, te wijzen op de verantwoordelijkheid van de infrastructuurbeheerder als deze verwacht dat er in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit zal zijn op de infrastructuur. Het lijkt mij wel nodig dat ProRail hier een taak krijgt, ongeacht de verantwoordelijkheid van de minister, om analyses uit te voeren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het capaciteitsverdelingsproces 2008 sprake is van een groot aantal capaciteitsknelpunten op het spoor en dat dit aantal knelpunten de komende jaren zeker zal toenemen;

overwegende dat een tijdige signalering en aanpak van capaciteitsknelpunten op het spoor noodzakelijk is, mede gelet op de groeiambitie van het kabinet;

overwegende dat de EU-richtlijn 2001/14, artikel 22, lid 1, voorschrijft dat ProRail infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben, onverwijld tot overbelaste infrastructuur verklaart, waarna een capaciteitsanalyse wordt

Cramer

verricht en een capaciteitsvergrotingsplan moet worden opgesteld;

constaterende dat in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur dit onverwijld overbelast verklaren van infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit kampt, niet is opgenomen;

constaterende dat ProRail, om die reden of om een andere reden, infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben, niet onverwijld tot overbelaste infrastructuur verklaart;

verzoekt de regering, het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur aan te passen, zodanig dat ProRail infrastructuur onverwijld overbelast moet verklaren als deze naar verwachting in de nabije toekomst, uitgaande van een minimaal gelijkblijvende kwaliteit van het treinproduct, een capaciteitstekort heeft;

verzoekt de regering tevens, tot het moment van aanpassing van bovengenoemd besluit ProRail ertoe aan te zetten om reeds te handelen alsof de aanpassing reeds een feit is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 56 (29893).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Zo zie je dat het goed is dat moties ook op papier staan, zodat wij ze rustig kunnen nalezen.

Het capaciteitstekort op het spoor is een groot probleem. Wij willen veel spoorvervoer maar ook een goed onderhouden spoor. De uitdaging zit in het optimaal benutten van het spoor. Voor de toekomst kan de motie over ERTMS die de heer Cramer zojuist mede namens mij indiene, een oplossing bieden.

Volgens onze informatie worden vooral door de goederenvervoerders veel treinpaden aangevraagd maar onbenut gelaten. Hierdoor neemt de schaarste verder toe. Vandaar mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat spoorvervoerders niet alle aangevraagde treinpaden ook daadwerkelijk benutten;

overwegende dat hierdoor de capaciteit van het spoor niet optimaal gebruikt wordt;

van mening dat spoorvervoerders gestimuleerd zouden moeten worden om niet meer treinpaden aan te vragen dan daadwerkelijk nodig zijn;

overwegende dat dit mogelijk is via prijsbeleid, wat kan door een borgsysteem in te voeren of het in rekening brengen van elk gebruikt of ongebruikt tijdspad;

verzoekt de regering, binnen zes maanden met voorstellen te komen om spoorvervoerders te stimuleren, niet meer treinpaden aan te vragen dan zij daadwerkelijk gaan gebruiken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 57 (29893).

De heer **Roemer** (SP): Ook door het beheer en onderhoud een duidelijkere plek te geven in de capaciteitsverdeling kan die worden verbeterd. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat het verdelen van spoorcapaciteit tussen haar verschillende gebruikers optimaal en zo helder mogelijk dient te geschieden;

overwegende dat het beheer en onderhoud van het spoor niet meegenomen wordt bij de AMvB capaciteit;

verzoekt de regering, het beheer en onderhoud een duidelijke plek te geven bij het verdelen van de capaciteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 58 (29893).

De heer **Roemer** (SP): Tot slot spoor ik de minister aan om deze noodzakelijke maatregelen snel te nemen, zodat wij niet met elkaar in discussie hoeven te gaan over de arbeidsrechten van onze spoorwerkers, met name de 55-plussers. De spoorwerkers doen hard en zwaar werk. Om hen na hun 55ste nog in de nacht te laten werken, doet hun geen recht. Ik verzoek de minister dan ook om dit idee snel te laten varen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Hopelijk kan ik de Kamer kort en bondig van een afdoende antwoord voorzien. Allereerst kwam de ERTMS aan de orde in lijn met het bevorderen van de capaciteit op het bestaande net. Ik heb de Kamer in het algemeen overleg van een week of drie geleden nadrukkelijk meegegeven dat dit een belangrijk onderwerp is. Los van investeringen in extra

Eurlings

capaciteit zullen wij ook moeten kijken hoe wij die treinen met nieuwe technieken dichter op elkaar kunnen laten rijden, zonder dat het onveilig wordt. Ik heb gezegd dat daarbij met name ERTMS versie 3, die nog ontwikkeld moet worden, veel effect lijkt te gaan hebben. Dit laatste wil niet zeggen dat wij de motie-Slob c.s. van 12 december 2005 niet zeer serieus uitvoeren. Ik heb die motie hier nog een keer naar voren gehaald.

De heer **Roemer** (SP): Dit punt heeft de minister ook in het algemeen overleg naar voren gebracht. Het ministerie heeft in een brief uit 2002 geschreven dat ERTMS level 3 voorlopig niet door de leveranciers wordt ontwikkeld. Level 3 was de oorspronkelijke basis voor de betere benutting, maar aangetoond is dat dezelfde resultaten kunnen worden bereikt met level 2. De minister herhaalt nu eigenlijk weer dat hij er nu anders over denkt. Hebben wij andere informatie dan in 2002? Wat is er veranderd? In 2002 was namelijk aangetoond dat die benuttingsverbetering ook met level 2 kon worden gehaald.

Minister **Eurlings**: Ik vind het moeilijk om in te gaan op een brief uit 2002. Als de heer Roemer dat wil, kom ik daar later nog wel een keer op terug. Ik weet niet of hij zich het HSL-debat nog enigszins voor de geest kan halen. In 2002 gingen wij nog wel even uit van andere aannames dan op dit moment. Wij zijn vijf jaar verder. Wij gingen toen eerst uit van een eerste versie en daarna van een tweede versie. Vervolgens veranderde die tweede versie terwijl wij deze al in de rails hadden liggen, want er kwam een nieuwe specificatie. Met dit soort nieuwe technologieën vind ik het altijd het veiligste om uit te gaan van de laatste stand der dingen. Als de heer Roemer wil dat ik nog een keer check wat toen de andere inzichten waren vergeleken met nu, dan wil ik dat gaarne doen. Dat kan ik toezeggen. De vorige keer heb ik echter de drie versies genoemd en gezegd wat de voordelen van de verschillende versies waren. De eerste versie zou zelfs tot een iets mindere capaciteit kunnen leiden. Omdat je in de derde versie meer trein op trein-communicatie hebt, kun je daar echt grote voordelen halen. Je zit dan wel later in de tijd. Dat is echt het beeld zoals dat nu bestaat, ook internationaal. Als de heer Roemer dat wil, dan kom ik terug op die brief van vijf jaar geleden.

De motie-Slob c.s. bevatte heel veel goede dingen. De laatste zin bevatte – ook terecht – de volgende zinsnede: waarbij een redelijke kosten-batenverhouding in het oog wordt gehouden. In het algemeen overleg heb ik de Kamer een aantal punten meegegeven. Allereerst dat qua kosten nog heel veel onduidelijk is. Naar onze eigen inschatting is er tussen het goedkope en dure scenario een gat van 2 mld. Dat is gigantisch. Wat is dan redelijk en waar moet je op koersen? Tegelijkertijd moet ook de spoorsector zelf komen tot een definitief plan. Wat wil men investeren en hoe wil men het investeren?

Voordat de spoorsector dat definitief zal gaan doen, zal men ook willen dat Europa kleur bekent. De Commissie zal eerst eens moeten aangeven welke subsidies men bereid is toe te kennen. Dat wordt nog wel een kluit, want er is iets van 250 mln. beschikbaar. Op dit moment is er al meer dan 1,5 mld. aangevraagd. Bovendien zal de Commissie ook tot een inhoudelijke benadering moeten komen. Waar gaan wij Europabreed op koersen? Dat is ook nog een grote vraag. Een behoorlijk aantal landen

heeft een nationaal plan ingediend. Wij hebben ook een conceptplan ingediend. Vijf landen hebben dat nog niet gedaan: de Baltische staten, Roemenië en nog een van de lidstaten. De plannen die de lidstaten hebben ingediend, zijn onderling gigantisch verschillend. Ook op dat punt bestaat dus nog een grote mate van onzekerheid. Wij hebben signalen uit Brussel gekregen dat, uitgaande van het positiefste scenario, er pas rondom de komende zomer hoop is op duidelijkheid over de subsidieverkenning, het uiteindelijke doel van het ERTMS en de verkozen volgtijdelijkheid der dingen. Ik zeg de heer Cramer van ganser harte toe dat ik de Kamer dit najaar informeer over de stand van zaken van het overleg met de spoorsector, dat begin november begint. Er wordt dan heel nadrukkelijk over een aantal vragen gespard. Wij beginnen met de infra, het materieel, met de vraag wie wat betaalt, waar wij het over hebben et cetera. Dit najaar informeer ik u daarover. Ik zeg de heer Cramer, zijn motie lezende, toe dat ik hem rondom de volgende zomer zo breed mogelijk informeer over de subsidieverlening door en de inhoudelijke stand van zaken bij de Europese Commissie en over het overleg met de spoorsector. Ook hoop ik hem dan te kunnen informeren over ons eigen kostenbeeld. Ik hoop dat wij de kloof van 2 mld. tegen die tijd behoorlijk hebben verkleind. Wij weten waar het over gaat. In zoverre wil ik de heer Cramer echt tegemoetkomen. Als hij mij vraagt om op het door hem in zijn motie genoemde moment een definitief plan voor de implementatie van het ERTMS te sturen, kan ik niet anders dan antwoorden dat dit niet realistisch is, gelet op de tijdspaden en de verschillende actoren die ik net noemde. Nadat de Commissie in het gunstigste geval om en nabij volgende zomer een duidelijk beeld zal hebben geschetst, moet de sector op basis daarvan haar definitieve plan opstellen. Wij zullen daarop moeten reageren en samen met de sector en uw Kamer een eindoordeel moeten vellen. Ik schat dat dit eerder in het najaar van 2008 mogelijk is. Ik herhaal mijn toezegging dat ik de Kamer rondom de zomer zo volledig mogelijk informeer over alles wat op tafel ligt en hoop zodoende in de geest van de motie van de heer Cramer te opereren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het gedeeltelijk met de minister eens dat de spoorsector zelf een definitief implementatieplan moet opstellen, al is er voor het ERTMS apparatuur op de baan en in de trein nodig. De overheid is in mijn ogen primair verantwoordelijk voor de baan. Van die infrastructuur maakt de leverancier van het treinproduct uiteindelijk gebruik. De overheid is dus wel degelijk speler. Zij moet een bewuste keuze maken, zodat de capaciteit voor de gebruiker optimaal is. Ik begrijp dat de minister zegt dat hij eigenlijk een splitsing in het laatste deel wil hebben. Volgende zomer wil hij de mogelijkheden tot prestatieverbetering in kaart gebracht hebben en tegen het najaar wil hij een implementatieplan klaar hebben.

Minister **Eurlings**: Dat lijkt mij prima. Als de heer Cramer zijn motie in die zin aanpast, kan ik er niet alleen heel goed mee leven, maar vind ik het zelfs een goede stok achter de deur.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik neem het in overweging.



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

Minister Eurlings: De andere motie van de heer Cramer ging over de Europese richtlijn. Wij hebben hier tijdens het algemeen overleg een discussie over gehad. Het ging mij met name om de frase – ik citeer: "dit geldt ook voor de infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst (al dan niet dit citaat erbij) met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben". Ik ben hier nog eens wat dieper op ingegaan naar aanleiding van de opmerkingen die de heer Cramer er tijdens het algemeen overleg over heeft gemaakt. Hij heeft gelijk dat de zojuist door mij geciteerde zin niet is overgenomen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. De reden daarvoor was dat wij destijds in het kader van het collegiaal bestuur en het doorlopen van de verantwoordelijkheid wilden voorkomen dat wij te vaak met extra wensenlijstjes werden geconfronteerd. Ik wil de heer Cramer hierbij wel op het hart drukken, omdat ik dat van belang vind, dat mijn ambtsvoorganger zodoende niet de richtlijn niet heeft geïmplementeerd. In artikel 14, lid 4 van de Beheersconcessie is namelijk duidelijk geregeld dat ProRail de Europese richtlijnen 2001/14/EG en 91/440/EEG in acht moet nemen. ProRail heeft dus de richtlijn uit te voeren waarin "in de nabije toekomst" staat. Men heeft dus de mogelijkheid om op basis daarvan haar wensen nadrukkelijk naar voren te brengen. Het geldt dus wel, maar het is niet in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur overgenomen. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer. Mocht hij worden aangenomen, verzoek ik de Kamer wel om mij toe te staan dat ik een mogelijke aanpassing van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur meeneem in de evaluatie over prioriteitstellingen bij onder andere het overbelast raken van spoorgedeelten die ik in het algemeen overleg heb toegezegd.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is geen onredelijk verzoek van de minister, mits hij het laatste deel van het dictum dan wel zo uitvoert als het er staat.

Minister Eurlings: Ja. Als de Kamer de motie aanneemt, zal ik dat zeer zeker doen. Ik zeg dat van ganser harte toe. Ik heb zojuist al gezegd dat men toch al volgens deze richtlijn dient te opereren.

De heer Roemer heeft twee moties ingediend. De eerste handelt over het niet optimaal gebruik maken van de capaciteit van het spoor. In deze motie wordt de regering verzocht om binnen zes maanden met voorstellen te komen om spoorvervoerders te stimuleren niet meer treinpaden aan te vragen dan zij daadwerkelijk gaan gebruiken. De heer Roemer noemt in dit verband prijsbeleid, een mogelijk borgsysteem en het in rekening brengen van gebruikte en ongebruikte treinpaden. Ik kan mij bij deze motie wel wat voorstellen. In het algemeen overleg heb ik de Kamer verklaard dat ik ook zelf van mening ben dat wij, nu ons spoornet zo vol raakt, in redelijkheid moeten voorkomen dat al te veel paden voor niets worden aangevraagd. Ik erken dat sprake is van een mate van onvoorspelbaarheid van goederenstromen. Er moet ook een incentive zijn om goed te plannen. Zo heb ik het ook tijdens het algemeen overleg gezegd. Bij die gelegenheid heb ik de mogelijkheid genoemd van reserveringskosten voor treinpaden. Ik heb daarbij bovendien de optie genoemd om deze reserveringskosten wel te vragen voor het gemengd net, maar niet op een dedicated goederenlijn als de Betuweroute. Indirect zouden wij op deze manier een concurrentievoordeel voor de Betuweroute als goederenlijn kunnen creëren. Ik acht dit dus een goede motie. Ik beveel hem als ondersteuning van het beleid bij de Kamer aan.

In zijn tweede motie stelt de heer Roemer dat het verdelen van spoorcapaciteit optimaal en helder dient te geschieden. Overwegende dat beheer en onderhoud van het spoor niet worden meegenomen in de AMvB Capaciteit, verzoekt hij de regering het beheer en onderhoud een duidelijke plek te geven. Ik heb nog eens nauwkeurig naar de AMvB gekeken. Beheer en capaciteit staan hier nadrukkelijk in. Het is mij daarom niet duidelijk welke verandering de heer Roemer precies beoogt. ProRail is er uit en te na aan gehouden om bij het verdelen van capaciteit rekening te houden met de noodzaak van beheer en onderhoud. Dat is een verplichting. Het is een onlosmakelijk deel van het proces. Ik vraag mij af of de heer Roemer inhoudelijk kan aangeven wat hij graag anders ziet. Wij kunnen er ook op terugkomen in het kader van de evaluatie die volgend jaar zal verschijnen. Wij kunnen dan bezien of het heeft gefunctioneerd en of het optimaal werkt. ProRail is eraan gehouden om beheer- en onderhoudsruimte in te boeken en de overblijvende capaciteit vervolgens te verdelen. Ik ben dus in verwarring gebracht over de kwalitatieve verandering die de heer Roemer met deze motie precies beoogt te bereiken.

De heer **Roemer** (SP): Ik veronderstel dat het verschil is gelegen in wat op papier staat tegenover wat in de praktijk gebeurt. Wellicht dat wij daarop beter moeten letten. Ik zal de AMvB erop naslaan en hierop terugkomen. Ik meen dat het erop zou kunnen neerkomen dat het een zaak is van handhaving. Ik heb de stellige indruk dat die bijna niet plaatsvindt.

Minister Eurlings: Als dat het geval is, lijkt mij dat inderdaad een zaak die wij volgend jaar bij de evaluatie aan de orde kunnen stellen. Het gaat dan niet alleen om de letter van de afspraak. Wij kijken bij die gelegenheid ook hoe het in de praktijk uitwerkt. In de AMvB is beheer en onderhoud nadrukkelijk meegenomen.

Eurlings

De heer **Roemer** (SP): In deze omstandigheden lijkt het mij raadzaam de motie voorlopig aan te houden.

Minister **Eurlings**: Dank u wel. Ik meen hiermee de vragen uit de Kamer volledig te hebben beantwoord.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Roemer (29893, nr. 58) is aangehouden, maakt zij geen onderwerp van de beraadslaging meer uit.

Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de drie overgebleven moties.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 oktober 2007 over **PBO's**.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Wij hebben inhoudelijk een goed overleg gevoerd. Wat de VVD betreft, zijn er nog enkele punten blijven liggen. Daarmee doel ik niet op ons uiteindelijke standpunt dat men de PBO's zou kunnen opheffen. Dat is op dit moment toch niet haalbaar.

Ons eerste punt betreft adequate informatie, zoals in de Code goed bestuur staat, over de vergoedingen voor de bestuurders. Mijn informatie geeft toch aan dat dat in de praktijk zal worden uitgelegd als een totale post, niet om zichtbaar te maken wat de salarissen zijn, terwijl men niets zou moeten verbergen. Op dit punt dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Code goed bestuur voor product- en bedrijfsschappen spreekt over adequate informatie over vergoedingen van de voorzitter en andere bestuurders;

overwegende dat de product- en bedrijfsschappen tot heden weigeren de salarissen en andere vergoedingen van bestuursleden en directieleden/secretarissen in begrotingen en jaarverslagen te vermelden;

spreekt als haar mening uit dat de product- en bedrijfsschappen in begrotingen en jaarverslagen de salarissen en andere vergoedingen aan bestuurders en directeuren/secretarissen dienen te vermelden;

verzoekt de regering, deze aanpassing van de Code goed bestuur te bewerkstelligen en zo nodig af te dwingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid

Aptroot. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (25695).

De heer **Aptroot** (VVD): Op een tweede punt hebben wij er behoefte aan een scherpere koers te varen, namelijk als het gaat om de betrokkenheid van de ondernemers, degenen die betalen. Er zijn nu allerlei mogelijkheden, maar wij vinden toch dat zij rechtstreeks invloed moeten hebben. Wat ons betreft kan over de invulling daarvan worden overlegd met de schappen. Men kan zich indenken dat men misschien niet iedereen kiest in één grote vergadering, waar alle ondernemers een dag op pad zijn. Wij vinden echter wel dat er rechtstreekse invloed moet komen. Daartoe dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Code goed bestuur voor product- en bedrijfsschappen spreekt over het betrekken van bedrijfsgenoten bij de besluitvorming;

constaterende dat deze betrokkenheid wordt ingevuld door deelname van individuele ondernemers aan werkgroepen of commissies, spreekrecht en vragen stellen bij openbare bijeenkomsten, maar dat de betalende ondernemers geen echte stem bij de besluitvorming krijgen;

spreekt als haar mening uit dat alle betalende ondernemers recht hebben op een stem bij de besluitvorming;

verzoekt de regering, deze aanpassing van de Code goed bestuur te bewerkstelligen en zo nodig af te dwingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 48 (25695).

De heer **Jan Jacob van Dijk** (CDA): De heer Aptroot vraagt om de Code goed bestuur inhoudelijk te wijzigen. Is dat wel zuiver? Dat is namelijk een code die is opgesteld door de product- en bedrijfsschappen.

De heer **Aptroot** (VVD): Naar mijn mening kan dat heel goed, omdat de minister ook heeft gezegd – waar wij het unaniem mee eens waren – dat er een soort verankering komt, vergelijkbaar met de code die wij voor het bedrijfsleven hebben. Het gaat dan om comply or explain, pas toe of leg uit. Uiteindelijk zijn wij verantwoordelijk voor het instellen van de schappen en voor de manier waarop zij werken. Als zij met elkaar een voorstel doen dat wij niet scherp genoeg vinden, kunnen wij de minister vragen om dat goedschiks of kwaadschiks aan te passen.

De heer **Jan Jacob van Dijk** (CDA): Ik stel het nog een