

Dijksma

De **voorzitter**: Dat laatste valt buiten het bestek van deze vraag, want het ging over basisscholen.

Staatssecretaris **Dijksma**: Het valt in ieder geval buiten het bestek van mijn portefeuille, want de heer Van Dijk weet heel goed dat staatssecretaris Van Bijsterveldt verantwoordelijk is voor de mbo-instellingen. Daarnaast kent hij, net als ik en misschien wel beter dan ik als ik het zo hoor, het coalitieakkoord. Hij weet wat daar in staat over de acceptatieplicht. Dan kom ik op zijn verzoek. Is het mogelijk om ondanks mijn bezwaren – en die heb ik – het een en ander mee te nemen over het voorstel van een bonusregeling, bijvoorbeeld ten aanzien van de bezwaren? Daartoe ben ik zeker bereid. Het lijkt mij zinvol om die discussie, als de Kamer die wil voeren, op basis van alle denkbare argumenten te voeren. Ik zal daarvoor een voorschot geven in de brief aan de Kamer.

Vragen van het lid De Krom aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de veiligheidsproblemen met wissels op het spoor**.

□

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Veiligheid op het spoor moet vanzelfsprekend boven alles gaan, daarvan hebben wij het afgelopen weekend met de bijna-botsing bij Sittard weer het bewijs gezien. De VVD-fractie maakt zich grote zorgen over het feit dat ongeveer 1800 van de 6000 wissels op het spoor niet aan de veiligheidseisen voldoen. Ik verwijs naar een artikel in NRC Handelsblad van afgelopen zaterdag. De inspectie van het ministerie stelt dat veiligheidswaarden niet mogen worden overschreden en de ProRailvoorzitter zegt dat overschrijdingen een onevenredig risico vormen voor ontsporingen en lichamelijke letsel.

Hoe kan het dan dat ProRail tegelijkertijd zegt dat de overschrijding van de veiligheidswaarden niet tot onveilige situaties leidt? Een norm is er niet voor niets, zo lijkt mij. Het is het één of het ander: overschrijding van een veiligheidsnorm levert een onevenredig groot risico op of niet. De vraag is: hoe zit het nu? Is er bij die 1800 wissels nu wel of niet sprake van een onveilige situatie? Wij kunnen mensen natuurlijk niet over een onveilig spoor laten rijden. De sussende woorden van ProRail zijn een beetje wrang na het ontsporingsincident bij Dordrecht in september 2006. Toen was ProRail er ook al opmerkzaam op gemaakt dat er sprake kon zijn van een wissel die niet functioneerde. Die waarschuwing is in de wind geslagen en vervolgens is er een trein ontspoord.

Mijn fractie is verrast door het bericht dat zoveel wissels niet in orde zijn. Voor zover wij hebben kunnen nagaan, is de Kamer daarover niet geïnformeerd, en de minister en de inspectie kennelijk ook niet, tot afgelopen week. Ik heb daarover de volgende vragen:

- Klopt de informatie dat het ministerie er ook niet van op de hoogte was?
- Wist ProRail er al in 2005 van en zo ja, waarom is dat dan niet gemeld?
- Acht de minister de maatregelen die ProRail heeft genomen afdoende? Welke acties overweegt hij nog te nemen?

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigde de heer De Krom voor zijn vragen. Er is sprake van een viertal categorieën onveiligheid van spoor en wissels. In de eerste categorie moet de wissel in de onderhoudsplanning worden opgenomen. Voor een wat ernstiger categorie is bepaald dat de wissel binnen afzienbare tijd op orde moet worden gebracht. Is een wissel nog slechter, dan is de veiligheid in het geding, maar kan deze onder voorwaarden – bijvoorbeeld een snelheidsbeperking – nog worden bereden. In de vierde en zwaarste categorie is de veiligheid ernstig in het geding en is treinverkeer niet langer verantwoord. Dan moet de rode vlag op het spoor. Die categorieën zijn er. ProRail heeft afgelopen vrijdag aan het ministerie aangegeven dat van de 30% wissels – de 1800 waarover de heer De Krom sprak – die onder de veiligheidswaarde zouden zitten, er niet een in categorie 3 of 4 valt. Er zal wel degelijk een tandje moeten worden bijgezet, maar uit dit signaal is niet op te maken dat er acute veiligheidsgevaaren zijn. ProRail geeft aan dat het nadrukkelijk niet onveilig is om over die 1800 wissels te rijden. Het zijn wel wissels die zullen moeten worden aangepakt om ze weer op het vereiste niveau te brengen.

Doordat het onderhoudsbudget de laatste jaren stevig is verhoogd, zijn er middelen om een inhaalslag te maken. Mijn ambtsvoorganger De Boer is ermee begonnen en mevrouw Peijs heeft dit stevig uitgebouwd. Ook door uw Kamer is er heel veel geld vrijgemaakt om het spoor op een hoger onderhoudsniveau te krijgen. Volgens ProRail moest in 2005 nog 50% van de wissels worden aangepakt. Die wissels vielen in categorie 1 en 2, dat wil zeggen: zij waren niet echt onveilig om te berijden, maar moesten wel worden verbeterd. Nu gaat het om 30%, dus de inhaalslag is ingezet.

Dan kom ik op de voorgeschiedenis van het verkeer met het ministerie en de inspectie. In 2006 heeft zich een ongeval op het spoor voorgedaan in Dordrecht, als gevolg van een onveilige situatie. Daar is onderzoek naar gedaan, maar dat heeft even geduurd, want onderzocht moest worden of het echt aan die wissel lag of dat er andere materieelaspecten een rol hadden gespeeld. Het bleek echt de wissel te zijn geweest. Vanaf dat moment is de inspectie nadrukkelijker gaan toezien op wissels. Getoetst wordt vooral het systeem van ProRail. Pakt ProRail het goed aan? Af en toe worden steekproeven op het spoor genomen. Sinds Dordrecht is men zich bij de inspectie bewust van het feit dat het met wissels echt fout kan gaan en daarom wordt er nu nadrukkelijker op wissels gecontroleerd. In Eindhoven is er een tweede geval aangetroffen. Dat heeft geleid tot de aankondiging van het opleggen van een dwangsom. Bij Dordrecht hebben wij aangekondigd dat wij dat zouden gaan doen en bij Eindhoven hebben wij het gedaan. In het wederhoor gaf ProRail vorige week aan dat 1800 wissels – in de minder onveilige categorieën weliswaar, maar toch – de norm niet halen. Twee jaar daarvoor waren dat er nog zo'n 3000.

Ik kom tot een afronding. Er is dus geen sprake van een acuut veiligheidsrisico. Het beeld dat ProRail geeft, is dat al deze 1800 wissels versneld moeten worden aangepakt in het onderhoudsprogramma, maar dat het geen wissels zijn waar je minder of niet meer overheen zou moeten rijden. Ik vind toch dat dit soort informatie beter op tafel moet komen. Ik heb die informatie pas

Eurlings

afgelopen weekend gekregen. De inspectie kreeg de informatie vorige week, in het wederhoor van ProRail naar aanleiding van de dwangsom.

Voorzitter. U weet dat er een onafhankelijk onderzoek plaatsvindt naar ProRail als zodanig. Wat functioneert goed en wat functioneert minder goed? De bevindingen komen volgend jaar naar uw Kamer toe. Die kunnen wij meenemen in de evaluatie. Daar bovenop heb ik de inspectie verzocht om ProRail zo snel als mogelijk alle relevante informatie rond die 1800 wissels op papier aan te laten leveren. Ik kan u toezeggen dat uw Kamer de reactie van de inspectie daarop zo snel als mogelijk, uiterlijk in december dit jaar, zal ontvangen.

De verstandhouding tussen ProRail en de inspectie is over het algemeen goed. Er worden veel gegevens uitgewisseld. Bij ongevallen en incidenten bestaan ook vaste afspraken over de gegevensuitwisseling. Dat geldt ook bij Dordrecht et cetera. Er is echter geen afspraak gemaakt over het signaleren van onveilige situaties of veiligheidsrisico's, ook van een heel lichte categorie. Ik zal de inspectie nadrukkelijk vragen om ook voor dit soort lichte risico's tot een nadrukkelijke afspraak te komen. Ik ben het volstrekt eens met de heer De Krom dat dit soort informatie automatisch naar mij en naar uw Kamer toe dient te komen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Dat roept wel de vraag op in welke categorie het risico zat bij de wissel in Dordrecht. De minister noemt vier categorieën. ProRail heeft toen de waarschuwing in de wind geslagen. Twee weken daarna is die trein ontspoord. De minister spreekt over vier categorieën. In welke risicocategorie zat de wissel bij Dordrecht? Waarom is dat toen genegeerd? Voorts wil ik graag weten hoe de minister het laakbare gedrag van ProRail beoordeelt, om dit soort serieuze zaken niet eerder aan het ministerie te melden, terwijl het al in 2005 bekend was.

Minister **Eurlings**: De wissel bij Dordrecht was categorie 4 en daarover had niet meer gereden mogen worden. Als u zich de foto's kunt herinneren: het betrof een gekartelde wissel en die was echt heel erg gevaarlijk. Dat kan niet. Daarom hebben wij toen ook gezegd dat wij bij een volgende keer een dwangsom opleggen. In Eindhoven is dat gebeurd. Wij zijn zelf met de inspectie nadrukkelijker gaan controleren en hebben in Eindhoven zo'n wissel gevonden. En nu zitten wij dus in de procedure van de dwangsom.

Dan kom ik op de informatievoorziening door ProRail. "Laakbaar gedrag" zou mij iets te ver gaan. Dat zijn de woorden van de heer De Krom. Ik vind wel dat wij niet alleen de incidenten moeten melden, zaken die misgaan en ernstige risico's op het spoor, maar ook het algemene beeld van de inhaalslag rondom het spooronderhoud. Er is geen reden tot paniek. Dat is het beeld dat gecommuniceerd wordt, maar ik vind het prettiger als uw Kamer continue op de hoogte wordt gehouden van hoe de inhaalslag vordert ten aanzien van het onderhoud, ook met betrekking tot categorie 1 en 2. Ik heb uw Kamer toegezegd dat ik uiterlijk in december met de reactie van de inspectie op de detailgegevens van ProRail naar uw Kamer zal komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik wil inhaken op de opmerking van de minister over het incident in Dordrecht. Het is schokkend om te zien dat meerdere

meldingen nodig zijn en dat meldingen niet worden opgevolgd. Zijn de interne procedures om meldingen op te volgen, aangescherpt? Een ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt dat de afschaffing van de afdeling Bouw en Onderhoud misschien niet zo verstandig was. Dit is wel gebeurd. Deelt de minister die mening? Moet wellicht actie worden ondernomen om een volwaardige tegenspeler te kunnen zijn van ProRail wat betreft deskundigheid?

Minister **Eurlings**: Ik zal schriftelijk uitgebreid reageren op het de vraag over de opheffing van de afdeling Bouw en Onderhoud, bij de reactie van de inspectie op de detailgegevens van ProRail.

De cultuur moet inderdaad om. Daarom hebben wij naar aanleiding van het ongeval bij Dordrecht aangekondigd dat wij dwangsommen zouden gaan opleggen en wij hebben er daadwerkelijk een opgelegd voor een situatie bij Eindhoven. Ik zal dat signaal nogmaals geven. In de brief van de inspectie zullen wij onze mening geven over de huidige stand van zaken. Daarnaast wordt er een algemeen onafhankelijk onderzoek naar ProRail uitgevoerd, dat volgend jaar gereed komt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het lijkt erop alsof het vooral gaat over de gebruikte terminologie. De minister noemde aan het begin van zijn beantwoording vier categorieën van onveiligheid. Uit het vervolg van zijn beantwoording heb ik opgemaakt dat de lichtste twee feitelijk achterstallig onderhoud betreffen, wat overigens voor de treinreiziger in Nederland vervelend genoeg is. Ik wil graag weten wanneer daadwerkelijk sprake is van onveiligheid en niet meer zou moeten worden gereden over de betreffende wissel. Wij moeten de treinreizigers immers niet de stuipen op het lijf jagen als dat niet nodig is.

Minister **Eurlings**: Als een wissel onder categorie 3 of 4 valt, kan er niet meer gewoon overheen worden gereden. Bij categorie 3 kan mogelijk worden doorgereden met een lagere snelheid en/of een lagere last. Bij categorie 4 gaat gewoon de rode vlag op het spoor, dan is het echt onveilig. Een kartelwissel als in Dordrecht is echt te gevaarlijk. De vraag waar de technische grenzen liggen, bijvoorbeeld hoeveel millimeter speling acceptabel is als een wissel dichtstaat en vanaf welk moment het gevaarlijk wordt omdat het mis kan gaan met een trein, zal ik schriftelijk beantwoorden. Over die detailinformatie beschik ik hier niet. Het is goed dat die vraag is gesteld, want het moet volledig duidelijk zijn. Achterstallig onderhoud kan, als het niet wordt aangepakt, op termijn leiden tot echt onveilige situaties. De 1800 wissels vallen niet of nog niet onder die categorie.

De heer **Roemer** (SP): De SP-fractie ziet heel duidelijk een link naar de verzelfstandiging van de spoorwegen. Wij hadden het bedrijf nooit moeten opknippen tot verschillende bedrijven. Daardoor zijn deskundigheid en samenhang verloren gegaan. Zelfs de NRC is het afgelopen weekend tot die conclusie gekomen. Is de minister bereid om dit nader te onderzoeken en het resultaat daarvan aan de Kamer te zenden? Als wij nu twee niveaus gaan gedogen, begeven wij ons toch op een hellend vlak en gooien wij om financiële redenen de veiligheid van de reizigers te grabbel?

Eurlings

Minister **Eurlings**: Het is geen gedogen. In 2005 viel 50% van de wissels onder categorie 1 of 2 en nu nog 30%. Daaruit blijkt dat ProRail met een inhaalslag bezig is. Het probleem is soms dat de speling in een wissel een paar millimeter te groot is en dat die moet worden bijgesteld omdat anders een onveilige situatie ontstaat. Om die categorie gaat het.

De eerste opmerking is vrij principieel. Deze betreft de vraag hoe het spoor moet worden geordend. De meningen daarover zijn verdeeld. Er zijn verschillende manieren waarop het goed kan werken. Ik had gisteren voor het eerst een persconferentie met de heren Veenman en Klerk samen. Daar zat de hele spoorsector schouder aan schouder. Dat beeld beviel mij erg. Ik hoop dat dit bij iedereen smaakt naar meer. Wij zullen die principiële discussie met elkaar voeren bij de evaluatie van de spoorwegwetgeving volgend jaar. Dan is ook het onafhankelijke onderzoek naar ProRail beschikbaar. Wij zouden dat debat kunnen aangrijpen om nog eens precies op een rij te zetten wat de voors en tegens zijn van de verschillende opties voor de verdere toekomst.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister spreekt hier over veiligheids categorieën waarin wissels vallen. Ik zou hem willen vragen in welke categorie het functioneren van ProRail valt: categorie 1 "functioneert slecht", categorie 2 "functioneert matig", categorie 3 "functioneert voldoende" of categorie 4 "functioneert goed".

Minister **Eurlings**: Ik denk dat ProRail nu echt een hele slag aan het maken is. Gisteren bleek dat ProRail echt creatief probeert te zijn om het bestaande spoor nog beter te benutten. Dat vond ik pure winst. In de onderlinge samenwerking zijn volgens mij nog wel de nodige zaken te verbeteren. Ik vind dat niet alleen incidenten of bijna-incidenten moeten worden gemeld, maar dat alle informatie die over welk veiligheids- of onderhoudsniveau dan ook beschikbaar is als automatisch naar de inspectie moet en via de inspectie richting de politiek. Ik vind dus dat de cultuur op dat punt nog een slag kan maken. Daarmee kunnen wij ook niet lang wachten. De reactie op de informatievraag zal ik in december aan de Kamer doen toekomen. Ik heb ook al gezegd dat ik echt wil dat de inspectie met ProRail afspraken maakt. Dit moet en kan namelijk beter.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ook mijn fractie voert graag een nadere gedachteswisseling over het functioneren van ProRail, bijvoorbeeld aan de hand van de uitkomsten van het onderzoek die ons zullen bereiken. Intussen blijf ik wel zitten met een heel ongemakkelijk gevoel over de wissels. ProRail definieert zelf vier categorieën, de inspectie kijkt toe en opeens zitten er twee wissels in categorie 4 en ontspoord er zelfs een trein. Volgens mij is dat niet de manier om met wissels om te gaan. Is de minister bereid om de informatie die hij toch al heeft toegezegd, aan te vullen met een heroverweging, namelijk een andere methode om de wissels te bekijken, alsook een andere methode voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat, waardoor zij eerder kan ingrijpen, bijvoorbeeld al bij categorie 2? In dit geval krijgt men drie maanden voor de reparatie. Dat moet in de plaats komen van de huidige situatie: afwachten en gedogen totdat de wissels naar niveau 4 zakken en dan met de gebakken peren zitten.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb toegezegd dat ik de grensvlakken van de categorieën zal aangeven. Naar aanleiding daarvan kunnen wij discussiëren over de vraag wat een moment van ingrijpen is. Het gaat er nu om dat een aantal wissels onder categorie 4 valt. Dat hebben wij in Dordrecht en Eindhoven gezien. Dat kan dus echt niet. Daarom heb ik ook een dwangsom opgelegd. Dit heeft nu voor het eerst financiële gevolgen. Ik herhaal: dit kan echt niet.

Op basis van de situatie in Dordrecht is de inspectie begonnen met steekproeven om de wissels te controleren. Dat heeft tot de kwestie-Eindhoven geleid. Ik vind dan ook dat heel snel duidelijk moet worden dat er niet nog veel meer van die wissels zijn. Er moet van ProRail ter zake een overtuigend verhaal komen. Daarover zal ik de Kamer gaarne nader informeren in de briefwisseling in december. Ik voeg hieraan toe dat de inspectie er heel serieus bovenop zit. Het feit dat wij dwangsommen opleggen, geeft aan dat wij die situatie niet acceptabel vinden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ook voor de PVV-fractie is de veiligheid van onze burgers van uitermate groot belang. In dat opzicht is het best schokkend dat de wissels in een slechte staat verkeren. Dit hebben wij ook met elkaar gedeeld. Gezien het lijstje uit NRC Handelsblad zijn het niet alleen de wissels, maar ook de computersystemen die zeer veel haperen en eigenlijk in slechte staat verkeren.

De **voorzitter**: Het gaat vandaag echter over de wissels.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil het toch breder trekken.

De **voorzitter**: Nee, dat kan niet.

De heer **Madlener** (PVV): Het gaat over veiligheid. Ik denk dat het toch belangrijk is dat de gehele veiligheid op het spoor onder de loep wordt genomen en dat wij tijdig bijsturen. De minister is daarvoor verantwoordelijk. Wil hij in het plan van aanpak voor de wissels ook de gehele veiligheid op het spoor opnemen en ons daarover spoedig berichten?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De computers houden verband met de veiligheid, alsook met de dienstregeling. Een computeruitval betekent dat soms het halve spoornet tot stilstand komt. Dat geldt zeker voor Utrecht of Amsterdam als centrale punten. Zoals ik eerder heb bericht aan de Kamer, zetten wij daarom echt vaart achter het redundant maken van de systemen: als een systeem uitvalt of als er sprake is van een computer "error", moet een back up het onmiddellijk kunnen overnemen. Dat duurt nog even, maar het is bekend dat wij alle spoed betrachten om dat zo snel mogelijk gereed te hebben. De onhebbelijke situatie dat het spoor urenlang stilligt omdat ergens een computer is uitgevallen, verhoudt zich niet met onze ambitie van 5% groei, waarover wij gisteren met ons allen mooie woorden gesproken hebben.

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft gevraagd of u hier ook op wilt ingaan in een brief aan de Kamer.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kan opschrijven wat ik hierover eerder heb geprobeerd te communiceren. Ik



Mevrouw Peters (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

doel op de slag die daarbij gemaakt wordt. Ik zal nog even de termijnen geven van de technische moderniseringsslag die wij met ProRail hebben afgesproken.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. De computers baren ook de VVD zorgen, maar mijn vraag gaat over de wissels. Kennelijk is er een grote scheidslijn tussen categorie 2 en categorie 3. Als categorie 2 lang genoeg open staat en niet tijdig in de planning komt, schuift dat dan automatisch naar categorie 3 door? Ik wil graag dat de minister hierover een passage opneemt in zijn brief.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb al gezegd dat ik terugkom op de technische grenzen. Dat luistert nogal nauw. Men kan zich het volgende voorstellen: als speling in een wissel zit en die blijft gelijk, is er geen verandering van de situatie. De kans bestaat echter dat de speling steeds groter wordt. Op een gegeven moment komt een wiel van een trein verkeerd op de wissel. Dan wordt het gevaarlijk. Nogmaals, in een brief kom ik graag terug op die grensvlakken.

Ik blijf zeggen: ook al is het maar categorie 1 of 2, de doelstelling van de onderhoudsslag die gemaakt moet worden, is dat dit zo weinig mogelijk meer voorkomen, want 1800 wissels die onder het niveau zitten, is een onacceptabel hoog aantal. Er moet dan ook heel hard aan gewerkt worden om dit aantal terug te brengen.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Atsma, Gill'ard, Jager, Roland Kortenhorst en Vendrik.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: Op de tafel van de griffier ligt een lijst van ingekomen stukken. Op die lijst staan voorstellen voor de behandeling van deze stukken. Als voor het einde van de vergadering daartegen geen bezwaar is gemaakt, neem ik aan dat daarmee wordt ingestemd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Koşer Kaya.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Voorzitter. Ik ontvang graag een brief van de staatssecretaris van Financiën naar aanleiding van de studie van PricewaterhouseCoopers en de Wereldbank, waaruit blijkt dat het belastingstelsel zorgt voor een negatief beeld van Nederland bij internationale bedrijven. Deze brief zou ik graag ontvangen voorafgaand aan de plenaire behandeling van het Belastingplan.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet. Wij zullen hierbij het tijdstip waarop de brief is gewenst, duidelijk vermelden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Ouwehand.

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD): Voorzitter. Twee weken geleden heeft de Partij voor de Dieren aan de ministers van VROM en van LNV een brief gevraagd over het beleid ten aanzien van exotische dieren en de invloed hiervan op de volksgezondheid. Afgelopen week is de papegaaienziekte uitgebroken in Nederland. Gezien deze uitbraak en de aanwijzing dat het importeren en houden van exotische dieren zeer serieuze risico's met zich brengt, verzoek ik het kabinet, de genoemde brief nog deze week te versturen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, het stenogram van dit gedeelte van de vergadering door te geleiden naar het kabinet.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Peters.

Mevrouw **Peters** (GroenLinks): Voorzitter. Ik verzoek de regering om een brief over de berichten over het vliegtestprogramma van de Joint Strike Fighter. Dit zou al sinds 3 mei stilliggen. Er zou sprake zijn van enorme kostenoverschrijdingen. Ik verwijs naar het bericht van 18 november hierover op de site van het ANP. Dit kan grote financiële consequenties hebben voor Nederland. Ons land doet voor 800 mln. mee aan dit programma. Daarom wil ik het antwoord graag hedenavond ontvangen vóór aanvang van de plenaire behandeling van de begroting van het ministerie van Defensie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik ben het eens met dit verzoek van mevrouw Peters. Ik heb echter gisteren over exact hetzelfde onderwerp Kamervragen ingediend. Daarom verzoek ik de regering om ook deze vragen te beantwoorden vóór de behandeling van de begroting van het ministerie van Defensie vanavond.

Mevrouw **Eijsink** (PvdA): Voorzitter. Ik steun het verzoek om een brief, maar niet het verzoek om deze nog voor de behandeling van vanavond te versturen. De tijd is voor ons allen beperkt en er staan al zeer veel onderwerpen op de agenda. Mogelijk kunnen wij de brief in de