

Klink

ook gebruik van de opening die geboden is in het convenant. Op het moment dat dit dat overleg zou frustreren, zeg ik dat apothekers er geen bezwaar tegen mogen hebben, als verzekeraars gebruik maken van de middelen die hun ter beschikking gesteld zijn om doelmatig in te kopen.

Als er in een minimaal aantal gevallen bijwerkingen zijn, kan de arts een ander medicijn voorschrijven en wordt dat ook vergoed. Bijbetalingen zijn hier niet aan de orde, want bij preferentiebeleid wordt alleen een specifiek middel vergoed en kan men een ander middel alleen maar krijgen als men dat helemaal betaalt, tenzij de arts vindt dat het toch moet worden voorgeschreven.

Vragen van het lid Mastwijk aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het bericht dat conducteurs van de NS vanaf 1 januari hun geweldsbevoegdheid kwijtraken.

□

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik was mij vanochtend nog de slaap uit de ogen aan het wrijven toen ik de voorpagina van De Telegraaf las. "NS wijkt voor geweld", zo luidde de kop. Ik was direct klaarwakker. Als wij afgaan op de strekking van het bericht, is vanaf 1 januari 2008 de trein een speeltuin voor zwartrijders en andere aso's. Wat is er aan de hand? De NS zou haar personeel in een vertrouwelijke brief hebben opgedragen om voortaan agressie uit de weg te gaan omdat bijvoorbeeld zwartrijders niet meer mogen worden aangehouden. De achterliggende reden zou zijn dat de conducteurs hun geweldsbevoegdheid kwijtraken. De NS verwijzen naar de inzet van mobiele teams, waardoor de sociale veiligheid zelfs groter zou worden. De CDA-fractie is daar bepaald niet gerust op.

Wanneer in dit huis wordt gesproken over de toenemende agressie tegen mensen met een publieke taak, lijken de NS de handdoek in de ring te gooien, terwijl nota bene uit onderzoek blijkt dat meer dan 90% van de conducteurs last heeft van agressie. De CDA-fractie is daar helder in: dat kan niet en dat mag niet. Waar blijven wij met de waarden en normen in dit land als wij er niet voor zorgen dat werknemers met een publieke taak worden beschermd? Ik stel daarom de minister de volgende vragen.

Kent de minister een dergelijke brief die de NS aan het personeel zouden hebben geschreven of hij is anderszins op de hoogte van zo'n oproep om agressie maar te mijden omdat er immers toch geen bevoegdheden zijn?

Hoe oordeelt de minister over zo'n oproep, vooral in relatie tot de broodnodige aanpak van agressie tegen werknemers met een publieke taak?

Welk treinpersoneel raakt per 1 januari welke bevoegdheid kwijt en is er dan, behoudens de inzet van mobiele teams, geen personeel met geweldsbevoegdheid in de trein aanwezig?

Hoe moet ik dat rijmen met de brief van het kabinet van 20 juni van dit jaar, waarin de indruk wordt gewekt dat er wel degelijk personeel met geweldsbevoegdheid in de trein aanwezig blijft?

Is de minister het met de CDA-fractie eens dat werknemers met een publieke taak, dus ook conducteurs en ander NS-personeel, onze bescherming verdienen en wat gaat hij doen om ervoor te zorgen dat die werkne-

mers – en uiteraard passagiers in de trein – voor de veiligheid niet uitsluitend afhankelijk worden van de inzet van mobiele teams?

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de heer Mastwijk voor de door hem gestelde vragen. Het onderwerp dat hij aanraakt is een zeer belangrijk onderwerp. Het doet mij deugd dat hij mij in de gelegenheid stelt om hier absolute duidelijkheid te creëren.

Men weet dat de Nederlandse Spoorwegen een grote eigen verantwoordelijkheid hebben om de veiligheid op en om de trein te verzorgen. Ik moet zeggen dat de Nederlandse Spoorwegen die verantwoordelijkheid goed oppakken. Ik kan hier de percentages melden van de treinreizigers die de NS een 7 of hoger geven voor de veiligheid. In 2002 lag dat op 63%, in 2003 op 67%, in 2004 op 70%, in 2005 op 72%, in 2006 op 75% en in 2007 op 76%. Wij zien dus dat het veiligheidsgevoel in de trein ieder jaar toeneemt. Ik geef de Nederlandse Spoorwegen een pluim, want zij zijn daarvoor voor een groot gedeelte verantwoordelijk.

Wat is er nu aan de hand? Er spelen hier twee zaken door elkaar heen. De eerste zaak is de positie van de conducteur als buitengewoon opsporingsambtenaar. Wanneer mag hij geweld gebruiken en wanneer niet? De tweede zaak is de manier waarop de NS het personeel oproept om vooral te proberen om agressie te vermijden. Ik ga allereerst in op de eerste kwestie.

In de brief van de staatssecretaris van 20 juni 2007 waaraan de heer Mastwijk refereerde schrijft zij het volgende: "De geweldsbevoegdheid houdt in dat buitengewoon opsporingsambtenaren gepast geweld mogen gebruiken. Voor deze geweldsbevoegdheid geldt dat, vanuit het oogpunt van een zorgvuldige toepassing van geweld, hieraan opleidings- en bijscholingseisen zijn verbonden, dit op grond van de Regeling toetsing geweldsbeheersing buitengewone opsporingsambtenaren. Omdat de opleiding een omvangrijke inhaalslag voor de NS betekende, is door de minister van Justitie met tijdelijke ontheffing van de opleidingsvereisten de geweldsbevoegdheid verleend aan deze buitengewone opsporingsambtenaren tot 1 januari 2008." Dat betekent dat je vanaf 1 januari 2008 een opleiding moet hebben gehad, voordat je geweld kunt gebruiken. Zo is het juridisch geregeld. De NS is er inmiddels flink mee op streek. Er zijn nu al ongeveer 300 hoofdconducteurs opgeleid als het gaat om de geweldsbevoegdheid. In 2008 komen er nog 300 tot 400 bij. Dat zijn ze inderdaad niet allemaal, terwijl nu, omdat sprake is van een ontheffing, iedere conducteur geweld kan gebruiken. In de praktijk maken hoofdconducteurs echter nauwelijks gebruik van de geweldsbevoegdheid, gemiddeld genomen minder dan één keer per jaar. De NS wil met deze extra professionaliseringsslag de veiligheidsniveaus nog verder opkrikken.

Een deel van de conducteurs is dus opgeleid om, als dat nodig is, geweld te gebruiken. Zij doen dat dan ook, want zij zijn daar klaar voor. De groep wordt ingeroepen als er problemen zijn, maar de groep wordt ook ingezet op ritten waar geweld dreigt. Nu is 76% van de reizigers zeer tevreden. Het is de bedoeling om dat percentage op te voeren.

Dan kom ik op de oproep aan de conducteurs om te proberen agressie te voorkomen. Een en ander kwam

Eurlings

samen in het artikel in de Telegraaf. Ik citeer uit de niet vertrouwelijke brief van de NS, bij monde van de heer Huberts, de directievoorzitter, aan het personeel. Daarin staat onder andere: "Neem geen onnodige risico's. Probeer incidenten zoveel mogelijk te voorkomen, agressie te vermijden en de-escalerend op te treden." Er staat in dat men wel degelijk ook zonder geweldsinstructie reizigers mag vastpakken. Alleen duwen en slaan gaan te ver. Niets nieuws onder de zon dus. Ik ben het eens met de oproep agressie te vermijden, maar als het nodig is, moet je geweld gebruiken. Voorkomen is echter beter dan genezen. Het laatste is in 2002 al opgenomen in de werkwijze voor de buitengewone opsporingsambtenaren, dus de conducteurs. In de managementbrief van 16 mei 2007 is opgeroepen te proberen geweld vooral te voorkomen. De kern van dit alles is dat niet iedere conducteur meer geweld mag gebruiken, maar bijna geen enkele conducteur doet dat op dit moment. Als dat echter nodig is, staat een groep professionele mensen klaar om krachtadig in te grijpen. Daardoor gaat de veiligheid niet naar beneden. Neen, die wordt op een nog hoger niveau gebracht.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dank de minister voor zijn beantwoording, maar ik blijf met een aantal punten zitten. De minister wijst op de eigen verantwoordelijkheid van de NS voor het bewaken van de sociale veiligheid, maar er is ook nog zo iets als de concessie, waarin staat dat de NS, maar ook ProRail, een zorgplicht hebben voor dezelfde sociale veiligheid. De minister moet die zorgplicht namens de Kamer bewaken. Hij moet er ook voor zorgen dat de NS aan de concessie voldoet. Is de minister van mening dat er met de 600 of 700 conducteurs die deze bevoegdheid dadelijk hebben, voldoende basis voor de NS en dus voor hem als coördinerend minister is om de sociale veiligheid in de trein op een goed peil te brengen en te houden? In het rapport wordt ingegaan op het onderzoek naar de agressie tegen mensen met een publieke taak. Denkt de minister dat de maatregelen die nu in gang zijn gezet, voldoende zijn om ervoor te zorgen dat over twee, drie, vier jaar niet weer 90% van de conducteurs zegt last te hebben van agressie?

Minister **Eurlings**: Er is wel degelijk sprake van een publieke verantwoordelijkheid. Dat zegt ook iets over de samenleving. Het hufterige gedrag dat sommige treinreizigers zich denken te kunnen permitteren, moet dus worden aangepakt. Men zit met voeten op de bank en men trekt zich niets aan van wat een conducteur zegt. Dat raakt onze publieke taak, dus zien wij toe op de concessie. De NS doet het overigens heel goed, ook internationaal. Het is veiliger op de trein dan het in jaren is geweest. Het was al jaren bekend dat in 2008 die opleiding moest worden gegeven. Dat is gecommuniceerd in de brief van de staatssecretaris deze zomer. Het is de bedoeling dat de veiligheid er met de driehonderd van nu en de zeventienhonderd van volgend jaar verder op vooruitgaat. Mocht dit niet zo blijken te zijn, dan spreken wij elkaar nader en zal er sneller meer personeel opgeleid moeten worden.

Het voorkomen van onveilige situaties is van groot belang, maar zoals ik al zei, betekent de huidige ontheffing ook schijnveiligheid. In theorie zou iedere conducteur geweld kunnen gebruiken, maar de cijfers laten zien dat een conducteur minder dan een keer per

jaar zelfs maar de lichtste vorm van geweld gebruikt. Niet iedere conducteur of conductrice voelt zich er ook prettig bij om geweld te gebruiken. Wij volgen dan ook de lijn: beter een deel van de conducteurs opleiden die ook echt bereid zijn om zo nodig geweld te gebruiken, die snel ter plekke kunnen zijn en die sowieso in risicotreinen worden ingezet, dan de schijnzekerheid dat iedere conducteur geweld kan gebruiken terwijl de meeste conducteurs zich er niet prettig bij voelen en in de praktijk ook geen geweld zullen gebruiken. Wij houden de vinger aan de pols en ik zal de Kamer van de ontwikkelingen op de hoogte houden, maar de vooruitzichten zijn positief.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Toch moet het mij van het hart dat het signaal aan het publiek verkeerd is. De politie heeft ook een de-escalerende functie, maar zij zal in geval van nood wel degelijk de wapenstok gebruiken. Volgens mij moet je het bij conducteurs ook zo zien, dus in die zin sluit ik mij aan bij de woorden van de heer Mastwijk. U zegt dat er zeshonderd conducteurs zijn opgeleid; is het wel de intentie van de NS dat uiteindelijk alle conducteurs weer een bijzondere opsporingsbevoegdheid krijgen? Hier zou ik sterk voor willen pleiten. De NS wist dit overigens al jaren, zodat wij moeten constateren dat men te laat begonnen is met opleiden.

Minister **Eurlings**: Er is verschillende keren aan de Kamer medegedeeld dat de NS een achterstand bij deze opleidingen had. Daarom is er ook gekozen voor uitstel van toepassing van het vereiste van deze opleiding. Ze zou aanvankelijk vanaf 2006 verplicht zijn, daarna vanaf 2007, nu vanaf 2008. Men heeft nu zo'n driehonderd mensen opgeleid; men had misschien eerder kunnen gaan opleiden, dat ben ik met u eens. Volgend jaar zullen het er zo'n zeventienhonderd zijn, dus het neemt wel snel toe. De NS wil niet ieder personeelslid deze instructie geven, omdat een deel van het personeel zich er helemaal niet senang bij voelt. Daarom heeft men er de voorkeur aan gegeven, een bepaalde groep hiervoor speciaal op te leiden, een groep die heel snel ter plekke kan zijn. Men wil niet meer veinzen dat elke conducteur geweld kan gebruiken, want dit blijkt in de praktijk niet zo te zijn.

De heer **De Roon** (PVV): Veel personeelsleden van de NS ontlopen agressieve treinpassagiers omdat zij zich onvoldoende gesteund voelen. Het ontbreekt aan steun van de overheid aan personeel dat met agressie wordt geconfronteerd. Wij willen niet minder, maar juist meer gezagsuitoefening in de trein, niet minder, maar meer bescherming tegen criminelen. Bent u het met mij eens dat er in risicotreinen behoefte is aan de voortdurende aanwezigheid van voldoende personeel dat bevoegd is tot het uitoefenen van geweld? En bent u het ermee eens dat het zeer wenselijk is dat agressieve treinpassagiers een reisverbod van ten minste een jaar krijgen, en dat overtreding daarvan bestraft wordt met een gevangenisstraf van ten minste een jaar?

Minister **Eurlings**: Deze laatste vragen lijken mij enigszins buiten de orde, want ik kan er als minister van Verkeer onmogelijk een antwoord op geven voordat ik er met mijn collega van Justitie over van gedachten heb gewisseld. Maar wat u zegt, is wel de kern: er moet

Eurlings

ruggensteun zijn. Als een conducteur met problemen geconfronteerd wordt en zelf geen geweld gebruikt, moet hij zeker weten dat er bij een volgend station medewerkers staan te wachten die zo'n belhamel de trein uit kunnen trekken. Nu valt het vaak tegen: conducteurs gebruiken zelf geen geweld en er is onvoldoende ruggensteun, ondanks dat er veel spoorwegpolitie is. De NS wil dan ook in risicotreinen gespecialiseerde medewerkers inzetten die een geweldsinstructie hebben gehad, maar die ook bereid zijn om zo nodig geweld te gebruiken. En men wil ervoor zorgen dat conducteurs in andere treinen er zeker van kunnen zijn dat zij steun krijgen, dat zij niet alleen staan. In die zin verwachten wij dus een verbetering, maar wij zullen de vinger aan de pols houden. De veiligheid is jarenlang toegenomen en ik hoop dat dit in de komende jaren ook zo zal zijn.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter, is de minister het er niet mee eens dat het besluit op dit punt echt een verkeerd signaal betekent? Is hij niet bereid om de ontheffing te verlengen?

Mijn tweede vraag aan de minister is of hij met de VVD-fractie van mening is dat geweld tegen overheids-personeel – en daaronder verstaat de VVD-fractie uitdrukkelijk ook treinconducteurs – extra hard moet worden aangepakt, ook in de strafmaat, en of wij op dit gebied van het kabinet nog initiatieven kunnen verwachten.

Minister **Eurlings**: Die laatste vraag speel ik graag door naar mijn collega van Justitie. Het is wel belangrijk dat mensen in een verantwoordelijke functie zeker weten dat ook de wet ze goed beschermt. Dat gebeurt. Ik leg graag aan mijn collega van Justitie de vraag voor of het verder moet worden opgevoerd. Dat is allereerst aan hem.

Er is geen nieuw signaal. Wat nu gebeurt, stond ook uitdrukkelijk in de brief van 20 juni jongstleden. Daarin stond dat men vanaf 1 januari 2008 ook de opleiding moet hebben als men geweld wil kunnen gebruiken. In de brief die aan het personeel is rondgestuurd, die niet vertrouwelijk is, wordt nogmaals vermeld wat al jarenlang bekend is. Eerst was het 2006, toen werd het 2007 en nu is het 2008. De NS zijn er klaar voor. Vervolgens wordt tegen het personeel gezegd wat steeds wordt gezegd, namelijk dat voorkomen van geweld en escalatie altijd beter is dan geweld moeten gebruiken en dat mensen dus vooral moeten proberen om geweld te voorkomen. Die boodschap gaf men in 2002, eerder dit jaar en door alle jaren heen. Er is dus niets nieuws onder de zon.

Ik hoop dat ik met de manier waarop ik uit deze brief heb geciteerd, de Kamer ervan heb kunnen overtuigen dat er geen nieuwe problemen zijn. Sterker nog, deze lijn is er om meer veiligheid krijgen en niet minder.

De heer **Heerts** (PvdA): Deze minister maakt in elk geval duidelijk dat er geen vrij baan is voor een agressieveling. De belhamels moeten op tijd het station af en ook hun straf krijgen, als het nodig is.

Ik heb wel een vraag. Er zijn straks twee soorten conducteurs en misschien wel drie: conducteurs met een boa-status, conducteurs die geweld mogen gebruiken en overige conducteurs. Kan de minister nog eens helder op schrift aangeven hoe het zit? Is de minister in staat om het voor alle mensen die de boa-status nodig hebben voor 1 januari 2008 te realiseren? Anders moet voor de

korte termijn misschien toch even met uitstel worden gewerkt.

Minister **Eurlings**: Ik ben bereid u een brief te doen toekomen. Ik ben ook bereid om de Kamer de brief van de Nederlandse Spoorwegen, die deze ophef heeft veroorzaakt, te doen toekomen. Dan zal men zien dat er geen enkele nieuwe lijn in zit en dat er dus helemaal geen reden tot paniek is, integendeel. Ik zie zelf geen reden om het nog eens uit te stellen, omdat men nu honderden mensen heeft opgeleid. Het komende jaar zullen ook honderden mensen worden opgeleid. Als wij op ons laten inwerken dat duizenden conducteurs nu minder dan één keer per jaar ook maar iets van geweld gebruiken, is het mijn overtuiging dat een situatie waarin honderden mensen er al voor zijn opgeleid – het komende jaar zullen het er zo'n 700 zijn – een veiliger situatie is dan de situatie op dit moment. Wij zouden nu die slag moeten maken.

De heer **Çörüz** (CDA): Misschien kan de minister in dezelfde brief aangeven wat hij gaat doen aan het feit dat 90% van de conducteurs last heeft van agressie. Het AO is gepland voor 16 januari. Mijn fractie hecht er waarde aan om de brief voor dat AO te ontvangen.

Minister **Eurlings**: Dat zeg ik u bij dezen toe. Dan zal ik ook op die vraag ingaan.

De heer **Roemer** (SP): De minister maakte in elk geval één opmerking die klopte als een bus: er is veel te weinig SP. De minister bedoelde wel de Spoorwegpolitie. In 2002 gaf de toenmalige minister echter al aan dat het aantal fors verhoogd moest worden. In eerdere debatten, waar ik ook bij was, met de minister en ook de staatssecretaris over het Aanvalsplan sociale veiligheid werd aangekondigd dat de bevoegdheden van boa's verbeterd moesten worden, dat mensen die in de trein zitten ervan op aan moeten kunnen dat er een boa zit die ook gezag uitstraalt. Wij herhalen hier echter elke keer de grammofoonplaat; het duurt maar en het duurt maar en het duurt maar. Kan de minister heel duidelijk toezeggen wanneer hij voldoende Spoorwegpolitie en voldoende goed opgeleide conducteurs garandeert, zodat niet 76% maar 95% van de mensen in de trein een veilig gevoel heeft? En het maakt mij niet uit of hij het nu doet of in de brief.

Minister **Eurlings**: SP in de eerste betekenis van het woord is er voldoende, als ik zo kijk, en tenminste in ruime mate in dit huis. De SP in de andere betekenis is er ook afdoende. De cijfers voor de Spoorwegpolitie laten zien dat de veiligheid over de jaren alleen maar is toegenomen. De bedoeling is om de conducteurs die ook een beveiligingstaak hebben, veel specifiekier op te leiden om echt geweld toe te passen als het moet. Dat gebeurt nu in theorie wel, maar in de praktijk heel weinig. Die slag willen wij maken. Dan houden wij zelf de vinger aan de pols. Het lijkt mij voor dit vragenuur wat ver gaan, maar ik zie ernaar uit om in het overleg dat wij in januari hebben en waarnaar de heer Çörüz al verwees het hele spectrum van spoorwegpolitie tot aan conducteurs met en zonder geweldsbevoegdheid nog eens de revue te laten passeren. Ik zal u de toegezegde brieven ruim voor dat moment doen toekomen.



De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden.

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

Samsom, Wiegman-van Meppelen Scheppink, Jansen, Van der Ham en Spies, de gehele week;

Knops, ook morgen.

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**: Ik stel voor, hedenmiddag ook te stemmen over de aangehouden motie-Roemer (25910, nr. 71).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Velzen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik heb vorige week donderdag een brief gevraagd, nog voor die week, met tekst en uitleg waarom de Nederlandse delegatie in de VN tijdens de Algemene Vergadering tegen een motie heeft gestemd waarin wordt gepleit voor onderzoek naar de effecten van verarmd uranium op militairen en het milieu. Die brief is niet gekomen. Ik kan mij voorstellen dat er over die tekst en uitleg even nagedacht moet worden, maar dat kan inmiddels wel afgerond zijn. Ik vraag dan ook via u om de brief vandaag voor 17.00 uur te mogen ontvangen.

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 Hamer.

Mevrouw **Hamer** (PvdA): Voorzitter. Ik verzoek u, het verslag van het algemeen overleg over de kinderopvang dat vorige week is gehouden, te agenderen om een motie te kunnen indienen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Toorenburg.

Mevrouw **Van Toorenburg** (CDA): Voorzitter. Graag doe ik het verzoek om de stemmingen over het wetsvoorstel

Wijziging van het Wetboek van Strafvordering ter versterking van de positie van het slachtoffer in het strafproces aan te houden, gelet op de zorgvuldigheid van de formulering van het amendement op stuk nr. 11.

De heer **Wolfsen** (PvdA): Voorzitter. Ik heb het amendement meegetekend en steun het verzoek. Het is een technisch gebrek en waarschijnlijk moeten wij er nog even overleg over hebben.

De **voorzitter**: Ik stel voor, vandaag niet te stemmen over het wetsvoorstel Wijziging van het Wetboek van Strafvordering ter versterking van de positie van het slachtoffer in het strafproces (30143).

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Snijder-Hazelhoff.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Ik wil graag een vervolgoverleg over het AO evaluatie mestwetgeving dat wij vorige week donderdag hebben gehad.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dit VAO toe te voegen aan de agenda van volgende week.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de **stemming over een motie**, ingediend bij de behandeling van het wetsvoorstel **Regels inzake een vergunningstelsel met betrekking tot activiteiten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving en inzake handhaving van regelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) (30844)**, te weten:

- de motie-Van Leeuwen over het eerst bespreken van het rapport over kosten en baten van ICT-projecten (30844, nr. 25).

(Zie vergadering van 6 december 2007.)

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van Leeuwen (30844, nr. 25) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

Aan de orde zijn de **stemmingen** in verband met het wetsvoorstel **Regels inzake een vergunningstelsel met betrekking tot activiteiten die van invloed zijn op de fysieke leefomgeving en inzake handhaving van regelingen op het gebied van de fysieke leefomgeving (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht) (30844)**, en over:

- de motie-Koopmans/Vermeij over integratie van toetsingskaders tot één toetsingskader (30844, nr. 23);
- de motie-Van Leeuwen over het betrekken van bescherming van mens en milieu bij evaluatie van de Wabo (30844, nr. 26);
- de motie-Van Leeuwen over rechtsbijstand en voorlichting in het kader van de Wabo (30844, nr. 27);