

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 5

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 oktober 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 7 oktober 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 maart 2009 inzake aanbieding publicatie van CPB en KiM: Het belang van openbaar vervoer, de maatschappelijke effecten op een rij (23 645, nr. 285);**
- **de schriftelijke vragen van het lid Cramer d.d. 17 mei 2010 en het antwoord daarop inzake Financiële tegenvallers bij het programma hoogfrequent spoorvervoer (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 3204);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 augustus 2010 inzake Reactie op verzoek commissie inzake mogelijke vertraging van de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn (32 404, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2010 inzake Voortgang spoorgoederencorridors (31 305, nr. 178);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 juni 2010 inzake Voorkeursbeslissing van het kabinet over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (32 404, nr. 1);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 juni 2010 inzake Declaration of Rotterdam over de ontwikkeling van spoorgoederencorridors (21 501-33, nr. 282);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 augustus 2010 inzake Beleidskader spoorgoederenknooppunten (29 984, nr. 230);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2010 inzake Overeenstemming over Basisnet Spoor (30 373, nr. 42);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 augustus 2010 inzake Reactie op verzoek commissie inzake mogelijke vertraging van de gedeeltelijke verdubbeling van de Flevolijn (32 404, nr. 2);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 september 2010 inzake Reactie op verzoek om informatie**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Slob (ChristenUnie), Koopmans (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ten Broeke (VVD), fungerend voorzitter, Ouwehand (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Sharpe (PVV), Van Nieuwenhuizen (VVD), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Lucas-Smeerdijk (VVD), Verhoeven (D66) en Koolmees (D66).

Plv. leden: Groot (PvdA), Peters (GroenLinks), Atsma (CDA), Lodders (VVD), Vermeij (PvdA), Van Gerven (SP), Van Hijum (CDA), Van Klaveren (PVV), Harbers (VVD), Thieme (PvdD), Uitslag (CDA), Karabulut (SP), De Jong (PVV), Braakhuis (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Agema (PVV), Neppérus (VVD), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Van Veldhoven (D66) en Van der Ham (D66).

- over de vier alternatieven voor de dubbelsporige boog Deventer (32 404, nr. 3);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2010 inzake Beantwoording vragen commissie VW inzake het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (32 404, nr. 4);**
 - **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 oktober 2010 inzake Reactie op verzoek commissie om een rapport van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) toegezonden te krijgen (31 305, nr. 184).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneep

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Ten Broeke, Dijkgraaf, Dijksma, Van Gent, Koolmees, De Rouwe, Sharpe en Slob,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Dames en heren. Ik heet u allen welkom bij dit algemeen overleg. Wij bespreken vandaag het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Wij hebben afgesproken dat de fracties in eerste termijn tien minuten spreektijd krijgen. Het woord is aan mevrouw Dijksma.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is bedoeld om op de middellange termijn het aantal reizigers in het openbaar vervoer met 5% te laten groeien. Eigenlijk willen wij het dus met deze plannen mogelijk maken dat het openbaar vervoer eindelijk eens harder groeit dan de automobilititeit. In de afgelopen jaren waren wij met een aantal maatregelen al op de goede weg, totdat de crisis hard insloeg. Eigenlijk zou je kunnen zeggen dat dit plan de ambitie weer op gang moet brengen om de doelstelling tot 2020 echt op orde te krijgen. Dit algemeen overleg is heel belangrijk, want nu ligt de voorkeursbeslissing voor die gemaakt is op basis van de afzonderlijke planstudies van het personen- en goederenvervoer. Als het PHS wordt goedgekeurd, zullen de afzonderlijke delen apart worden ingevuld en dan natuurlijk waar nodig verder lokaal worden ingepast. Daar kom ik nog uitgebreid over te spreken.

Wij zijn voorstander van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Sterker nog, wij stonden samen met een aantal andere partijen – ik kijk naar mijn buurman, minister Eurlings – aan de wieg hiervan doordat wij deze plannen al in het vorige regeerakkoord hadden opgenomen. Het verheugt mij om te zien dat het ook in het nieuwe akkoord is opgenomen. Het geld is er en de plannen liggen op tafel. Het wordt dus hoog tijd om spijkers met koppen te slaan. Ons uitgangspunt daarbij is dat het personenvervoer gestimuleerd moet worden en dat de 4,5 mld. in beginsel daarvoor bestemd is. Natuurlijk moeten wij ook goed kijken naar de manier waarop het goederenvervoer wordt ingepast. Wij willen voorkomen dat dit uiteindelijk ten koste gaat van de ambities voor het personenvervoer. Uit hetgeen nu op het gebied van het personenvervoer voorligt, kun je concluderen dat is gekozen voor de «maatwerk zes/zes»-variant. Er waren natuurlijk meer varianten in omloop, maar je moet eerlijk zeggen dat dit het maximaal haalbare is binnen het beschikbare budget. Mijn fractie accepteert dat ook. Het betekent eigenlijk dat op de meeste trajecten zes intercity's en zes sprinters gaan rijden. Op een aantal andere trajecten zullen vier intercity's en vier of minder sprinters gaan rijden. Wij zijn tevreden met deze variant. Hiermee groeit het aantal reizigerskilometers immers met 40% in plaats van met 27%.

Nou is er wel iets gek aan de hand, waarover ik de minister in ieder geval graag alvast om opheldering wil vragen. Het doet zich voor bij de overschrijding van de Flevolijn. De overschrijding van de Flevolijn valt voor een heel groot deel te verklaren uit een tegenvaller bij de Hanzelijn. Voor de Hanzelijn zijn de geluidschermen die noodzakelijk zijn om meer treinen te laten rijden, niet in de begroting opgenomen. Die fout wordt als het ware nu goedge maakt ten laste van de Flevolijn. Dit heeft tot gevolg dat het project wordt vertraagd. Mijn eerste vraag aan de minister is: klopt dit? Mijn tweede vraag is: heeft het departement ook na de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten nog niets geleerd over de helderheid en de eerlijke communicatie over de manier waarop moet worden

omgegaan met tegenvallers in de budgetten? Waarom is eigenlijk niet aan ons gemeld dat het feitelijk gaat om een grote tegenvaller bij de Hanzelijn? Wij willen graag een volledige verklaring. Wij willen ook dat de Flevolijn gewoon aangelegd gaat worden. Kan de minister nu eindelijk het besluit nemen, wetende dat de tegenvaller niet het gevolg is van de overschrijding op de Flevolijn, maar van de overschrijding op de Hanzelijn?

Mijn fractie begrijpt dat over het goederenvervoer het meest wordt gediscussieerd. Het goederenvervoer wordt grofweg langs drie lijnen geleid: Venlo-Zevenaar, de Betuweroute en Oldenzaal. Ik zeg het er alvast maar bij: het heeft onze voorkeur om zo veel mogelijk via de Betuweroute af te doen. Daar is de Betuwelijn immers voor aangelegd. Dat een flessenhals in het Ruhrgebied ontstaat, lijkt mij een kwestie van overleg met de Duitsers. Ik weet dat deze minister regelmatig met hen overlegt. Ik zou dus zeggen: doe dat nog even, want dat is ongelooflijk belangrijk. Als het derde spoor bij Emmerich namelijk gereed is, kunnen per etmaal en per richting 160 treinen gaan rijden. De markt vraagt in 2020 tussen de 150 en de 220 treinen. Kortom: dat maximum hebben wij snel bereikt. Wanneer kunnen die 160 treinen in Duitsland worden verwerkt? Is dat nog steeds in 2017? Wanneer is het maximum bereikt, en als dat wordt bereikt, hoe gaan wij dan verder met die capaciteit in Duitsland?

Hoe zit het met de voorrang van het personenvervoer op het goederenvervoer? Wanneer krijgt het personenvervoer geen voorrang? Welke zwaarwegende redenen zijn er om het goederenvervoer voorrang te geven? Hoe zit het met de kosten voor het goederenvervoer? Is het bijvoorbeeld mogelijk om in de gebruikersvergoeding, zoals in Duitsland al gebeurt, wel te differentiëren? In Duitsland gebeurt dit naar plaats, tijd en kwaliteit van het pad. Kan dat bijvoorbeeld ook naar geluid, zodat wij goederenvervoerders kunnen verplichten om meer inpassingsmaatregelen voor hun rekening te nemen? Dan laten zij die niet allemaal aan de overheid over, of wij kunnen hen dwingen om stillere treinen te gaan gebruiken.

Last but not least: de inpassing. Het pièce de résistance van mijn bijdrage. Toen de plannen bekend werden, kwamen vooral van overheden en de omwonenden van de IJssellijn en de Twentelijn uit Deventer en uit Bathmen heel veel mailtjes waarin men zei verontrust te zijn. Mijn mailbox doet het niet meer. Via de voorzitter vraag ik de mensen die meeluisteren om op te houden met mailen. Het maakt het werk van een parlementariër best lastig, maar het was wel helder. Er zijn namelijk grote problemen. Mensen vrezen een enorme toename van de overlast als er veel meer treinen gaan rijden in hun omgeving. Tijdens de hoorzitting die in de Kamer is gehouden, bleek al dat de unanimitieit die werd verondersteld er in de regio te zijn, er op z'n zachtst gezegd niet is. De uitgangspunten stellen misschien nog wel gerust. De plannen voldoen uiteraard aan de huidige wetgeving. Ook op het gebied van het geluid is al rekening gehouden met toekomstige wetgeving. Er is 100 mln. vrijgemaakt, dus dat hoeft de minister ons niet allemaal opnieuw te vertellen. Maar alleen dat is het goede nieuws, want er is ook slecht nieuws. Het slechte nieuws is namelijk, zo stelt de regio, dat niet goed is gekeken naar de mogelijkheden om goederenvervoer in te passen. Zij vragen kort gezegd om een integrale herbeoordeling van de IJssellijn en de Twentelijn. Mijn fractie wil dat de minister aan dit verzoek tegemoetkomt.

Dan een ander interessant onderwerp: de Deventer spoorboog. De minister heeft goed begrepen dat de eerste versie voor de meeste fracties in de Kamer onacceptabel is. Uit de antwoorden van de minister blijkt dat een boog die beter past 183 mln. extra kost. Laat ik het zo stellen. Het eerste plan moet naar onze mening hoe dan ook van tafel. Kan de minister uitleggen hoe hij het vervolg denkt te gaan oplossen? Zijn er nog alternatieven die misschien het overwegen waard zijn? Ik denk dat die vandaag nog wel op tafel zullen komen.

Wij zien dat dit eigenlijk niet het enige probleem is. Op sommige trajecten komen er heel veel treinen bij. De vraag is of de omwonenden voldoende worden beschermd tegen geluid dan wel of de capaciteit eerder wordt bereikt zonder dat het vervoer in de problemen komt. Een van de manieren om ervoor te zorgen dat een en ander uiteindelijk tot minder overlast zal leiden, is gewoon het materieel stiller maken. De vraag is dus nu of wij daar wel een voldoende bijdrage aan leveren. Er is al eerder over een malusregeling gesproken. Wanneer wordt de huidige bonus omgezet in een malus? Is het bijvoorbeeld ook mogelijk om bepaalde extra eisen te stellen aan vervoerders? Werkt het totale geluidsplafond waarmee nu wordt gewerkt niet in de hand dat een individuele vervoerder zich niet verantwoordelijk voelt en meelift op de maatregelen van een ander? Dat is iets waar wij zeker aandacht voor willen. De grootste problemen lijken zich nu in Twente voor te doen. Dat is een mij niet onbekend gebied. Als daar al treinen langs moeten, vraag ik of deze niet voor een deel over de Betuwelijn kunnen rijden, en dan via Duitsland verder afgetakt kunnen worden, bijvoorbeeld naar het noorden of andere plekken. De minister zegt dat het juridisch weliswaar niet mogelijk is om vervoerders daartoe te verplichten, maar door bijvoorbeeld eisen te stellen op het terrein van de externe veiligheid, kunnen vervoerders misschien wel worden gedwongen om te kiezen voor de Betuwelijn. Als wij bijvoorbeeld, zoals de PvdA voorstelt, gaan differentiëren naar geluid, kan de minister ook daarmee het vervoer over de Betuwelijn «stimuleren», zoals dat politiek zo mooi wordt gezegd. Dat lijkt ons van groot belang, want, nogmaals, wij hebben die Betuwelijn niet voor niets aangelegd. Wij willen dat daarvan gebruik wordt gemaakt.

Ik verwacht dat mijn collega, de heer Slob, nog iets zal zeggen over het station Schiedam Kethel. Ik kan op voorhand zeggen dat hetgeen de heer Slob daarover gaat zeggen, vermoedelijk ook ons standpunt is. Althans, als de heer Slob daarin consistent is, en dat is hij. Dat komt dus goed. Hiermee wil ik mijn bijdrage in eerste termijn beëindigen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Mevrouw Dijkma heeft al terecht gerefereerd aan het feit dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is voortgekomen uit de belangrijke afspraak uit de kabinetsperiode die nu bijna afgelopen is, namelijk over een groei van 5%. Uiteindelijk is daarbij 4,5 mld. beschikbaar gekomen voor het spoor. Bij de onderhandelingen van 2007 heb ik daar persoonlijk nog hard voor geknokt. Dat waren nog eens tijden! De tijd gaat echter door en ik heb gezien dat in het regeerakkoord van de nieuwe coalitie staat dat zij met dit onderwerp wil doorgaan. Dat vind ik goed nieuws. Er komt mogelijk zelfs extra geld. Ik heb wel gezien dat op dit punt geen afspraken met de PVV zijn gemaakt. Het staat niet in het gedoogakkoord. Ik kan tegen de heer Aptroot zeggen – dat mag hij doorgeven aan de beoogd premier – dat hij bij dit onderwerp op onze steun kan rekenen. Maar juich niet te vroeg, want zorgvuldigheid is geboden bij de uitvoering. Ik denk daarbij vooral aan inpassingen, maar ook aan de keuzes die gemaakt worden. Wij moeten op dit moment even heel erg alert zijn.

Ik begin bij het oosten van Nederland. Ik heb de indruk dat er iets niet goed gaat. Dat betreft met name de voorstellen voor de spoorboog bij Deventer. Alle varianten daarvan zijn voor mijn fractie niet acceptabel. Wij vinden dat de gedachten daarbij veel te veel zijn gericht op de korte termijn. Wij hebben ook het idee dat op de goedkoopste oplossing is aangestuurd. Of dat waar is horen wij wel, maar wij denken dat deze varianten heel slecht zullen uitwerken voor dit mooie deel van Nederland en voor de mensen in de steden daar. Ik ga ze niet allemaal opnoemen. Deze varianten willen wij dus niet.

Wij schieten echter niet alleen maar iets af, maar denken ook actief mee over een antwoord op de vraag hoe het dan wel kan. Mevrouw Dijkma heeft gezegd wat wij aan de Duitsers kunnen voorstellen en dat steun ik.

De Duitsers zeggen vaak «immer gerade aus», nou, laat hen dat op dit punt nou eens waarmaken. Wij moeten niet alleen maar denken aan de korte termijn, maar ook aan de lange termijn. Naar mijn mening moet er een MIRT-verkenning komen naar de noordtak van de Betuweroute. In het verleden hebben wij daar vaker over gesproken. Toen waren er argumenten om die niet uit te voeren, maar de minister zegt nu dat hij het straks misschien wel gaat doen. Laten wij daar niet langer mee wachten dan noodzakelijk is. Dat is lange termijn.

Praten wij over de korte termijn, dan betreft dat in ieder geval de periode tot 2020. Mijn fractie heeft goed gekeken naar alle varianten. Een van de varianten maakt naar onze mening enigszins kans, maar dan niet helemaal zoals deze wordt voorgesteld. Ik doel nu op de Twentekanaallijn. Sommige delen van deze lijn gaan immers door gebieden waar mensen wonen en door industrieterreinen. Zou je daarvoor kiezen, dan is dus ook daarbij zorgvuldigheid geboden. Naar onze mening zou daarbij een MER moeten worden gemaakt, ook al is dat niet verplicht. Wij denken dat van deze lijn tijdelijk, maar niet in de nachtelijke uren, gebruik kan worden gemaakt als daarin wordt geïnvesteerd. Dat is dan een winstpunt op de lange termijn omdat dit ook voor het reizigersvervoer een oplossing kan zijn. Kortom, daar zou naar onze mening in ieder geval onderzoek naar gedaan kunnen worden om te achterhalen of het een reële variant is. Uiteindelijk beslis je pas als je alles weet, maar wij zien hier wel een mogelijkheid en die geef ik de minister mee.

Wij hebben ons toch verbaasd over de ontwikkelingen die gaande zijn op het gebied van OV SAAL (openbaar vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad). Ik zet een dikke streep onder de vraag die mevrouw Dijkma stelde over de meerkosten die er nu opeens zijn en de oorzaak daarvan. Wij voorzien echter grote problemen als wij hier niet mee verder gaan. Wij weten dat de treinen daar vlak achter elkaar rijden en dat zij elkaar niet kunnen inhalen. Straks krijgen wij ook nog een Hanzelijn, met alle gevolgen van dien. Kortom, als wij de boel nu laten zitten en niet de noodzakelijke investeringen doen, dan wordt het probleem van nu straks nog veel en veel groter. Besturen is vooruitzien. Wij vinden dat het OV SAAL, de spoorverdubbeling bij Almere, als het maar even kan moet doorgaan. Wij willen daar immers van 42 000 reizigers nu naar 80 000 reizigers in 2020. Wij willen actief mee zoeken naar een financiering. Ik begrijp dat wij binnen budgetten moeten blijven. Deze wens geef ik aan de minister door.

Schiedam Kethel. Ik begrijp dat ik nu ook spreek namens de Partij van de Arbeid. Dan hebben wij elkaar weer een beetje teruggevonden nadat wij elkaar op 20 februari waren kwijtgeraakt. De motivering van de minister om geen uitvoering te geven aan de motie-Cramer/Roefs – deze motie van de ChristenUnie en de Partij van de Arbeid is uiteindelijk door de Kamer gesteund – kunnen wij niet helemaal volgen. Wij hebben de indruk dat er allerlei dingen bij gehaald worden waardoor de kosten erg hoog worden. Er wordt over spoorverdubbelingen gesproken. Het station bij Schiedam Kethel kan er wat ons betreft gewoon komen. Alleen ter hoogte van het station is een spoorverdubbeling nodig. Je praat dan over een heel ander bedrag, namelijk over ongeveer 30 mln. Wij zullen ook mee zoeken naar financiering daarvoor. Mocht de minister hier niet in meegaan, dan zullen wij uiteraard een motie indienen en daarbij kenbaar maken op welke wijze het naar onze mening kan worden gefinancierd. Als je echter Delft Zuid en Schiedam Centrum erbij haalt, en misschien ook nog de dure fly-overs in Rotterdam, dan snap ik wel dat de kosten stijgen, maar dat is volgens ons niet nodig.

Voor de Veluwe geldt een beetje hetzelfde verhaal. Wij hebben tot twee keer toe, in 2006 en 2008, moties ingediend waarin tot uitdrukking is gebracht dat wij vinden dat er inhaalsporen moeten komen. Dan kan een enorme winst worden geboekt en dan kunnen er meer intercity's tussen Utrecht en Zwolle gaan rijden. Uiteindelijk wordt de doorstroom naar

Leeuwarden en Groningen daardoor ook beter. De minister heeft onze moties helaas niet uitgevoerd. Daarom hebben wij zelf de afgelopen weken – men zal begrijpen dat wij even wat tijd hadden – wat voorwerk verricht. Ik heb een notitie gemaakt die ik de minister graag wil overhandigen. Volgens ons kan dit een prima start zijn om dit onderwerp wel op te pakken en nadrukkelijk een impuls te geven aan de Flevolijn, met meer directe verbindingen naar Groningen en Leeuwarden en elk kwartier een intercity tussen Utrecht en Zwolle. Voorzitter, ik geef u een exemplaar dat u aan de minister kunt overhandigen. Ik vraag de minister om er wat mee te doen, of om het anders aan zijn opvolger door te geven. Ik zal ervoor zorgen dat mijn collega's ook een exemplaar krijgen.

De **voorzitter**: De notitie Impuls voor de Veluwelijn¹ wordt bij dezen aan de minister overhandigd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De notitie is niet bedoeld als een cadeautje omdat u weggaat, minister. Zij moet op het ministerie blijven, maar dat zult u begrijpen.

Dan de snelheid. Een bedrag van 1 mld. is gegaan naar de verbinding Amsterdam-Utrecht. Dat is prima. Wij hebben daar vaker met de minister over gesproken. Ook de SP heeft er indertijd de vinger bij gelegd dat wij steeds ervan uit zijn gegaan dat de snelheid naar 200 km/u zou gaan en dat dit technisch ook mogelijk zou zijn. De minister heeft in antwoorden gezegd dat 200 km/u nooit aan de orde is geweest. Uit een vergelijking van de netverklaringen van ProRail blijkt dat in de netverklaring van 2008 nog netjes 200 km/u staat, maar dat in de netverklaring van 2009 160 km/u staat. Wat is hier aan de hand? Wij hebben sterk de indruk dat het mogelijk moet zijn – de treinen moeten natuurlijk ook aan een en ander voldoen; dat is logisch – om daar 200 km/u te rijden. Wij zouden dat ook graag willen. Er wordt ontzettend veel geld in de weg gestopt. Dat is allemaal prima, maar er moet ook geld in het spoor worden gestopt. Wij weten dat hier een enorme reizigerswinst en een aantal minuten tijdswinst kunnen worden geboekt. Minister, ga daar alstublieft mee aan de slag.

Op Noord-Brabant komen wij later terug. Wij vinden de situatie daar nog niet helemaal optimaal. Er zijn toch nog wat zorgen.

Tot slot vraag ik nog aandacht voor de spoorwegovergangen. Doordat er per uur veel meer treinen gaan rijden, zullen de spoorwegovergangen vaker dicht zijn. Er is niet echt een duidelijke norm waaruit blijkt wat wij wel of niet acceptabel vinden en wanneer wij een ongelijkvloerse kruising wenselijk vinden.

Wij denken dat het nodig is om daarover een uitspraak te doen. Het mag natuurlijk niet voorkomen dat een spoorwegovergang ieder uur een halfuur of langer dicht is. Wij moeten daarvoor echt oplossingen gaan bedenken, maar daarvoor is het nodig dat een norm wordt geformuleerd. Wij vragen de minister om dat te doen, anders kunnen wij via een motie de Kamer om een uitspraak daarover vragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik vind deze vergadering eigenlijk al voor een groot deel geslaagd. De Partij van de Arbeid en de ChristenUnie waren uit elkaar gegaan om Afghanistan, maar het is heel mooi dat Schiedam Kethel hen weer bij elkaar brengt. Ik doe een aanbod: in dezen wil ik wel meedoen, dan maken wij er een soort trioetje van. Dat kan ook wel eens leuk zijn. Ik zie groot enthousiasme.

De VVD-fractie steunt de doelen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer: op drukke trajecten in de Randstad meer mogelijkheden op het spoor en daarnaast het verwerken van het groeiende goederenvervoer. Er zijn nog twee andere doelen die wij ook steunen, namelijk meer samenhang met het regionale openbaar vervoer en een verbetering van de reistijden naar de landsdelen buiten de Randstad. Dat zijn eigenlijk

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt.

de vier dingen die wij willen bereiken. Daar zijn wij het over eens. Het is een groot programma en het gaat om groot geld: meer dan 4,6 mld. Wij zien dat de gevolgen van hetgeen nu voorligt, groot zijn. Wij zijn uiterst positief over het frequente spoorboekloos rijden op bepaalde drukke Randstadtrajecten. Waar het enigszins kan, vertrekt iedere vijf minuten een trein, wisselend een intercity en een sprinter. Prima. Wij zijn ook positief over feit dat de goederentreinen op een aantal plaatsen niet meer of veel minder zullen rijden. Dat is in grote delen van de Randstad het geval en dat is in Noord-Brabant het geval. Daardoor komt ruimte vrij voor personentreinen en zullen de geluids- en trillingsoverlast ter plaatse en het gevaar dat goederenvervoer soms met zich brengt afnemen. Wij vinden het verder positief dat het uiterst urgente traject Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad vice versa wordt aangepakt.

De collega's hebben er volkomen terecht over gesproken. Eigenlijk is nu al extra capaciteit nodig. In de toekomst, met de voorziene en gewenste groei van Almere, is dat nog meer nodig. Wij vinden dat het allemaal moet gebeuren.

Elk voordeel heeft zijn nadeel en omgekeerd en helaas zijn er dan ook negatieve gevolgen, en niet zo'n klein beetje. Wij zien dat op heel veel plaatsen het woon- en leefmilieu enorm wordt aangetast. Op plaatsen waar nu rustig personenvervoer plaatsvindt, komen straks 50 tot 100 goederentreinen per dag voorbij. Deze treinen zijn vaak 800 m lang, denderen minutenlang langs en veroorzaken veel geluid en trillingen. Wij zien ook dat allerlei spoorwegovergangen – en dat zijn er heel veel – een groot deel van de dag gesloten zullen zijn omdat die treinen langsgaan, deels ook 's nachts. Zij zullen meer gesloten zijn dan geopend. Het gaat hierbij om de IJssellijn en de Twentelijn. Ik noem een aantal plaatsen. In Deventer is in de wijk Colmschate een spoorboog gepland. Eerlijk gezegd, vinden wij dat onacceptabel. Ook de varianten zien wij niet zitten. In de gemeente Rheden, een van eerste gemeenten waar ik heen ging toen ik woordvoerder werd op het gebied van spoor en vervoer, zijn de geluids- en trillingsoverlast nu al pittig, maar zij nemen straks onneembare vormen aan. Het is een gemeente die helemaal geblokkeerd wordt door al die spoorwegovergangen.

Dan de gemeente Vught. Daar moeten wij echt naar kijken. Een bijzondere aanpak, en waarschijnlijk ook forse investeringen, zijn nodig want deze gemeente wordt onredelijk verdeeld door zowel het spoor als de wegen. De situatie is nu eigenlijk al beneden peil. Wij zijn er samen met een aantal collega's op werkbezoek geweest. De situatie daar dreigt nu dramatisch te verslechteren. Dat kan niet.

Ik noem nog een paar gemeenten: Zevenaar, Zutphen, Bathmen, Borne, Brummen, Hengelo, Lochem, Apeldoorn, Arnhem, Barneveld, Culemborg, Geldermalsen, Hof van Twente, Maasdriel, Neerijnen, Oldenzaal, Rijssen-Holtten, Overbetuwe, Tiel, Wierden, Voorst, Zaltbommel en Zwolle. In al deze gemeenten zal het woon- en leefmilieu in enigermate tot zelfs in zeer grote mate worden aangetast. Wij hebben allemaal heel veel mails gekregen. Ook ik zeg het: stopt u met mailen, want het is haast niet meer te doen. Wij zijn er echt van overtuigd dat het een probleem is. Het gaat niet om verwende inwoners van ons land die helemaal niks kunnen hebben. Het zijn echt gigantische problemen. Terwijl wij de situatie in de Randstad verbeteren, dreigt buiten de Randstad, in veel mooie dorpen en steden, een enorme verslechtering. Wij vinden dat niet aanvaardbaar. Dat moeten wij gewoon niet doen.

Daarnaast wordt in de Randstad een van de grootste problemen niet opgelost. Door de gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht denderen liefst veertien goederentreinen per uur door dichtbebouwd gebied. Vaak gaat het daarbij om transport van gevaarlijke stoffen. De veiligheidsnormen worden met het dertienvoudige overschreden. Als iemand zich aan normen moet houden, dan is het de overheid. Die overschrijding vinden wij niet acceptabel. Dat probleem moeten wij oplossen.

Verder is onvoldoende geld voor inpassing gereserveerd. Voor het ongelijkvloers maken van een boel spoorwegovergangen is een klein bedrag gereserveerd. Er is wel geld, 150 mln., maar daar kun je maar een paar spoorwegovergangen ongelijkvloers mee maken. Dat is dus absoluut onvoldoende. Voor veel plaatsen wordt dat dus onbereikbaar. Dat geldt ook voor het wegnemen van overlast door trilling en geluid. Daar worden te weinig maatregelen voor genomen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb begrepen dat in het toekomstige regeerakkoord 500 mln. extra is uitgetrokken voor spoor en weg. Zou de VVD bereid zijn om een deel van dat bedrag in te zetten voor het oplossen van de inpassingsproblemen die voortvloeien uit dit plan? Als ik de heer Aptroot zo hoor, is dat echt noodzakelijk. Daarvoor zou hij onze steun kunnen krijgen.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is een terechte opmerking. Het is een heel goed regeerakkoord. In dat akkoord staat dat wij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer in principe willen, maar dat wij rekening houden met het woon- en leefmilieu. Dat vinden wij tot nu toe echt een beetje vergeten, misschien omdat de middelen niet toereikend waren. Wij moeten naar oplossingen zoeken, want wij hebben eigenlijk allemaal dezelfde zorgen. In het akkoord staat dat er voor infrastructuur per jaar 500 mln. extra beschikbaar komt. Als je het kunt oplossen met wat extra geld, dan moet je dat zeker doen. Ik denk dat wij ook alternatieven moeten bekijken. Daar wil ik het zo nog over hebben, maar wij kunnen niet accepteren dat deze het woon- en leefmilieu gewoon verslechtert.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat stelt mij een beetje gerust, maar niet helemaal. Die alternatieven wil ik dan wel horen, want die kunnen natuurlijk ook een verslechtering van het plan dat nu voorligt met zich brengen. Daar zouden wij dan weer tegen zijn. Principieel sluit de heer Aptroot dus niet uit dat een deel van het extra gereserveerde geld gebruikt wordt voor het oplossen van inpassingsproblemen die voortvloeien uit het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?

De heer **Aptroot** (VVD): In een paar jaar op te bouwen 500 mln. extra per jaar voor infrastructuur: daar staat bij dat dit voor wegen en voor spoor is. Dat is dus een mogelijke financieringsbron.

Voorzitter. Wij zetten ook een vraagteken bij de manier waarop het plan voor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad wordt uitgevoerd. De verdubbeling van het spoor zou 240 mln. kosten, maar nou blijkt het bijna 500 mln. te kosten. Dit komt, zo werd gezegd, doordat er wat geluidsschermen bij komen. 250 mln. extra voor wat geluidsschermen leek ons wat veel. Nou blijkt – collega's hebben het gezegd – dat het probleem niet zozeer bij de Flevolijn ligt als wel bij de Hanzelijn. Wij vinden dat een zodanige verandering van getallen eigenlijk niet serieus genomen kan worden. Wij zijn al helemaal verontrust als dan opeens, als een konijn uit een hoge hoed, het bericht komt dat het vervoer kan toenemen zonder een verdubbeling van het spoor. Onze conclusie daarover is eigenlijk negatief. Of de cijfers die in het verleden werden gehoord, kloppen niet, of de cijfers van nu kloppen niet, of het klopt helemaal nooit. Wij maken ons zorgen over het feit dat wat wij het ene moment horen zo tegenstrijdig is aan wat wij het andere moment horen. Zo kun je niet goed besluiten nemen.

Gezien de veel te laag begrote bedragen voor inpassing en het gegoochel met de cijfers inzake de verdubbeling van het spoor bij Almere, denken wij dat wij bij dit programma met grote tegenvallers te maken zullen krijgen, van honderden miljoenen, misschien zelfs wel van 1 mld. of meer. Om die reden is dit een groot vraagteken voor ons. Verder wordt erbij gezegd dat het een oplossing is voor de periode tot 2020. Als wij dit

programma gaan uitvoeren, zullen wij tegen de tijd dat het klaar is – in 2020 en voor sommige zaken eerder – opnieuw aan de bak moeten. Wij willen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar niet in deze uitvoering. Wij denken daarbij aan een paar alternatieven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Zijn dat alternatieven voor OV SAAL, of denkt de heer Aptroot aan iets anders?

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn alternatieven zijn niet specifiek voor OV SAAL.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Toen bekend werd dat de minister de ambities toch iets terug ging schroeven, heb ik gelezen dat de heer Aptroot daarop vrij snel heeft gereageerd door te zeggen dat hij dat niet echt acceptabel vond. Mijn vraag is nu wat wij wel gaan doen. Wij moeten natuurlijk wel een keuze maken. Ik heb zelf gezegd dat ik vind dat wij een maximale inspanning moeten leveren om de spoorverdubbeling te realiseren. Deelt hij mijn mening? Als dat zo is, kunnen wij gezamenlijk optrekken en daar samen iets voor vinden. Die verdubbeling is namelijk echt noodzakelijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij vinden in ieder geval dat er een grotere capaciteit moet komen. Nu suggereert de regering dat die mogelijk gemaakt kan worden door treinen dichter op elkaar te laten rijden en door seinen en wissels te veranderen. Als dat kan voor veel minder geld, vind ik dat mooi, maar wij zetten daar een groot vraagteken bij. Vooralsnog hebben wij de indruk dat de spoorverdubbeling daar nodig is. Kan echter het tegendeel worden aangetoond op basis van echt goede en zekere cijfers, dan moet ik zeggen dat het ons niet gaat om wat je doet, maar wel om het resultaat dat je bereikt. Vooralsnog gaan wij ervan uit dat de verdubbeling nodig is.

Wij willen naar alternatieven kijken. Een alternatief voor het goederenvervoer is naar onze mening het aanvullen van de Betuweroute met een noordlijn in het oosten van het land, of in Duitsland. Daar moeten wij dan misschien aan meebetalen, maar dat maakt niet uit. Als die oplossing er maar komt. Dat is in het belang van Nederland en Duitsland. Wij vinden ook dat de lijn Rotterdam-België, de RoBel-lijn, er ook voor goederenvervoer moet komen. Dus twee aparte stukken voor goederen.

Een tweede alternatief kan zijn dat wij toch kijken naar het bestaande beveiligingssysteem. In sommige andere landen rijden twee tot tweeënhalve keer zoveel personentreinen op het spoor als bij ons omdat zij daar andere, modernere beveiligingssystemen hebben. Wij praten wel over het European Rail Traffic Management System (ERTMS), maar het is mij niet helemaal duidelijk of dat nu echt in Nederland kan, of dat wij andere keuzes moeten maken om dat mogelijk te maken.

Een derde alternatief is een combinatie van beide. Wij denken dat nu het moment is om even te stoppen, een pas op de plaats te maken en echt te bekijken of alternatieven mogelijk zijn, opdat wij niet alleen het geld goed uitgeven, maar ook ons doel bereiken zodat het woon- en leefmilieu niet onnodig wordt aangetast.

Wij vragen aan de minister of hij dat wil uitwerken. Ik zou zeggen: zegt u nu maar gewoon «ja», en uw opvolger moet het dan maar doen. Als wij een globale eerste indruk met een globaal eerste prijskaartje krijgen van de alternatieven, dan is het onze wens dat deze cijfers onafhankelijk worden getoetst. De cijfers die wij nu krijgen van het ministerie en van het ProRail zijn steeds in tegenspraak met de cijfers die wij een halfjaar of twee jaar daarvoor kregen. Een onafhankelijke partij, een Nederlands of een buitenlands bedrijf, zou daarover naar onze mening een oordeel moeten geven.

Wij hebben al vaker aangedrongen op het opstellen van duidelijke normen voor trillingen en geluid langs het spoor. Ik weet dat de minister bijvoorbeeld ook bij de HSL zijn best doet, maar wij hebben zelfs discussies over de meetmethode. Ik vind dat hij absoluut zijn best doet om er met de warrige en deels ontbrekende wetgeving toch uit te komen. Wij hebben eerder gevraagd om duidelijke normen voor geluid en trillingen langs het spoor: hoe meten wij, en hoe blijven wij binnen de normen? Ik wil de regering nog een paar maanden geven, maar ik wil de toezegging dat de regering voor 1 januari 2011 ter zake voorstellen zal doen. Dan zit er nog een kerst tussen.

De heer **Bashir** (SP): De heer Aptroot zegt dat zijn partij door wil gaan met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Dat is natuurlijk een goede zaak, maar hij zegt ook dat hij het spoor Amsterdam-Almere wil verdubbelen. De nieuwe regering trekt 500 mln. extra uit voor spoor en weg. De vraag is natuurlijk welk gedeelte van dat geld naar het spoor gaat en welke gedeelte naar de weg. Ik dring erop aan dat het grootste deel van dit geld naar het spoor gaat en niet naar de weg. Anders is er straks wel een paar miljoen, maar dan zijn wij nog steeds nergens.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat ik in ieder geval geweldig vind, is dat ik zulke enthousiaste verhalen van mijn collega's hoor over het regeerakkoord, waarin voor infrastructuur eindelijk extra geld wordt uitgetrokken. Zelfs de minister gaat helemaal glunderen als hij dat hoort. Hij denkt «als ik dat had geweten, was ik gebleven».

Ik ga mij nu zelfs niet uitspreken voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik vind het goed dat daarvoor 4,6 tot 4,7 mld. is gereserveerd. Die reservering laten wij staan. Het is goed dat er extra geld voor asfalt en spoor is, maar ik denk dat wij nog een keer echt moeten kijken wat er nodig is. Als het voor dit bedrag goed kan: prima. Is het een beetje minder? Meegenomen. Moet het wat meer zijn maar hebben wij een goede duurzame oplossing? Dan gaan wij het ook doen. Het zou heel gek zijn om in de begroting op te nemen dat wij van elke euro precies zoveel cent aan het een uitgeven en precies zoveel cent aan het ander, jaar in jaar uit. Laten wij plannen nou verstandig wegen en ervoor zorgen dat de Nederlanders zo veel mogelijk waar voor hun belastinggeld krijgen.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. D66 is voorstander van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Hoogfrequente metroachtige treinverbindingen tussen de grote steden zijn naar ons idee nodig om een volwaardig alternatief te kunnen bieden voor het autovervoer in de toekomst en zij zijn nodig om de irritatie van treinreizigers bij vertragingen weg te nemen. Op hoofdlijnen steunen wij dit plan. Wij zijn echter geen voorstander van het gehele voorstel. Ik sluit mij een beetje aan bij mijn voorgangers. Onze kritiek richt zich vooral op de goederenstromen. Wij zijn voorstander van een betere benutting van de Betuwelijn. Dat spoor ligt er niet voor niks; laten wij dat meer gaan benutten. De alternatieven waarvoor is gekozen zijn naar ons idee echter niet realistisch. In mijn inbreng wil ik drie punten naar voren brengen. 1. Dit voorstel is geen robuuste en duurzame oplossing voor het goederenvervoer. 2. Is het gereserveerde budget realistisch? 3. Tot slot wil ik ingaan op een aantal specifieke aandachtspunten.

1. D66 vindt het voorstel geen doordachte en duurzame oplossing. Ik heb het nu vooral over de afhandeling van het goederenvervoer. In 1996 werd bij het tracébesluit over de noordelijke aftakking van de Betuwelijn al geconcludeerd dat het bestaande spoor te oud is en dwars door dichtbevolkte steden en dorpen gaat en dat het daarom niet geschikt zou zijn voor het goederentransport. In het voorstel wordt echter juist wel gekozen voor een intensieve benutting van de IJsselijn en de Twentelijn. Deze spoorlijnen liggen er al heel lang en zijn nog steeds verouderd. Kan de

minister zeggen hoe zich dit verhoudt tot de conclusie uit 1996? Het klapstuk is natuurlijk de keuze voor de spoorboog bij Deventer. Mevrouw Dijkma en de heer Slob hebben daar al het een en ander over gezegd en daar sluit ik mij bij aan. Daarnaast wil ik de minister vragen toe te zeggen dat volwaardige milieueffectrapportages worden gemaakt voor de alternatieven, zodat de effecten daarvan op de leefbaarheid en het milieu duidelijk zijn voordat een besluit wordt genomen. Nu zijn deze nog te vaag.

Dan nog een punt voor de lange termijn. De experts die aanwezig waren op de hoorzitting die in de Kamer werd gehouden, zeiden dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en vooral de omleiding van het goederenvervoer kunnen voldoen tot 2020. Zij zeiden echter ook dat het vervoer na 2020 door blijft groeien. De percentages waren gigantisch. Dit wordt ook genoemd bij de scenario's op pagina 22 van het besluit. De groei na 2020 lijkt niet te zijn doorvertaald in de gekozen oplossingen. Wij vragen de minister dan ook om de scenario's net als bij het MIRT te verlengen tot 2028 en alternatieven te onderzoeken die wel robuust zijn en die wel rekening houden met de groei op de lange termijn.

2. Is het budget realistisch? De heer Aptroot sprak er net ook over. Tijdens de hoorzitting zeiden de experts vraagtekens te zetten bij het gereserveerde budget van 150 mln., met name voor het verminderen van geluidsen trillingshinder en voor de overwegen. In de schriftelijke antwoorden, waarvoor ik de minister dank, schrijft hij bij vraag 135d dat het gereserveerde budget toereikend is. Bij vraag 139 staat echter dat nog geen uitsplitsing is te geven van het budget en dat pas in een volgende fase zal blijken of het voldoende is om aan de bestaande richtlijnen te voldoen. Deze twee antwoorden lijken mij met elkaar in tegenspraak te zijn. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

Wil de minister alle doorsnijdingen van steden en dorpen zoals Vught en Tricht (Geldermalsen) tegen het licht houden en voorkomen dat dorpen een groot deel van de dag in tweeën worden gesplitst en hulpdiensten niet van de ene naar de andere kant kunnen komen omdat de spoorwegovergangen dicht zijn? De heer Aptroot heeft een heel lijstje met steden genoemd, maar dat ga ik niet herhalen. Ik verzoek de minister daarom al deze punten in een volgende begroting van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op te nemen en eerlijk te bepalen hoeveel geld hiervoor nodig is. Wij hebben het gevoel dat hier toch een hoop open eindjes in zitten. Daarmee hebben wij bij grote projecten in het verleden slechte ervaringen opgedaan. Dan komen er namelijk steeds weer financiële overschrijdingen.

3. Tot slot ga ik in op een aantal specifieke aandachtspunten.

Ik wil graag een reactie van de minister inzake het traject Den Haag-Rotterdam. De minister zegt dat er op dit moment nog geen reden is om over het gehele traject vier sporen aan te leggen. Ik vraag mij af of dat ook een robuuste oplossing is. Is dit niet zo gevoelig dat het hele spoor stilligt als een trein plotseling stilstaat?

Waarom is het traject Rotterdam-Den Haag richting Gouda-Utrecht uit het plan gevallen? In de schriftelijke antwoorden wordt hierop wel ingegaan, maar ik begreep niet helemaal waarom dit niet was meegenomen.

D66 wil expliciet opmerken de onrust omtrent dit voorstel te betreuren. De minister spreekt veel over draagvlak en schrijft dat veel overleg heeft plaatsgevonden met provincies en lokale bestuurders. Onze mailboxen stromen echter vol met moties uit provincies. Gelderland en Overijssel zijn tegen en ook gemeenten zijn tegen. Mijn vraag aan de minister is dan ook waarop dit draagvlak is gebaseerd als al die provincies tegen zijn. De decentrale overheden moeten volgens de nieuwe Tracéwet hun inspraak in het begintraject leveren. Zij zullen hier dus in een vroeg stadium bij betrokken moeten worden. Dat stadium zou nu dus afgerond moeten zijn, inclusief het draagvlak. Hoe gaat de minister in de toekomst om met

protesten als provincies door de nieuwe Tracéwet uiteindelijk niet meer in het geweer mogen komen?

Wij hopen van harte dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer er komt, maar wel op een doordachte en duurzame manier. Wij maken ons zorgen over de haalbaarheid van dit voorstel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Koolmees sloot zich inzake Deventer aan bij mevrouw Dijkma en bij mij. Mevrouw Dijkma heeft toch nog wel enigszins ruimte gelaten. Er zijn drie varianten. Ik heb gezegd dat ik alle drie de varianten niet acceptabel vind omdat ik denk dat er een ander alternatief is. Als de heer Koolmees zich bij beiden aansluit, is dat lastig, want hij spreekt dan wel over onduidelijkheid, maar zo vergroot hij zelf de onduidelijkheid over het standpunt van D66 op dit punt.

De heer **Koolmees** (D66): Dat is een goed punt. De heer Slob heeft gelijk. Ik dacht dat mevrouw Dijkma en de heer Slob tegen de spoorboog in Deventer pleitten. Ik heb mij in dezen kennelijk vergist. Zie ik nu dat mevrouw Dijkma door knikken aangeeft dat ook zij tegen de Deventer spoorboog is?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Misschien moet ik het als volgt zeggen. Ik heb mij tegen het voorstel verklaard dat er lag. Ik heb ook uitgesproken dat ik grote problemen voorzie. Uiteraard heb ik daarnaast alvast gezegd – volgens mij zijn wij het daar allemaal over eens – dat mijn fractie openstaat voor alternatieven anders dan bij Deventer. In die zin is onze positie dus heel duidelijk.

De **voorzitter**: De positie van de PvdA-fractie is daarmee helder. De vraag aan de heer Koolmees was om de positie van de fractie van D66 aan te geven.

De heer **Koolmees** (D66): Ik ben in Deventer gaan kijken. De variant van 183 mln. die nu is beschreven, de variant met de korte boog, vind ik niet realistisch en niet wenselijk. Ik denk ook dat de kosten niet realistisch zijn geraamd. Wij hebben van de minister een toelichting gekregen op de vier varianten en daaruit blijkt dat aan de lange boog ook heel veel haken en ogen zitten. Ik heb daarom om een MER gevraagd voor deze alternatieven. Zeg nooit «nooit», maar ik vind het op dit moment heel erg onwaarschijnlijk en onverstandig.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Wellicht is dit het laatste spoordebat met deze minister. Ik zeg «wellicht», want zeker weten wij het natuurlijk nooit. Het is een heel belangrijk debat, waarin de minister alsnog een poging mag wagen om iets recht te zetten. Tijdens zijn ministerschap zagen wij hem keer op keer met een schop een wegbesluit duiden, we zagen hem de eerste schep verrichten of de opening van een weg vieren. Heel wat minder vaak zagen wij hem met een gulle lach op zijn gezicht en enkele spoorbiels in zijn hand. Zijn dadendrang op het spoor, zo zal ik het zeggen, liet te wensen over. Niet voor niets constateerde de minister keer op keer dat zijn eigen groeiambitie van 5% lang niet gehaald zou worden. Aanvullende maatregelen kwamen er echter niet. Daarom is de SP-fractie blij dat zij vandaag nog met deze minister kan spreken over de spoorambities, een stap die moet leiden tot een groeipotentie van maar liefst 13% extra reizigerkilometers. Een hoge ambitie. Waar de visie van de minister volgens de SP-fractie tekortschiet, blijkt volgens mij al bij de afbakening. Vier grote corridors van en naar de Randstad vindt de minister belangrijk. Hij noemt de samenhang van het spoornet wel, maar hij laat die niet echt zien met maatregelen, ook niet bij het overige spoor. De aangenomen motie van mijn voorganger op dit dossier, de heer Roemer, vroeg om een snelle spoorverbinding

Groningen-Maastricht, maar werd afgedaan met een studietje naar de Maaslijn. Een dubbel spoor in de kop van Noord-Holland en in de Achterhoek lijkt verder weg dan ooit. Friesland en Groningen worden helemaal vergeten. Het is weer een Randstadbenadering. En dat bij het afscheid van de minister met de mooie zachte g.

De visie van deze minister schiet naar de mening van de SP-fractie ook tekort nu hij het ERTMS naar de lange termijn verschuift. Er wordt voor gekozen om heel lang te wachten. De minister heeft het ERTMS bij de spoorsector zelf neergelegd. Het is een nieuw systeem dat het mogelijk maakt meer treinen te laten rijden op bestaand spoor. De sector zal in 2013 een voorstel doen. Waarom moet zo lang gewacht worden? Dit is volstrekt visieloos en traag. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister.

Wat ik ook mis is de meerwaarde van nieuw spoor. Juist nieuw spoor kan leiden tot een substantiële reizigersgroei. Dat een spoorlijn zoals Utrecht-Breda makkelijk terzijde wordt geschoven doet volgens mij geen recht aan de mogelijkheden hiervan. Hier is lef nodig, minister. Graag hoor ik hierop een reactie.

Waar nog wel enige visie op het spoor te verwachten zou zijn – dat dacht ik althans – is bij de verbinding Amsterdam-Almere. Echter, eind augustus is de knoop doorgehakt en de stekker eruit gehaald. Het wordt weer naar de lange termijn geschoven. Het wordt voorlopig niet gedaan. De minister kiest er duidelijk voor om massaal files op het spoor te laten ontstaan tussen Almere en Amsterdam. Meer uitbreiding op bestaand spoor zonder een uitbreiding van de capaciteit zorgt volgens mij voor files. Deze minister moet niet eindigen als de «spoorfileminister». Systemen zoals ERTMS en inhaalsporen moeten naar onze mening files voorkomen. Het liefst willen wij een spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Almere. Ik hoor graag de reactie van de minister.

Ondertussen heeft de minister de ambitie voor het spoor verlaagd door geen snelheidsverhoging tot 200 km/u mogelijk te maken op de spoorlijn Amsterdam-Utrecht. De minister ontkent zelfs opeens dat dit eerder wel de bedoeling was. Volgens mij is dat niet waar. Ik heb de netverklaring van ProRail over het jaar 2008 voor mij liggen. Daarin staat duidelijk dat het aanvankelijk wel de bedoeling was om 200 km/u mogelijk te maken tussen Amsterdam en Utrecht. In 2009 is dit opeens verlaagd naar 160 km/u. Waarom is deze snelheid verlaagd en, belangrijker, kunnen wij die weer verhogen? Dat willen wij graag, zoals vandaag op de voorpagina van Spits stond te lezen.

NS moet massaal nieuwe treinen aanschaffen om de gewenste reizigersgroei te realiseren. Wat mij betreft kunnen dan gewoon een aantal snellere treinen worden besteld.

Op sommige plekken is de spoorcapaciteit te klein voor het combineren van goederenvervoer en personenvervoer. Om goederenvervoer overdag toch een kans te geven, is de Betuwelijn aangelegd. Het gebruik van deze lijn kan of wil de minister echter niet verplicht stellen. De vervoerders maken dan ook nog massaal gebruik van de parallelle verbindingen indien dat voor hen economisch voordeliger is, met alle gevolgen van dien voor de spoorcapaciteit. Mijn vraag is dan ook of de minister kan vertellen door welke wettelijke knelpunten vervoerders niet kunnen worden verplicht om de Betuwelijn te gebruiken. Hoe kunnen wij deze wettelijke knelpunten wegnemen opdat de Betuwelijn gebruikt kan worden waarvoor hij is aangelegd?

Voor de mensen die langs de IJssellijn en de Twentelijn wonen, werken de plannen voor deze lijnen echt schandalig uit. Er is geen ruimte voor extra personentreinen. Daar gaat het in deze plannen niet over, maar het aantal goederentreinen mag wel exploderen, met alle gevolgen van dien. In een aantal plaatsen zullen de spoorwegovergangen meer dicht zijn dan open. Wat gaat de minister doen om deze steden toch leefbaar te houden? Welke overgangen worden ongelijkvloers? Is de minister bereid om bij de

overige overgangen sluitingstijden van de treinpassages te verkorten? Volgens mij is de motie-Feenstra/Verbugt (22 589, nr. 165) aangenomen waarin de regering wordt verzocht om dit uit te werken, maar dat heeft de regering tot nu toe onvoldoende gedaan.

De extra goederentreinen zullen de regio die wordt doorsneden door de IJssellijn en de Twentelijn op slot zetten. De normen voor geluid en extra veiligheid zullen worden overschreden met als gevolg dat er straks nauwelijks meer mag worden gebouwd. Dat is een forse klap voor deze regio: veel overlast, maar weinig kansen.

De geluidsoverlast zal veel bewoners in Gelderland en Overijssel – en dan druk ik mij echt zacht uit – niet blij maken. Welke maatregelen gaat de minister nemen om juist voor deze regio stil materiaal in te zetten? Het draagvlak in deze regio voor al deze goederentreinen ontbreekt. Dat blijkt ook uit de vele protesten hiertegen. Trekt de minister zich dat aan of is hij bereid om de vuile klusjes voor het door hem zo toegejuichte nieuwe kabinet nog even snel op te knappen? Ik zal een motie indienen met het doel dit goederenvervoer uit het plan te halen.

Helemaal erg is wat de minister wil gaan doen in Deventer en de varianten daarop, zoals in Bathmen. De spoorboog past daar niet. Een boog van 183 mln. is erg duur en levert vooral erg veel overlast op. Dit moeten wij niet willen. Als de minister dit idee niet snel laat varen, zal ik ook daarover een uitspraak van de Kamer vragen. Dat de minister in zijn brief schrijft dat de regio de portemonnee moet trekken als hij deze overlast van het spoor niet wil faciliteren is al helemaal onbegrijpelijk. Waar haalt de minister nu opeens wel het lef vandaan om dit aan de regio op te dringen? Minister, deze spoorboog past daar niet; regel het dan ook maar zelf als er een alternatief moet komen. Dit probleem kan de minister onmogelijk bij de regio zelf neerleggen. Deventer heeft geen spoorboog nodig, in ieder geval niet deze variant.

De echte kansen voor het goederenvervoer liggen de komende jaren duidelijk niet bij het spoor. De uitdagingen liggen bij de binnenvaart. Zelfs de nieuwe regering wil deze binnenvaart bevorderen. Opvallend genoeg naast het uitvoeren van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Waarom blijft de minister redeneren vanuit de vrijeverladerskeuze en niet vanuit de gewenste modaliteit, namelijk de binnenvaart? Die zou hij echt moeten stimuleren. Is de minister van plan om een echt alternatief voor te stellen, de binnenvaart dus, en dat serieus te onderzoeken?

De **voorzitter**: Ondertussen is de heer Dijkgraaf van de fractie van de SGP ook binnengekomen. Ik heet hem welkom. Ik geef het woord aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De voorkeursbeslissing Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, hierna PHS genoemd, is niet onopgemerkt gebleven. De Kamer is inderdaad bedolven onder een stapel van zienswijzen van partijen die hier een mening over hebben. Het was de afgelopen weken even spannend bij ons in de CDA-fractie en wij kregen veel mailtjes over wel of geen regeringsdeelname, maar uiteindelijk hebben de omwonenden toch gewonnen, want van de ene groep kreeg ik zo'n 500 mailtjes en van de andere zo'n 700 mailtjes. Ik kan dus melden dat PHS meer speelt in den lande dan de regeringsdeelname.

(Applaus)

De heer **De Rouwe** (CDA): Tja, hoe moet ik nou interpreteren?

De heer **Aptroot** (VVD): Als u er maar 700 kreeg, hebben ze u vaak overgeslagen.

De **voorzitter**: Ik begrijp dat het publiek van warme gevoelens voor de bijdrage wil getuigen, maar dat is eigenlijk niet toegestaan. Ik vraag de aanwezigen dan ook om daarvan in het vervolg af te zien. Breed glimlachen mag wel, dan snapt de heer De Rouwe het ook.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mensen mogen mij blijven mailen. Dat is ook niet erg.

De **voorzitter**: Toch niet over regeringsdeelname?

De heer **De Rouwe** (CDA): Over beide, maar ik weet niet of ik alle mails kan beantwoorden.

Voorzitter. In de Randstad is men zeer tevreden. Dat snap ik. Zes intercity's en zes stoptreinen per uur, maar daarvoor moeten de goederentreinen ruimte maken. Die goederentreinen, waar omwonenden weinig mee opschieten, zullen dus meer in het oosten van Nederland gaan rijden. De bewoners in het oosten krijgen zo wel de lasten, maar niet de lusten. Dat gevoel, dat men in deze gebieden heeft, is terecht. Voor het CDA staat voorop dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer voortgang kan leveren. Het heeft echter altijd gezegd dat leefbaarheid en veiligheid op orde moeten zijn. Van dat laatste zijn de omwonenden en de decentrale overheden niet overtuigd. Zo is er veel verzet tegen de spoorboog bij Deventer. Ook in Vught is men bezorgd. Naast het PHS heeft men daar ook nog eens te maken met de uitbreiding van de N65 en de A58. Meer treinen, meer auto's, meer lawaai, meer trillingen. En als overdag ook nog vaker de slagbomen dicht moeten, dan heeft dit een groot effect op de leefbaarheid. Ik kan mij dan ook heel goed voorstellen dat men daar niet erg enthousiast is.

Mijn fractie heeft vanaf het begin aandacht gevraagd voor deze zorgen. Daarom hebben wij in 2009 al moties ingediend. Uit een daarvan wil ik graag citeren. Deze motie sluit af met het volgende verzoek: verzoekt de regering om bij de nadere invulling van het PHS expliciet in te gaan op het behoud van de stedelijke bereikbaarheid en de stedelijke leefbaarheid en concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden. Daar wringt naar onze mening de schoen. De voorstellen en de grote kritiek uit de achterlanden geven ons op zijn zachtst gezegd het idee dat die motie nog niet goed is uitgevoerd. De minister zegt in de antwoorden op de vragen dat vergunningverlening door gemeenten voor kerende treinen vaak kan leiden tot spanning in de budgetten of zelfs tot spanningen in de dienstregeling, zoals bijvoorbeeld het geval is bij de trein Schiphol-Hoorn. Die trein kon een tijd niet rijden omdat de gemeente geen vergunning gaf om de treinen op het rangeerspoor te keren. Waarom wil de minister dit gevoelige punt niet op voorhand aanpakken?

Het CDA is op zichzelf tevreden met de voortvarende aanpak van de minister bij het PHS. Zo kennen wij hem. Voor het CDA is het alleen nog niet duidelijk of de keuzen die nu in de voorkeursbesluiten staan, ook de beste zijn. Zo is er volgens de provincie Overijssel nooit serieus onderzoek gedaan naar het roteren van de goederentreinen over de Twentekanaallijn. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister. Ook is niet duidelijk hoe breed de alternatieven zijn onderzocht. Moeten goederentreinen wel 24 uur per dag via deze nieuwe routes rijden als de treinen volgens het PHS alleen overdag in de maximale frequentie rijden? Moet verkeer naar Duitsland wel dezelfde route volgen als het verkeer uit Duitsland? Zou het niet handiger zijn om via Deventer terug te rijden over de Twentekanaallijn? Wil de minister dit soort alternatieven ook uitwerken?

Wat is precies de beperking op de Betuwelijn? Is het niet efficiënter om juist daarin samen met de Duitse overheid te investeren? Bij de HSL heeft Nederland ook meebetaald aan het Belgische tracé omdat dit in ons

voordeel werkte. Kan een spooruitbreiding bij Oberhausen niet een groot deel van onze problemen oplossen? Kunnen wij daar een bijdrage aan geven? In dezen sluit ik mij aan bij het pleidooi van de VVD. Ik vind ook dat wij bij de oplossing voor dit soort problemen over grenzen heen moeten kijken.

Op een aantal algemene vragen hebben wij nog geen helder antwoord gekregen.

In het onderzoek naar het alternatief voor de situatie in Deventer staat op pagina 6: een eis voor de nieuwe infrastructuur is dat zich er geen gelijkvloerse kruisingen mogen bevinden. Waar komt deze eis vandaan? Het scheelt nogal in de kosten. Zo wordt iedere lange variant automatisch duurder dan de nu voorgestelde korte variant. Is het echt onmogelijk om een spoorboog, waarover per uur maximaal twee treinen mogen rijden, gelijkvloers te kruisen? Wij hebben volgende week nog een debat.

Volgens de minister worden de nieuwe goederenroutes dag en nacht gebruikt, tenzij de plafonds van wetgeving bereikt worden. Waarom gaat de minister hierbij uit van een maximale belasting op nieuwe plaatsen? Het uitgangspunt is toch dat het goederenvervoer omgeleid moet worden om ruimte te maken voor het PHS? Op het moment dat voor het PHS de ruimte niet nodig is, hoeven de goederentreinen dus ook niet omgeleid te worden. Als het mogelijk is om met name de provincies Overijssel en Gelderland te ontzien doordat 's nachts op de bestaande routes gereden kan blijven worden, moet dat ook gecontinueerd worden.

Het is niet alleen maar kommer en kwel. Naast de verbeteringen voor de reiziger – wij zouden die haast vergeten, maar voor een groot deel gaat het om de reiziger – levert het PHS soms ook verbeteringen op met het oog op de leefbaarheid. Ik denk aan de inwoners van Dordrecht. Zij krijgen nu al tot zeven goederentreinen per uur voor hun kiezen. Door de aanleg van de spoorboog bij Meteren wordt dit aantal min of meer gehalveerd. Tussen Rotterdam en Delft is volgens de minister «viersporigheid» niet nodig binnen het PHS, maar in de bestuurlijk overleggen over de NMCA leek dat wel het geval. Dit element heeft ook niet het eindrapport gehaald. Het is een beetje het kip-en-ei-verhaal. Voor het PHS is viersporigheid niet nodig, maar station Schiedam Kethel kan alleen gebouwd worden als het viersporig wordt. Als ik het goed begrijp, was dat station al door de minister toegezegd. Hoe komt de minister dan tot de conclusie dat dit nu wél met twee sporen mogelijk is?

Het lijkt hier wel het rondje MIRT, het rondje regio.

Ik zou bijna willen eindigen met: OV SAAL. Hierbij is ProRail er echter achtergekomen dat de plannen voor de eerste fase wat te ambitieus waren met het oog op de beschikbare budgetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is mij nog niet helemaal helder waar de CDA-fractie staat, als het om het station Schiedam Kethel gaat, maar dat kan aan mij liggen. De heer De Rouwe stelt hierover een vraag aan de minister, maar hij geeft nog geen antwoord op de vraag of het CDA nog als een man achter de optie Schiedam Kethel staat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er zitten ook vrouwen in de fractie en die steunen ook mijn standpunt. Ons beeld heb ik evenwel al onder woorden gebracht. Met andere fracties hebben wij daar nu vragen over. Ik wil daarop dus graag de reactie van deze minister vernemen. Gelukkig is er nog een tweede termijn. Laten wij elkaar dan even aankijken; ik heb dan alles kunnen wikken en wegen. Mijn veronderstelling was echter duidelijk en volgens mij verschilt die niet veel van de uwe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het zal de veronderstelling zijn dat ook over deze verdubbeling en dit station afspraken zijn gemaakt in het kader van de plannen over de A4 in Midden-Delfland. Ik mag dus aannemen dat de CDA-fractie zich aan die afspraken wenst te houden, ja of nee?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is een punt om hierbij te agenderen. Ik wil graag eerst de reactie van de minister vernemen. In tweede termijn kunnen wij wikken en wegen.

De **voorzitter**: Dat is wel iets anders dan elkaar aankijken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog wel een vervolgvraag. Het lijkt mij dat het voor de minister ook handig is om te weten waar de CDA-fractie staat; dat kan een belangrijke rol spelen bij het wikken en wegen.

De **voorzitter**: Wat is uw vervolgvraag?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Of de heer De Rouwe alsnog wil aangeven waar de CDA-fractie in dezen staat. Het lijkt nu een beetje op slappe thee.

De **voorzitter**: Op die vraag hebt u al antwoord gekregen. Tenzij de heer De Rouwe zijn antwoord wil nuanceren. Ik constateer dat dit niet het geval is. In dat geval vraag ik de heer De Rouwe zijn betoog voort te zetten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik had al gesproken over de vergelijking met het MIRT. Graag wil ik nog iets zeggen over OV SAAL. Ik heb ook al gezegd dat ProRail erachter is gekomen dat het allemaal niet mogelijk is binnen het beschikbare budget; nu wordt dan ook ingezet op goedkopere benuttingsmaatregelen in plaats van lokale spooruitbreiding. Kan de minister aangeven wat het effect hiervan is op het eindbeeld? Is bijvoorbeeld het viersporenbeleid nodig voor 2020?

Daar het PHS een beetje hangt tussen de oude en de nieuwe Tracéwet willen wij graag dat de minister een helder overzicht geeft van de stappen die in de komende tijd gezet worden. Ik sluit mij bovendien aan bij al degenen die menen dat alternatieven nodig zijn, waarover de Kamer nog besluiten kan nemen.

Ik heb tot slot twee punten. Dit hele dossier doet denken aan de Betuwe-route en de discussie daarover: wij waren het erover eens dat het een goed project was, maar toen het op de inpassing aankwam, werden de budgetten overschreden door lokale wensen of aanpassingen. Het is dus misschien beter om vooraf alle goede alternatieven in kaart te hebben, waarna in een keer een goed besluit genomen kan worden. Hoe kijkt de minister hier tegenaan? Hoe ziet hij in dit verband de betrokkenheid van de regio?

Vandaag gaat het om een voorkeursbesluit waarin een oplossingsrichting wordt aangegeven. Wat ons betreft kan de minister doorgaan met de uitwerking, maar mijn fractie wil daarbij nadrukkelijk twee punten ingebracht hebben. Het ene is het er veel meer bij betrekken en het uitwerken van aangedragen alternatieven. Het andere is de motie-Koopmans/Boelhouwer over de inpassing van het PHS; wat ons betreft staat die nog als een huis. Ik noem onder andere leefbaarheid en inpassing. Deze punten hoor ik veel terug bij Overijssel en Gelderland en als die niet goed uitgewerkt zijn, kunnen wij de trein niet verder in gang zetten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer De Rouwe zegt terecht dat bij dit soort grote projecten inpassingsproblemen vaak tot verhoging van de kosten leiden. Ook aan hem stel ik de vraag die ik eerder aan de heer Aptroot stelde. In het nieuwe regeerakkoord wordt 500 mln. extra uitgetrokken voor wegen en spoor. Acht de heer De Rouwe het mogelijk c.q. vindt hij het net als wij wenselijk dat een deel van dat geld voor dit doel wordt aangewend?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik acht dat mogelijk. Als wij in het regeerakkoord «weg en spoor» hebben staan, zal je welhaast Oost-Indisch doof moeten zijn om daarin het woord «spoor» niet terug te zien. Als dit in de komende jaren de grootste ambitie op het spoor is, kan ik als regio-Kamerlid uit het noorden zeggen: al het geld moet naar het noorden. Dat is echter niet realistisch. Natuurlijk willen wij de komende jaren heel graag naar de alternatieven kijken, maar ik zeg erbij dat wij voor deze projecten al een paar mld. klaar hebben liggen. Ik vind het ook niet meer dan logisch dat wij eerst binnen de beschikbare budgetten gaan kijken. Tevens zeg ik er het volgende bij: als in de regio ook andere dringende wensen zijn, zal die regio er ook bij betrokken moeten worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het probleem is echter dat het gereserveerde geld heel hard nodig is. Sterker, het is eigenlijk niet eens voldoende om de mogelijke ambities te verwezenlijken. Als wij binnen het project dus op zoek gaan naar oplossingen, zal dat, wat ook bij de Flevolijn dreigt te gebeuren, tot verschraling kunnen leiden. Dat willen wij dus niet; de heer De Rouwe wil dat evenmin. Hij wijdt daar warme woorden aan; zo zegt hij dat het allemaal de goede kant op moet gaan. Mijn vraag is dan of hij bereid is om ook vandaag te zeggen: als die inpassing meer geld kost, besteden wij een deel van het genoemde bedrag daaraan, dus dan gaat een deel van die 500 mln. daar naartoe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb al gezegd dat dit mogelijk zou zijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil collega De Rouwe vragen hoe ik zijn standpunt moet zien, als hij zegt dat wij kunnen doorgaan met de voorkeursbesluiten, maar dat de alternatieven nog bekeken moeten worden. Tevens heeft hij een aantal zorgen verwoord die wij ook hebben. Ik denk dat wij die zorgen allemaal hebben. Wij als VVD hebben echter de indruk dat het voorkeursbesluit inzake het herrouteren van goederenvervoer over de IJssel- en de Twentelijn in de praktijk niet op een fatsoenlijke manier is in te passen. Is het dus niet verstandig om even helemaal pas op de plaats te maken en de volledige alternatieven buiten dit concept te bekijken en pas daarna door te gaan?

De heer **De Rouwe** (CDA): Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Uit wat in deze Kamer tot nu toe hierover is gezegd, leid ik af dat eigenlijk alle partijen eerst een beter beeld van de alternatieven willen hebben. Daar sluit ik mij van harte bij aan. Hoe dat zich juridisch of procedureel tot elkaar verhoudt, weet ik niet precies en daar moet de minister maar antwoord op geven. Met de heer Aptroot zeg ik dus: eerst een beter overzicht van alle alternatieven. Ook zeg ik het volgende, hoewel dat misschien niet zo aardig is. Als wij de loftrumpet steken over de commissie-Elverding, die zegt dat je juist in het voortraject veel alternatieven moet toepassen, is mijn opmerking: laten wij «Elverding» ook hier maar eens bij halen; er is dan best nog veel werk te doen. Als hier vandaag echter overwogen wordt om aan te geven om er even mee op te houden, wat de heer Aptroot overigens niet zegt, dan wil ik dat signaal niet geven, omdat wij ons dan uiteindelijk in de vingers snijden.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Het was zo gezellig. Ik zou het woord krijgen en men ging hard in de aanval. Als zevende spreker is er al veel gras voor mijn voeten weggemaaid. Het voordeel is dat ik mij op de hoofdlijnen kan concentreren.

Ik heb het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer bij mij. Als nieuw Kamerlid was dit het eerste parlementaire document dat ik in mijn handen kreeg. Ik heb mij dan ook flink ingelezen; de inhoud is zeer interessant. Ik zie dat de heer De Rouwe een kleinere uitvoering heeft van het PHS.

Dit programma lijkt Nederland meer te verdelen dan onze partij dat volgens de media doet. Ik proef wel een Kamerbrede consensus op de hoofdpunten en daar ben ik blij om. Daar wil ik graag op voortborduren, ook in mijn verdere carrière. Ik had een spreektekst voorbereid van ongeveer vier kantjes. Ik dacht nog: dat haal ik nooit in 20 minuten. Ik zal mij nu dus beperken tot een aantal niet onbelangrijke hoofdpunten. Ik kom uit het bedrijfsleven en daar lopen de kosten van grote projecten bijna altijd uit de hand. Dat gebeurt haast per definitie; in de politiek is dat helemaal het geval. Ik begrijp dat veel belangen op het spel staan; vandaar ook een verdeeld Nederland over dit dossier. Ik hoop wel dat wij Kamerbreed tot een conclusie komen. Als ik goed proef wat mijn collega-Kamerleden hier aandragen, denk ik dat mijn conclusie daar goed bij aansluit.

Allereerst wil ik weer mijn waardering uitspreken aan het adres van de minister. Het PHS vertegenwoordigt een nobel streven. Wel is het business wise een wat naïeve invulling, zo moet ik heel eerlijk zeggen. Ik denk aan het spoorboekloze reizen. Verder moest capaciteit worden vrijgemaakt van het personenvervoer om het goederenvervoer te faciliteren, maar in Oost-Nederland gebeurt dat niet op een verantwoorde manier. De Partij voor de Vrijheid is daar zwaar tegen. Ik ben het wat dit betreft ook absoluut eens met onder anderen de heer Aptroot. Wat daar gebeurt, kan en mag dus niet.

Bij het PHS gaat het over zo'n 4,6 mld.; dat is een enorm groot bedrag. Daarvan is weliswaar 1,6 mld. voor OV SAAL. Toch gaat het over heel dure infrastructuur. Ik heb veel rapporten gelezen, evenals second opinions; die hebben allemaal afwijkende conclusies over de groei-prognose voor 2020. Als ik mij niet vergis, schrijft de minister op pagina 15 dat, als de ambities voor variant 3A moeten worden bijgesteld, moeiteloos wordt overgeschakeld naar variant 1. In een second opinion schrijft het KiM echter dat dit een baten-kostenratio heeft van 0,6 en maximaal 0,9. Je gaat dan dus van een budgetneutrale oplossing naar bijna de helft minder. In een brief heb ik daarover een vraag gesteld; het antwoord was: dit is een van de redenen dat wij daarmee door willen gaan. Dat vond ik scherp en apart.

Ik wil nog enkele opmerkingen maken over het CPB/KiM-rapport. Dat was tamelijk vernietigend over het aandeel van het ov in het totaal aantal verplaatsingen. Dat zegt impliciet ook wat over het groeipotentieel van het spoor. Het lijkt een beetje op een klassiek dilemma in het verhaal van vraag en aanbod. Ik moet ook zeggen dat ik er wat Keynesiaans in sta; ik ben dus niet zo'n voorstander van het creëren van heel veel aanbod in de hoop dat de vraag vanzelf aantrekt. Dit heeft met een aantal dingen te maken. Als je de vraag wilt laten aantrekken, moet je kwaliteit bieden. De klantervaring op het spoor is nu immers niet «je van het». De laatste tijd heb ik dat ook mogen meemaken, nadat ik zeventien jaar in Hongarije heb gewoond. Toen ik in Nederland terug kwam, merkte ik dat het wel werkte, maar dat het niet perfect was. Persoonlijk zou ik liever de auto pakken. Dit vind ik dus een belangrijk punt. Ik merk dat de heer Dijkgraaf jaloers is op mijn auto; hij mag wel een keer meerijden, hoor.

Als je evenwel de ambitie op het spoor van 5% groei per jaar daadwerkelijk wilt realiseren, moet je je focussen op de eerste «to do's», dus zorg dat de dienstregeling betrouwbaar is, dat de sociale veiligheid goed is en dat de klantervaring positief is. Pas daarna zeg ik: stop er heel veel geld in. Nu kom ik over de vervoersbewijzen te spreken. Gisteren hadden wij twee prachtige AO's over electronic ticketing. Ik heb begrepen dat straks alles door de commissie-Leers wordt opgelost. Nogmaals, al deze punten spreken niet erg voor het ov, met name de trein. Ik herhaal dat je kwaliteit moet bieden, als je een hoogwaardig alternatief wenst te realiseren. In dit verband onderschrijf ik van harte de uitspraak van de heer Slob, dat de snelheden verhoogd moeten worden. Ook dit is een punt van kwaliteit.

Wij moeten daar eindelijk een keer toe overgaan; ik ben er dus een groot voorstander van.

Voorts zijn er nog de economische teruggang en de bezuinigingen. Om je nu te committeren aan zo'n 4,6 mld. op de manier waarop dat nu is ingevuld, vind ik een beetje te kort door de bocht. Mijn fractie is een groot voorstander van het zoeken naar niet-inframaatregelen. Hierbij denken wij met name aan ERTMS. De minister heeft als volgt gereageerd op een vraag van onze fractie daarover: de kosten en de baten zijn wat onzeker. Ik heb echter navraag gedaan bij experts en die hebben mij verteld dat het wel degelijk zin heeft om nu al met de huidige softwareversie te beginnen, 2.3.0d, en in 2015 met de zogeheten baseline 3 aan te vangen. Uiteindelijk is dat een software-update; dat is te vergelijken met een onderhoudsbeurtje. Voor die prijs is dat te realiseren. Mijn vraag aan de minister is dan ook om hier toch eens wat dieper in te duiken.

Ik hoop dat ik nog wat spreektijd heb. Aanvankelijk wilde ik het kort houden. Ik wil nog enkele opmerkingen maken.

De voorzitter: Toch onderbreek ik u, want de heer Bashir wil u interrumpen. In uw antwoord kunt u wellicht een deel van uw tekst verwerken. Intussen hebt u wel ongeveer zeven minuten spreektijd gebruikt.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik ben ook bijna klaar met mijn inbreng.

De heer **Bashir** (SP): De heer Sharpe heeft zich heel kritisch uitgelaten over het geld dat naar het spoor gaat. Ik begrijp dat hij het liefst de auto pakt en dat hij anderen dat ook aanraadt. Ik begrijp ook dat hij helemaal geen geld wil reserveren voor het spoor. Kan ik hieruit afleiden dat hij de 500 mln. die in de plannen van het nieuwe kabinet staan, het liefst helemaal aan extra wegen wil uitgeven? Heb ik dat zo goed begrepen?

De heer **Sharpe** (PVV): Dit is een beetje een selffulfilling prophecy die de heer Bashir hier nu oppert. Ik ben per definitie geen tegenstander van het programma, maar ik zeg wel dat het op een andere manier moet worden ingevuld. Daarbij moet worden gekeken naar de bestaande alternatieven en moet rekening worden gehouden met de feiten die ik genoemd heb, zoals het CPB/KiM-rapport, het aantal verplaatsingen in het ov, de trein en de klantervaring. Dit zijn allemaal belangrijke punten. Aan mij wordt gevraagd waar ik die 500 mln. aan ga uitgeven. Ik moet allereerst antwoorden dat die vraag wellicht over een aantal maanden gesteld kan worden, als dit aspect eerst goed bekeken is. In het akkoord wordt duidelijk gesproken over spoor en weg. Ik kan vandaag dan ook niet zeggen waar welk deel van die 500 mln. naartoe gaat. Ik sluit mij aan bij de andere twee partijen van het akkoord. Wij gedogen immers. «Spoor en weg» betekent «ook spoor».

De heer **Bashir** (SP): Voor klantvriendelijkheid en punctualiteit heb je ook geld nodig, vooral als die aspecten met materieel samenhangen. Als ik de heer Sharpe goed begrijp, gaat zijn voorkeur ernaar uit om het grootste deel van het geld aan nieuw asfalt te besteden.

De heer **Sharpe** (PVV): Als ik de agenda goed heb gelezen, gaat dit AO over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Als ik het heb over de wijze waarop invulling aan het PHS wordt gegeven, spreek ik over het heralloceren van gelden binnen dat programma. Ik denk dat alle woordvoerders spraken over suggesties voor de verdeling van dat geld. De heer Bashir spreekt nu over extra geld dat in een akkoord is toegezegd. Ik meen dat hij mijn antwoord daarop al heeft vernomen.

De voorzitter: Prima, dan vervolgt u nu uw betoog.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik heb dat bijna afgerond. Ik herhaal mijn verzoek aan de minister om toch eens goed te kijken naar de mogelijkheid om ERTMS bij elke nieuwe trein in te voeren en niet te opteren voor ATB, iets wat door het upgraden over een aantal jaren veel duurder wordt. Dit vind ik belangrijk.

Als het gaat om non-infra- en inframaatregelen, kan ik zeggen dat wij in principe voorstander zijn van non-inframaatregelen. Dit levert namelijk het meeste geld op. Dat kunnen wij gebruiken voor posten waarmee de heer Bashir ook blij is. Dit wil overigens niet zeggen dat wij tegen alle inframaatregelen zijn. Ik heb in andere AO's al aangegeven dat ik eventueel wat voel voor het elektrificeren van de lijn Zutphen/Hengelo via Lochem. Misschien biedt dit een oplossing voor die schandalige spoorboog bij Deventer; het is een van de alternatieven waarvoor ik wel wat voel. Ook de boog bij Meteren vind ik belangrijk, om de Brabantroute te ontzien. Er zijn dus wel degelijk onderdelen waarbij wij zeggen: dat moeten wij doen. Ik kom tot een afronding. Ik ben van mening dat er eerst een inventarisatie gemaakt moet worden. Daarbij kan worden nagegaan waar de prioriteit ligt bij de invulling van het huidige PHS. De uitkomst moeten wij afzetten tegen de werkelijk maatschappelijke kosten. Daarbij gaat het om mensen. Je kunt in een MKBA maatschappelijke kosten wel definiëren, te vergelijken met de waarde van een huis, maar de werkelijk maatschappelijke kosten vind ik veel belangrijker. Nogmaals, die moeten wij inventariseren. Op basis van het resultaat moeten wij het PHS vervolgens opnieuw invullen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik doe mijn best om te begrijpen waar de heer Sharpe staat. Ik raak hem een beetje kwijt. Zo wil hij een aantal onderdelen heroverwegen. Ik denk overigens dat een aantal fracties dat ook wil, met name inzake de stromen goederenvervoer. Tegelijkertijd zegt de heer Sharpe eigenlijk dat hij het hele Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wil heroverwegen. Dat kan echter niet, want dat staat in het nieuwe regeerakkoord, tenzij hij dit onderdeel niet gedooft.

De heer **Sharpe** (PVV): Mevrouw Dijksma heeft mij verkeerd begrepen. Ik geef nogmaals aan dat de nadere invulling van deeldossiers van het PHS moet worden afgezet tegen de werkelijk maatschappelijke kosten en baten. Ik denk dat wij elkaar daarin wel degelijk kunnen vinden. Je kunt het geheel nog steeds het PHS noemen. Uiteindelijk zou dat ook best nog hetzelfde kunnen kosten. De manier waarop het nu op papier staat, inclusief de suggesties van ook de Partij van de Arbeid en van GroenLinks, geeft mij echter aanleiding tot de opmerking om er eens opnieuw naar te kijken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik probeer het nog een keer. Met welk oogmerk wilt u dat doen? Wat is het uiteindelijke doel? Wilt u bij wijze van spreken een aantal uitgaven die nu voorzien zijn, nu niet doen, omdat die volgens u op een andere manier beter uitpakken? Of vraagt u impliciet of het relevante uitgaven zijn?

De heer **Sharpe** (PVV): Mijn heel korte antwoord is: optimalisatie. In het bedrijfsleven gaat het ook om optimaliseren. Mijns inziens moet dit ook in de politiek gebeuren. Ik hoop dat ik namens mijn fractie daaraan een bijdrage kan leveren. Het moet dus zakelijk en relevant worden; bovendien moeten wij er uiteindelijk allemaal wat aan hebben.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U denkt dat de minister dat tot nu toe niet gedaan heeft?

De heer **Sharpe** (PVV): Ik moet eerlijk bekennen dat, hoewel ik een groot fan van de minister ben, ik vragen heb, als ik naar dit programma kijk. Het is ook mijn parlementaire taak om die vraagtekens hier aan de orde te stellen.

De **voorzitter**: Er komen steeds meer vraagtekens bij collega's van u. Eerst mevrouw Van Gent; voor haar wordt het nu de laatste interruptie. Daarna kunnen de heren Bashir en De Rouwe interrumperen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb behoefte aan optimalisatie van het standpunt van de heer Sharpe. Het is mij nog niet duidelijk. Wij krijgen een soort liefdesverklaring aan de auto te horen. Ik hoop dat dit een punt is van «agree to disagree». Mijn vraag aan de heer Sharpe is toch heel simpel: wat wil hij nu schrappen uit dit programma? Hij moet dat duidelijk aangeven. Wil hij misschien nog iets toevoegen? Wil hij voorts dat de 500 mln. extra, die in het nieuwe regeerakkoord staan, alleen maar naar asfalt gaan of wil de PVV ook dat een deel daarvan naar het openbaar vervoer, het spoor, moet gaan?

De heer **Sharpe** (PVV): Ik wil niet in herhaling vervallen. Er wordt hier gesuggereerd dat ik een pleidooi voor de auto houd. Dat zijn niet mijn woorden, maar die van de heer Bashir. Hij sprak over selffulfilling prophecy. Ik wil alleen maar aangeven dat er wel degelijk ruimte is. Nu zie je bijvoorbeeld bij de test ETMET (elke tien minuten een trein) dat zonder spoorverdubbeling gereden kan worden. Ik vraag mij tegen deze achtergrond af of dat zo niet doorgevoerd kan worden. Zou bovendien ERTMS niet gebruikt kunnen worden om daarmee dure inframaatregelen te voorkomen? Het extra geld kan worden ingezet voor de plannen van GroenLinks. Ik noem een plan: Zutphen/Hengelo via Lochem. Dat vond ik vrij duidelijk. Dit zou een alternatief kunnen zijn voor de spoorboog Deventer.

Er is nogmaals geïnformeerd hoe het zit met de 500 mln.; zoals gezegd, is dat voor weg én spoor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Even voor mij, to agree, om het te snappen. De heer Sharpe zegt dus niet dat onderdelen geschrapt worden en dat het programma alleen maar geoptimaliseerd wordt. Van dit laatste ben ik altijd een voorstander, maar voor de duidelijkheid: hij wil dus niets schrappen?

De heer **Sharpe** (PVV): Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd: optimaliseren betekent dat sommige onderdelen misschien moeten worden vervangen door betere onderdelen die het hoofdoel van het project ten goede komen. Dat is dat er hoogfrequent gereden kan worden en dat er toch ook ruimte wordt gecreëerd voor het goederenvervoer, alsook dat mensen daar maatschappelijk geen last van hebben. Dat heb ik dus proberen aan te geven. Ik meen dan ook dat wij daar goed naar moeten kijken, dat de minister daarnaar onderzoek moet laten doen en dat hij met de resultaten terug naar de Kamer komt. De Kamer kan vervolgens bekijken of die suggesties al dan niet interessant zijn.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Bashir voor een derde interruptie.

De heer **Bashir** (SP): Op de agenda van deze vergadering staat ook de lijn Amsterdam-Almere; die wordt niet verdubbeld. De Hanzelijn moet goed gebruikt worden; die lijn heeft ons 1,5 mld. gekost. Ik heb de heer Sharpe daar niet over gehoord. Wel is bijvoorbeeld de A2 verdubbeld naar twee keer vijf banen. De verdubbeling van de lijn Amsterdam-Almere vind ik een noodzakelijke investering in het spoor. Is de heer Sharpe bereid om

die investering kracht bij te zetten in die zin dat hij daarvoor geld wil uittrekken, opdat die investering uitgevoerd kan worden?

De heer **Sharpe** (PVV): Als wij het over OV SAAL hebben, is de minister het met ons eens dat daarbij nog meer onzekerheden zijn dan bij de andere elementen van het PHS. Ik wil daar dus eerst nog eens goed naar kijken, voordat ik daarover een uitspraak doe.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben blij te horen dat de heer Sharpe dat punt nog eens wil bekijken. Misschien kunnen wij samen optrekken om dat onderdeel te realiseren.

De **voorzitter**: Wie weet.

De heer **Sharpe** (PVV): Het zou kunnen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er gebeuren hier nu mooie dingen.

De **voorzitter**: Gaat u daaraan meedoen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij zullen zien. Ik werd getriggerd door de opmerking dat wij het vooral zakelijk moeten bekijken. In zijn inleidende woorden zei de heer Sharpe bovendien dat hij uit het bedrijfsleven kwam. Dat is natuurlijk fantastisch. Als wij dit hele programma heel zakelijk bekijken, zoals hij wil, zijn echter veel mensen de klos. Dit houdt in dat wij moeten overgaan tot goedkope alternatieven; daarbij is bijvoorbeeld Deventer wel echt de klos. Die oplossing is heel zakelijk, maar het is geen sociale oplossing. Dat is mijn punt van kritiek. Ik probeer even wat touwen te knopen aan het verhaal van de heer Sharpe. Hij komt op voor Deventer, maar kan hij duidelijk uitleggen wat hij precies verstaat onder zakelijk? Het voorstel van het CDA en de VVD was namelijk om ook na te gaan of wij misschien aan de Duitse kant zouden kunnen investeren om het oosten te ontlasten. Ik moet wel zeggen dat dit geen zakelijke benadering is, maar ik denk wel dat dit een sociale oplossing kan zijn. Wil de heer Sharpe dit eraan toevoegen of blijft hij in zijn bedrijfsmantra dat de benadering alleen zakelijk moet zijn?

De heer **Sharpe** (PVV): Ik kan de heer De Rouwe geruststellen. Mensen uit het zakenleven zijn ook heel sociaal. In dit geval heb ik dat hier ook meermalen uitgesproken. Men kan dat onderschrijven; men heeft onze steun. Het is belangrijk dat ik kan aangeven wat ik met zakelijk bedoel; dat is hard nodig, merk ik. Ik ben blij dat ik hier zit en niet ergens op een CEO-stoel. Zakelijk betekent ook dat je met een kritische blik naar bepaalde elementen moet kijken. Dit wil niet zeggen dat je dan de sociale aspecten compleet moet vergeten. Zakelijk wil dus niet zeggen dat het hele project met een ijskoude blik bekeken moet worden en dat men helemaal geen oog heeft voor de medemens. Ik herhaal dat dit hierbij absoluut niet aan de orde is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Kan de heer Sharpe in één zakelijke zin uitleggen waar de PVV nu echt staat ten opzichte van het PHS-dossier?

De heer **Sharpe** (PVV): Gezond verstand!

De **voorzitter**: Dat is een mooi antwoord. U hebt nog een klein beetje spreektijd. Ik verzoek u om uw betoeg in een minuut af te ronden.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik dank iedereen voor de interrupties. Daardoor heb ik wat extra spreektijd gekregen.

De **voorzitter**: De interrupties zijn ervan afgehaald, evenals de tijd die u daarbij hebt gebruikt. Ik verzoek u dus om uw betoog binnen een minuut af te ronden.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik heb nog enkele specifieke vragen. Wil de minister nog eens nagaan of het toch mogelijk is om ERTMS snel in te voeren? Ik denk namelijk dat dit goedkoper en beter is. Uiteindelijk zal dat bij een snelle invoering geld opleveren.

De volgende vraag gaat over de vervoersprognose; dat is een belangrijk punt. Wil de minister een apart onderzoek laten verrichten naar de modal shift spoor/auto, met inachtneming van alle parameters en uitgesplitst per corridor? Dit lijkt mij heel belangrijk.

Vervolgens heb ik nog een vraag over de energiebesparing uit, als ik het mij goed herinner, de Derde Kadernota Railveiligheid. Dat is prima, maar dit moet niet ten koste gaan van het product spoor, zo u wilt de klantervaring. Hoe rijmt de minister het uitschakelen van de tractie met de wens om hoogfrequenter en sneller te gaan rijden?

Tot slot is mijn vraag of de minister Zutphen/Hengelo via Lochem een goede optie vindt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Wij spreken vandaag op de valreep van zijn ministerschap met minister Eurlings over de besteding – toch nog, zou ik bijna willen zeggen – van 4,5 mld. voor het spoor. Dat gaat niet om klein geld; dat zijn enorme bedragen die goed geïnvesteerd moeten worden. Eerder typeerde mijn voorganger de heer Vendrik dit bedrag een beetje als een sigaar uit eigen doos. Het is namelijk grotendeels afkomstig van de NS- en bestaande ov-budgetten. Vandaag ga ik de feeststemming echter niet bederven, want ik denk dat dit mijn laatste overleg met deze minister is, na twaalf jaar samenwerking.

Ik wil al helemaal niet de feeststemming bederven, omdat het nieuwe kabinet op termijn per jaar maar liefst 500 mln. extra uittrekt voor de infrastructuur. Dat zijn mooie teksten, maar vervolgens is het natuurlijk wel interessant om te vernemen op welke wijze die ingevuld worden. In het nieuwe regeerakkoord staat dat dit bedrag wordt bestemd voor spoor én asfalt. Dat is al iets. Laat ik de zaak ook wat dat betreft van de zonnige kant en constructief blijven bekijken. Gezien de gigantische budgetten die tot in lengte van jaren beschikbaar zijn gesteld voor asfalt, hebben de opstellers van het regeerakkoord vast en zeker bedoeld dat het leeuwendeel van die centjes in het openbaar vervoer geïnvesteerd worden. Misschien kan scheidend minister Eurlings zijn visie daar ook nog eens op geven. Tegen hem zeg ik: wat kan het je schelen, doe daar nu eens een uitspraak over! De minister maakt nu al weer het «at your service»-gebaar. Ik weet niet of u het zag, voorzitter. Gisteren hebben wij het daar ook al over gehad; het moet niet gekker worden.

Alle gekheid op een stokje, maar het is van uitermate groot belang dat er fors geïnvesteerd wordt in het spoor en de rest van het openbaar vervoer. Wat dit betreft, stelt het regeerakkoord niet gerust, want het bevat een bezuiniging van 200 mln. op het stads- en streekvervoer. Ik zei het al: ik ga de feeststemming niet bederven en ik ga het vandaag van de zonnige kant proberen te bekijken. Hoewel het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer veel goede projecten bevat, is het direct duidelijk dat het budget tekortschiet om alle urgente knelpunten aan te pakken. De leefbaarheid van omwonenden staat bovendien onder druk, met name in het oosten van het land. Dit is voor de fractie van GroenLinks een belangrijk punt. Straks kom ik daar op terug.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik ben benieuwd of mijn collega hiermee bedoelt dat zij in principe alle deeldossiers afvinkt, dus akkoord is met het hele programma, maar dat zij er nog wel geld bij wil hebben. Of wil zij wel

degelijk kijken naar optimalisatie en eventuele verschuivingen binnen de dossiers?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben zeker op zoek naar optimalisatie. Ik zal straks ook een aantal punten noemen die volgens ons echt beter moeten. Wij zijn helemaal niet van het afvinken. Als de andere vraag is of GroenLinks meer geld wil voor spoor, openbaar vervoer, stads- en streekvervoer, is het antwoord daarop: ja, ja, ja. De vragen lijken mij zo toch heel marktgericht en snel beantwoord.

De **voorzitter**: Het is in ieder geval heel helder, maar de heer Sharpe heeft toch nog een vraag.

De heer **Sharpe** (PVV): Het gaat nu evenwel om het PHS. Ik vind het leuk en prima dat de auto er met de haren wordt bijgehaald, evenals het openbaar vervoer, maar ik begrijp dat mevrouw Van Gent er een voorstander van is dat kritisch naar het PHS wordt gekeken en dat wordt nagegaan of daarin nog verschuivingen mogelijk zijn, uiteraard ten behoeve van hetzelfde PHS. Daar ben ik blij om.

De **voorzitter**: Uw vraag is of zij dat wil doen?

De heer **Sharpe** (PVV): Mijn vraag is of zij het hiermee eens is, dus of zij die mening deelt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben ook ingehuurd om kritisch naar de dingen te kijken. Dat zal ik zeker doen. Ik ga nu een aantal voorstellen doen. De heer Sharpe heeft ook aangegeven dat hij voor alle suggesties openstaat. Wie weet, kunnen wij hier nog een beetje zaken doen. Voorzitter. Wat mijn fractie betreft, is er in het PHS een zeer pijnlijke keuze gemaakt. Ik doel op het lapwerk bij Almere. Ik kan het helaas niet anders verwoorden. Het kabinet kiest er nu voor, de sporen in Almere slechts wat op te kalefateren, terwijl het voor elke forens in de volgepakte trein op dat traject nu al niet te doen is, laat staan als de Hanzelijn in 2012 operationeel is en laat staan als Almere op termijn gaat uitbreiden. Men zal begrijpen dat die lijn – de kosten zijn 1 mld. – voor Noord- en Oost-Nederland van vitaal belang is. De treinen over de Hanzelijn dreigen straks echter bij Almere vast te lopen. Dit knip- en plakwerk vind ik des te schrijnender, omdat het kabinet wel 4 mld. uittrekt om de automobilist te faciliteren in die zin dat zij op sommige stukken over een veertienbaans snelweg wellicht met 130km/u van Almere naar Amsterdam kunnen scheuren. Het contrast is gewoonweg te groot.

Daarom is GroenLinks vandaag een actie gestart. Ik ben heel blij te horen dat veel van mijn collega's deze lijn ook van groot belang vinden. Samen met FNV Bondgenoten Spoor zijn wij vandaag dan ook een reizigersactie bij Almere gestart onder het motto: enkel spoort niet. Deze actie voeren wij om te voorkomen dat het treinverkeer straks bij Almere bij het minste of geringste hopeloos vastloopt. Daar men zo veel treinen op het spoor wil proppen, moet volgens ons het spoor verdubbeld worden. Daarvoor is nog 260 mln. nodig, de helft van het budget dat het nieuwe kabinet jaarlijks beschikbaar stelt voor extra infra. Dit zeg ik natuurlijk ook aan het adres van de heer Sharpe. Dat moet dus ook mogelijk zijn.

Daar deze minister in de afgelopen maanden niet de minste moeite heeft gehad om over zijn spreekwoordelijke politieke graf heen te asfalteren, wil hij vast zijn licht ook over deze nijpende spoorkwestie laten schijnen. Het zou toch een prachtig afscheidscadeau zijn, als deze minister over zijn politieke graf heen het spoor zou verdubbelen. Ik zou hem daartoe dan ook willen uitdagen. Het is namelijk heel erg belangrijk.

Straks moeten veertien treinen per uur over de enkele sporen rijden. Dat gaat dus niet passen, al helemaal niet als de Hanzelijn erbij komt.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik wil mevrouw Van Gent meegeven dat het eventueel wel mogelijk is over een enkel spoor, als men maar gebruik maakt van ERTMS, korter volgen en op een andere manier managen. Dat gebeurt ook in Japan. Misschien is dit een van de puntjes waarbij wij samen zaken kunnen doen.

De **voorzitter**: U doet nu een suggestie en mevrouw Van Gent moet daarop ingaan?

De heer **Sharpe** (PVV): Is mevrouw Van Gent het eens met mij?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar ben ik het voorshands niet mee eens. Ik ga ervan uit dat de oude afspraken worden nagekomen. De capaciteit wordt op die plek enorm groot. Ik ben daar dus nog niet zo voor te porren.

Voorzitter. Ik was toegekomen aan Delft en Schiedam. Een tweede bottleneck op het spoor die de minister onterecht laat bestaan, is die tussen Delft Zuid en Schiedam. Bij de presentatie van zijn plannen over de A4 in Midden-Delfland, alsook in de milieueffectrapportage (m.e.r.) meldde minister Eurlings nog als pleister op de wonde voor de tegenstanders van die weg dat het spoor tussen Den Haag en Rotterdam ook verdubbeld zou worden. Dit zeg ik met name in de richting van de heer De Rouwe. Nu moeten wij echter vaststellen dat de minister die belofte gewoonweg niet nakomt, waardoor station Schiedam Kethel er niet kan komen. De capaciteit op dat tracé zal bij calamiteiten bovendien geheid tekortschieten. Een man, een man, een woord, een woord. Dat geldt zowel voor minister Eurlings als voor collega De Rouwe.

Ik heb nog enkele opmerkingen over de kosten. In juni meldde de minister in het PHS dat spoorverdubbeling 100 mln. zou kosten op de desbetreffende zes km. In de antwoorden op Kamervragen zijn de kosten ineens gestegen naar 291 mln. Ik vraag mij af hoe dat kan. Hebben wij hierbij met een soort hyperinflatie te maken? Het lijkt mij van niet, maar hoe dan ook, in het licht van het extra budget dat het nieuwe kabinet voor infra wil uittrekken, stel ik voor om dit project prioriteit te geven. Ik ben natuurlijk benieuwd of de collega's van de VVD, het CDA en de PVV vandaag niet alleen omtrekkende bewegingen maken, maar dat de architecten van het nieuwe regeerakkoord hierover ook wel serieus gaan nadenken.

Verder maak ik opmerkingen over het goederenvervoer in Oost-Nederland. Ook daar zijn namelijk grote problemen. In dat deel van Nederland is grote ophef ontstaan over de mogelijke gevolgen van het PHS voor het goederenvervoer over de Twentelijn, de IJssellijn en de Twentekanaallijn. Bovendien dreigt de aanleg van een spoorboog bij Deventer of Bathmen en wordt opnieuw gepleit voor de aanleg van een nieuwe lijn, de noordtak van de Betuwelijn, waartegen velen in het verleden zo hard gevochten hebben. Mijn fractie begrijpt de grote zorgen bij omwonenden van bestaande spoorlijnen. Zij wijzen er namelijk terecht op dat de gevolgen in termen van herrie en trillingen heel fors kunnen zijn. Om nog maar te zwijgen over het bizarre voorstel om midden in een woonwijk in Deventer een spoorwegviaduct te bouwen of over de gevolgen van de aanleg van de noordtak, waarvoor bijvoorbeeld opnieuw een groot deel van de prachtige Achterhoek opgeofferd zou moeten worden.

Mijn fractie heeft veel minder begrip voor de onophoudelijke bereidheid van de Nederlandse regering om op het reguliere spoor ruimte te maken voor goederentreinen. Het gevolg hiervan is dat de minister in 2020 meer treinen over het reguliere spoor in de richting van Duitsland wil sturen dan over de Betuwelijn. Dat vindt mijn fractie bizar. Waarom ligt die dure lijn er? Laten wij wel wezen: alle capriolen die moeten worden uitgehaald om in het oosten ruimte op het spoor te creëren, dienen slechts een belang. Dat is het belang van goederentransporteurs die er geen zin in

hebben om de Betuwelijn gewoon richting Duitsland af te rijden, maar liever bij Oldenzaal de grens over gaan, omdat de route naar Noord-Duitsland dan korter is. Ik stel hier dan ook de principiële vraag aan de orde waarom wij dat zouden moeten faciliteren. Schiet de capaciteit van de Betuwelijn tekort? Welnee, er rijden ongeveer 300 treinen per week over. Volgens de cijfers van de minister zijn dat er in 2020 maximaal 160 per dag. Dit is alweer een stukje meer, maar altijd nog stukken minder dan de maximale capaciteit die de Kamer is voorgespiegeld toen de lijn aan ons «verkocht» werd, namelijk 480 treinen per dag. Zijn wij aan Duitsland verplicht om al die capaciteit te faciliteren? Nee! Er wordt weliswaar vaak verwezen naar het Verdrag van Warnemünde; daar ben ik dan ook even ingedoken. Wat blijkt? Dat verdrag is helemaal geen verdrag, maar een memorandum van overeenstemming, een soort gentlemen's agreement, met wederzijdse intentieverklaringen over spoorbereikbaarheid. In de Kamer is met enige regelmaat kritiek geuit op Duitsland, omdat het weinig vlot zou zijn met het opkrikken van de spoorcapaciteit aan Duitse zijde voorbij Zevenaar. Dat moet niet op deze manier.

De minister stelt in het antwoord op de feitelijke vragen dat ongeveer 1 mld. van de 4,5 mld. direct ten bate komt van het goederentransport. Mijn fractie is van mening dat een flink deel van dat budget beter bestemd kan worden voor verdere capaciteitsuitbreiding én het beschermen van de leefomgeving van omwonenden van spoorlijnen dan voor het goederenvervoer. Hierop verneem ik graag de reactie van de minister. Ook wil ik graag een reactie van de minister op de inpassing van de plannen.

De **voorzitter**: Daarmee sluit u af?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja. De vraag aan de minister is of voor die inpassing genoeg geld beschikbaar is.

Als het gaat om Amsterdam-Utrecht, waar harder gereden moet worden, moet ik zeggen: scheuren op het spoor waar dat kan, wil de fractie van GroenLinks van harte ondersteunen. Dat zien wij namelijk veel liever dan scheuren op de weg.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. We spreken vandaag over een voorkeursbeslissing, derhalve een beslissing waarmee geen onomkeerbare stappen worden gezet en die geen formele status heeft in de zin van formele Tracéwet-procedures. De voorkeursbeslissing geeft echter wel de kaders aan voor de verdere uitwerking van het PHS. Het PHS geeft invulling aan de spoorambities van het kabinet op middellange termijn. Centrale doelstelling is hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in de Randstad en het verwerken van het groeiende goederenvervoer. De hoop hierbij is uiteraard dat het personenvervoer over het spoor aantrekkelijker wordt en dat de groei van de mobiliteit over de weg enigszins beperkt kan blijven. Deze doelstelling kan mijn fractie op zich prima onderschrijven. Ik wil hierbij wel een basale opmerking maken: in Nederland is nog nauwelijks ervaring opgedaan met de verhoging van frequenties en de gevolgen daarvan voor de vervoersvraag. Dat heeft de minister zelf ook erkend. Dit betekent dat de gehanteerde vervoersprognoses niet getoetst kunnen worden aan praktijkinformatie. Simpel gezegd: de gedachte achter het PHS is dat een hogere frequentie leidt tot een hogere vervoersvraag. Dat is op zichzelf, zo vrees ik, slechts een onbewezen stelling. We spreken dus over een gevoel. Laten we wel wezen: ook de oude doelstelling van het kabinet van een groei van 5% per jaar is nooit gehaald. In die zin blijft voor mij de vraag of we niet eerst meer serieuze proeven zouden moeten doen met hoogfrequent spoorvervoer waarbij ook de effecten op de groei van het aantal reizigerskilometers worden gemeten en waarbij ook de modal shift wordt gezien. Ik hoor graag van de minister of hij deze insteek deelt. Idealiter zouden we pas na dergelijke serieuze proeven moeten overgaan tot de

beoogde mega-investering in het verband van PHS. Deelt de minister deze conclusie?

De gepresenteerde goederenrouting heeft inmiddels heel wat stof doen opwaaien, in het bijzonder in vele Oost-Nederlandse plaatsen. Mijn collega's hebben ongetwijfeld dezelfde verontruste reacties, oproepen en moties uit onder meer Overijssel en Gelderland gekregen als ik. Dat is ook niet iets om laconiek over te doen. We spreken immers over zwaar goederenvervoer dat door of langs vele woonkernen voert, met alle consequenties van dien op het vlak van overlast, veiligheid, geluid, trillingen, waardedaling van woningen, et cetera. De zorgen rond bijvoorbeeld de IJssel- en Twentelijn zijn dan ook bepaald niet irreëel. In verband hiermee heb ik gezien dat 50 mln. is uitgetrokken om het effect van trillingen in het gehele PHS-gebied te ondervangen. Het lijkt mij een illusie dit budget daarvoor voldoende is. Of vergis ik mij?

Als het gaat om het goederenvervoer, is voor mijn fractie vervoer over water veruit favoriet. Ons natte land biedt daarvoor een voortreffelijke uitgangssituatie en dat moeten we optimaal benutten. De binnenvaart is schoon, zuinig en geeft erg weinig overlast. Juist vanwege onze beperkte ruimte als dichtbevolkt landje ligt dit geheel anders voor goederenvervoer per spoor. Het is voor mij dan ook zeer de vraag of er zulke kolossale bedragen moeten worden besteed aan goederenvervoer via het spoor, zoals nu gepland.

Er is terecht veel gewisseld over alternatieven. Sprekend over vervoersvolumes, verdwijnt het spoorvolume in het niet bij het vervoer over water. Helaas geldt niet alleen voor de Betuweroute, maar ook breder voor het goederenvervoer over spoor, dat je er overdag niet van kunt eten en je er 's nachts niet van kunt slapen. Ligt het dan niet in de rede om veel sterker in te zetten op de binnenvaart?

Over alternatieven gesproken: we hebben thans een hypermoderne Betuweroute die echter nog lang niet de volledige capaciteit benut. Mijn stelregel zou zijn dat vervoer naar Duitsland in principe via deze route zou moeten gaan. Binnen Duitsland kan dan het vervoer zo nodig andere richtingen op zwenken. Voor ons hoeft het ook niet «immer gerade aus», zo zeg ik met een knipoog naar de heer Slob; het mag ook best de bocht om.

De heer **Sharpe** (PVV): Ik wil de heer Dijkgraaf een hart onder de riem steken. In het begin van zijn bijdrage sprak de heer Dijkgraaf over de afstemming van vraag en aanbod. Deelt hij de mening van de Partij voor de Vrijheid dat het belangrijk is om in dit stadium een goed beeld te krijgen van vraag en aanbod en om op basis daarvan een nadere invulling te geven aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer? Heb ik dat zo goed begrepen?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Eigenlijk vind ik dat je een heel duidelijk beeld van de vraag moet hebben met het oog op de toekomst. Misschien moet dat beeld nog wel wat duidelijker zijn dan nu het geval is. Eigenlijk is een van mijn hoofdpunten dat we belangrijke aanbodmogelijkheden laten liggen die én goedkoop zijn én waarover massaal volumes getransporteerd kunnen worden zonder dat sprake is van overlast voor de burgers, wat bij vervoer over spoor wel het geval is.

Voorzitter. Ongetwijfeld is de route via Duitsland niet geschikt voor ieder goederenpakket. De grote vraag is of dat zo erg is. Moeten we in het licht van vraag en aanbod alle vraag accommoderen of kunnen we het ook beperken tot die volumes die we belangrijk vinden? Als we die mening zijn toegedaan, is de vraag wat we precies missen als we die routes afsnijden en ons beperken tot de binnenwateren en tot de Betuweroute. Over welk goederenvolume hebben we het dan precies; verdwijnt dat niet in het niet ten opzichte van het geheel van de goederenstromen? Is het proportioneel om zo veel publiek geld uit te trekken voor relatief

bescheiden goederenvolumes met weinig toegevoegde waarde? Deze vragen gelden zeker als we die afzetten tegen de consequenties voor vele dorpen en steden.

Tot slot. Mijn fractie is blij met de opening die de minister in zijn brief biedt om alternatieven te overwegen rond de korte tweesporige boog bij Deventer. Gelet op het brede verzet in de regio is dit echt noodzakelijk. Ik onderstreep hierbij dat, als wordt overgegaan tot een alternatief, het niet vanzelfsprekend is dat de extra kosten bij de regio gedeponneerd worden. Zoals gezegd, de regio wordt immers primair geconfronteerd met de nadelen van het PHS, terwijl de voordelen ervan daar niet primair neerslaan. Is dit ook de insteek van de minister? Ik ben benieuwd naar het antwoord.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het CDA ondersteunt het pleidooi van de heer Dijkgraaf en dat van de heer Bashir voor de binnenvaart; daarvoor zijn heel veel kansen. Daar kunnen wij ook meer mee doen. Ik werd echter getriggerd door de marktvrage. Mijn beeld is namelijk dat in het PHS de marktvrage al verwerkt is, dus ook de behoeftes en de kansen van de binnenvaart. Ik kan mij vergissen, maar ziet de heer Dijkgraaf daar bovenop kansen voor de binnenvaart? Waar mogelijkheden zijn voor de binnenvaart, moeten wij die benutten, maar wij moeten tegelijkertijd wel de beperkingen van de binnenvaart zien. Een daarvan is dat er helaas geen vaarwegen zijn naar veel locaties waar nu wel treinen naartoe gaan. Kan ik de heer Dijkgraaf uitdagen om hier wat specifiekere over te zijn?

De heer **Dijkgraaf** (SGP): In de afgelopen tijd ben ik veelvuldig op werkbezoek geweest, onder andere bij de binnenvaart. Daar is mij duidelijk geworden dat er nog behoorlijk wat geïnvesteerd kan worden in het opheffen van infrastructurele beperkingen. Daarna kan wel degelijk veel meer vrage geacommodeerd worden dan nu. Het probleem is niet alleen gelegen in knelpunten in de binnenvaart zelf, maar ook in het type schepen op de verschillende vaarwegen. Ik noem in dit verband ook de vrage hoe je op dit moment omgaat met de crisis in de binnenvaart. Laat je het toe dat de capaciteit uit de markt wordt genomen? Wat mij betreft, kan er dus veel meer dan nu daadwerkelijk geacommodeerd worden en dan in de berekeningen is aangenomen. Misschien belangrijker is of we van elke vrage moeten uitgaan. We zijn dus niet simpelweg een faciliterder van elke vrage op de markt. We moeten een kosten-batenanalyse maken van alle mogelijke opties. Vervolgens moeten we bekijken wat we wel en wat we niet faciliteren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik onderschrijf het eerste deel; het tweede deel wekt evenwel de suggestie dat de overheid meer over de marktvrage zou moeten gaan. De SP heeft daarover een helder standpunt: de liberalisatie van de binnenvaart zou eigenlijk teruggedraaid moeten worden. Vindt u dat ook of vindt u dat niet meer van deze tijd? Impliceert dat een erkenning? Het klinkt heel verleidelijk om al het vervoer via de binnenvaart te regelen en ik steun dat idee ook, maar de vrage is wel of dat anno 2010 nog wel mogelijk is.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik zou niet weten waarom dat niet zou kunnen. Ik ben er niet voor om de liberalisatie van de binnenvaart terug te draaien en daar als overheid heel strikt op te gaan sturen of de mensen dan wel de schepen in dienst te nemen. Dat gaat mij allemaal veel te ver. Mij gaat het erom dat een overheid in die infrastructuur veel meer kan faciliteren. Misschien kan de overheid een dergelijke sector een beetje door een crisis heen helpen om er zo voor te zorgen dat die capaciteit beschikbaar blijft. Gegeven de beschikbare infrastructuur zal die markt het wel zelf moeten oppakken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Voordat ik op de opmerkingen inga, wil ik zeggen dat dit voor mij een bijzonder moment is. Mevrouw Van Gent had gelijk, toen zij zei dat dit wel eens mijn laatste debat zou kunnen zijn. Als je naar zo'n debat toeleeft, denk je terug. In mijn geval zijn dat zestien jaar politiek, waarvan twaalf jaar landelijke dan wel Europese politiek. Ik dank de Kamer voor alle samenwerking en discussies. Ik vind dit AO ook symbolisch: als ik terugdenk, denk ik aan hoe het bij mij ooit begonnen is. Ik wilde nooit de politiek in, maar ik ben wel in de politiek verzeild geraakt door twee protestacties. De ene is wel eens op televisie geweest, namelijk de actie tegen betonnen kademuren in het historisch centrum van Valkenburg aan de Geul. Ik was daar mordicus tegen. De andere actie is nooit in de media geweest. Die ging over een monorail die de gemeente Valkenburg hoog in de lucht wilde aanleggen, direct langs de achtertuin van het huis van mijn ouders. Ik vond het dus symbolisch dat in het laatste debat aan het einde van mijn politieke loopbaan de cirkel eigenlijk weer rond is.

Ik weet hoe de problematiek van het spoorgoederenvervoer en de leefbaarheid leeft bij bewoners langs de spoorlijnen en bij bestuurders aldaar. Dit geldt zeker in Oost-Nederland. Ik heb de discussie ook de laatste tijd gevolgd. Hierbij denk ik aan 2 oktober, de grote regionale actiedag tegen toename van het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland. Er waren manifestaties in Oosterbeek, Rheden, Deventer, Bathmen en Arnhem. Op 4 oktober waren veertien gemeenten uit de regio Twente vertegenwoordigd op een druk bezochte informatiebijeenkomst voor burgers. Die bijeenkomst ging over de zorgen die daar leven. Vandaag wordt dit AO over dit onderwerp gehouden. Jammer dat dit daarvoor de aanleiding is. Wel zal ik mijn best doen om een aantal van die zorgen weg te nemen.

Ik moet nog zeggen via de voorzitter hoe geweldig het is hoe u zich voor deze zaak inzet. Ik heb gelezen: voor mensen uit Deventer kost een busrit € 10 en voor mensen die van buiten Deventer komen € 15. U doet uw best om het spoor te ontlasten. Daarvoor dank ik u van harte! Het geeft wel aan hoe groot de betrokkenheid is. Met die betrokkenheid moeten wij wat doen. Ik wil daarom de volgorde even veranderen. Als kind heb ik ooit in de gemeenteraadszaal gezeten tijdens een vier uur durende vergadering over onder meer de monorail. Ik viel zowat in slaap. Op het eind werden zo ongeveer drie zinnen aan de monorail gewijd. Ik ga dat anders doen. Ik houd een korte algemene inleiding over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik wil daarbij de terechte zorgen over de spoorboog behandelen. Daarna ga ik verder met de andere onderwerpen: de Flevolijn en OV SAAL, het inpassingsvraagstuk, sturen op minder overlast, het gebruik van de Betuweroute, en de andere corridors, waarbij ik ook Schiedam Kethel zou willen betrekken.

Ik dank de leden voor hun inbreng in eerste termijn, een inbreng die illustreert dat het gaat over een heel belangrijk onderwerp. Ik ben blij dat we dit debat nog kunnen voeren. We hebben veel schoppen in de grond gedaan voor de weg. Dat is belangrijk, ook voor milieuminnend Nederland. Files zijn immers heel slecht voor de luchtkwaliteit; daar moeten we vanaf. We hebben ook veel gedaan rond het spoor. We hebben de Betuweroute geopend. We hebben de HSL tegen heug en meug open gekregen. Het was een zware bevalling, maar het kind is er en moet nu gaan groeien. Verder hebben we een plan van 4,5 mld. in de laatste ministerraad voor de verkiezingen rond gekregen. Ik ben er heel blij mee dat dit nog gelukt is. Natuurlijk, mevrouw Van Gent heeft gelijk dat dit geld gedeeltelijk van de NS komt. Dat is waar. Maar Schiphol heeft ook ooit een superdividend uitgekeerd. Dat ging allerm minst naar verkeersinvesteringen. Het floepte zo de algemene middelen in of naar andere

investeringen. Ik ben hartstikke blij dat het ons gelukt is om die miljarden te investeren in het spoor van de toekomst.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is onderdeel van de mobiliteitsaanpak: vlot en veilig van deur tot deur. We willen het spoor aantrekkelijker maken voor reizigers en verladers. Ook past het PHS in het streven naar duurzame mobiliteit en ondersteunen we met het programma verstedelijking en ontwikkeling van de mainports. De ambitie voor PHS is van meet af aan duidelijk geweest: hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten. Het gaat niet om Randstedelijk of anti-Randstedelijk. We hebben gekeken op welke trajecten de meeste vraag is. De opdracht van het coalitieakkoord was of je door een investering van miljarden het aantal reizigers op het spoor en het aantal reizigerskilometers zo snel mogelijk zou kunnen laten groeien. Verder gaat het om een toekomstvaste routing voor het goederenvervoer en om een samenhangend regionaal ov-systeem, waarin de trein, in het bijzonder de sprinter, een belangrijke rol speelt in de keten en de aansluiting op andere soorten ov. Het gaat veel meer van deur tot deur in plaats van stationsperron naar stationsperron en om goede, betere reistijden naar de landsdelen. Ook daarvan zeg ik als ervaringsdeskundige: dat werd tijd. Als je twaalf jaar terugkijkt, zou je heel veel uren hebben kunnen inhalen als de treinen wat sneller naar bijvoorbeeld het zuidoosten van het land hadden gereden.

Nu ligt een concreet uitgewerkt maatregelenpakket voor van 3 mld. in het spoor plus 1,4 mld. voor OV SAAL en nog eens 160 mln. voor Noord-Nederland. Dat is een dikke 4,5 mld. bij elkaar. De heer Samsom vroeg mij toen ik net minister was: wordt het geen klein bier? Ik ben blij dat we kunnen constateren dat het geen klein bier is. Deze coalitie is erin geslaagd om een majeure investering te doen. Ik ben blij met de samenwerking die dat tot stand heeft gebracht. In deze tijden is zo'n investeringspakket geen sinecure. Ook al is sprake van bezuinigingen all-over, we hebben dat toch met elkaar gedaan.

Het gaat nu om de aandacht voor de omgeving. We hebben nu de hoofdlijnen en de ambitie dat er veel treinen gaan rijden op metroachtige wijze: u loopt naar het perron en hoeft niet te wachten; u kunt instappen, want de volgende trein is alweer onderweg als u de vorige net hebt gemist. Deze ambitie ligt er, net als heel veel geld. Het komt nu aan op de finetuning. Wat de komende tijd echt dominant moet zijn in de discussie is de aandacht voor de omgeving. Daar is de komende fase voor bedoeld: aandacht voor de omgeving, in het kleinste detail waar het moet. Het gaat om uitwerking van lokale maatregelen, maar ook om het serieus uitwerken van diverse lokale alternatieven. De oproep om nu te gaan starten op basis van het bereikte resultaat houdt dan ook niet in: nu maar snel doorrammen en dat is het dan voor de regio. Nee, nu gaan we kijken hoe we de finetuning gaan doen en hoe we daarbij maximaal rekening houden met de wensen vanuit de regio.

Laat ik er maar heel open over zijn dat het niet gemakkelijk was om nog over die 4,5 mld. te beslissen. We hadden een regeringscrisis. Ik heb die betreurd. Uruzgan was een probleem voor veel andere plannen, maar vanwege het ruzietje over Uruzgan kwam ook dit spoorplan in het nauw. We hebben met alle regionale bestuurders keihard gewerkt om in elk geval nog voor de verkiezingen die 4,5 mld. in totaliteit vastgepind te hebben. We waren o zo bang dat het geld na de verkiezingen naar andere doelen zou gaan; je weet maar nooit. En dat zou doodzonde zijn voor het ov. Vergeef ons daarom dat we nog niet ieder detail hebben uitgewerkt. Het was van belang om die hoofdslag te kunnen slaan. Het geld is blijven staan. Daar dank ik de partijen voor die de nieuwe regering willen vormen. Heel gelukkig, dat valt mee, dat is goed. Nu is het de tijd voor de nadere uitwerking. Dat moet dan ook maximaal gebeuren.

Ik ben er echt trots op dat er nog veel meer treinen gaan rijden dan eerder voor mogelijk werd gehouden op basis van de ambitie dat er sowieso

meer treinen gaan rijden. In het begin zeiden we: zes intercity's en ongeveer vier stoptreinen. Op de grote corridors gaan we nu uit van zes/zes. Dat is nu meer de maat der dingen. Dat zijn twaalf treinen per uur per richting, on-Nederlands veel en nog niet vertoond. Ik ben blij dat die hoge ambitie is vastgepind.

We gaan de Betuweroute meer benutten voor goederentreinen die op bepaalde verbindingen via de nieuwe boog bij Meteren niet meer over de Brabante route zullen rijden. Dat is een lang gekoesterde wens van Noord-Brabant, maar ook van Zuid-Holland. Goederentreinen gaan op een groter traject dan tot nu toe mogelijk is, gebruik maken van de Betuweroute. Met het PHS gaan we én investeren én het bestaande spoornet en het daarin geïnvesteerde kapitaal beter benutten. We maken nog meer gebruik van de Betuweroute, een vandaag ook weer veel gehoord pleidooi. Ik kom straks terug op een aantal vragen van de Kamer daarover. De voorkeursbeslissing is gebaseerd op keuzes op landelijke schaal. Daar heeft de unanimitéit betrekking op. Over de lokale afwegingen zal het de komende één tot twee jaar moeten gaan. Het fijne werk – hoe moet het precies gaan worden – gaat nu pas beginnen. Begrijp mijn blijdschap, voordat ik mij afmeld, dat de 4,5 mld. is vastgepind en dat de komende discussies plaatsvinden op basis van de torenhoge ambitie, ook voor ons allemaal als treinreiziger, dat we echt veel meer treinen willen. We willen dat de regio beter met de Randstad verbonden is.

De zorgen. Ik heb de discussies in de regio goed proberen te volgen. Ik ben daarin geïnteresseerd; daar ben ik minister voor tot de laatste dag. In het begin dacht ik even toen ik de krant openploeg: mensen zijn mij aan het helpen met mijn toekomst. Mijn toekomst is namelijk erg ongewis, want ik zag op een foto in de krant Makelaardij C. Eurlings op een raam hangen. Opeens heb je het: je wordt makelaar. Maar de ernst is natuurlijk het beeld van: verhip, wij krijgen direct achter onze achtertuin hoog in de lucht een trein en een boog. En daar kwam mijn beeld van de monorail vandaan. Wat is er nu aan de hand? Het volgende zeg ik ook ter verdediging van de regionale bestuurders. Toen wij de kabinetscrisis over ons heen kregen ... Alhoewel, zo kan ik dat niet zeggen. We waren er immers allemaal onderdeel van en ik welzeker aan die tafel daarachter. Ik vond het echt een bloody shame dat dit gebeurde. Maar toen de kabinetscrisis zich voltrok, hadden we ineens nog maar weinig tijd. Toch wilden wij deze parel van de afgelopen regering afmaken. Wij wilden Nederland bieden wat wij beloofd hadden. Daar hebben ook regionale bestuurders hard aan meegewerkt. In de concrete uitwerking van hoe het precies moet worden, schuif je dan nog een aantal zaken naar voren. Dat komt dan nog wel. Vervolgens staat er toch een boog bij Deventer in de plannen. Ik kan mij nog een discussie met veel bestuurders herinneren in een zaaltje onderin het Kurhaus dat dit nog nader moet worden uitgewerkt. Er zouden nog tal van varianten de revue kunnen passeren. Dat heb ik ook willen laten weten met mijn brief. Ik wil het hier nu for the record heel helder stellen: er zijn voor de uitdaging bij Deventer nog tal van varianten die allemaal bespreekbaar zijn. Misschien komen er nog andere. We staan daar open voor. Als in de regio nog iets anders wordt bedacht, hoor ik het graag. Ik zal nu een aantal varianten noemen.

Ten eerste de korte boog. Deze boog gaat behoorlijk vlak langs de woningen. We kennen de gevoeligheid van deze variant. Ik refereer hierbij weer aan het krantenartikel met de makelaardij. Ten tweede de lange boog: buitenom langs de snelweg. Deze variant kent de uitdaging dat hij langs een mooi natuurgebied loopt. Het is werkelijk heel mooi daar. Deze variant ligt ook wel gevoelig. Ten derde de heel erg lange boog: helemaal buitenom langs de snelweg tot net na Bathmen, waarna na Bathmen wordt ingetakt op het spoor aldaar. Ten vierde de variant die bij Zutphen binnendoor loopt: rechtsaf over Lochem en Goor naar Hengelo. Ten vijfde is er de optie van het Twentekanaal, die door sommigen wordt genoemd. Deze opties liggen allemaal op tafel. Allemaal hebben ze plussen en

minnen. Sommigen vragen zich af waarom we nooit de noordtak van de Betuweroute hebben aangelegd.

De **voorzitter**: Minister, ik onderbreek u even. De commissie, die overigens aan uw linkerzijde zit en niet tegenover u, heeft een vraag voor u.

De heer **Slob** (ChristenUnie): De burgemeester van Colmschate zit tegenover de minister. Die houdt hij in de gaten. Ik begrijp het dus heel goed dat de minister die kant op kijkt. Ik heb de minister goed gehoord. Hij heeft de opties genoemd. Er was ook nog een soort nulalternatief. Er waren er zes. Ik heb begrepen dat de minister een voorkeursoptie heeft uitgekozen die hij ten uitvoer wil brengen. Dat was nummer drie, de korte spoorboog. Deze was voor een bepaald bedrag ingeboekt. Begrijp ik goed dat de minister nu zegt: we laten dit los; dit is niet onze voorkeursoptie; alle zes opties zijn nu weer in discussie en we moeten met ons allen een verantwoorde keuze maken?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In aanvulling daarop: is de minister bereid de consequenties te aanvaarden? Dit heeft immers financiële consequenties. Alleen dan kan een open keuze worden gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mis eigenlijk nog een variant in de opsomming van de minister, namelijk de Betuweroute met de aansluiting voorbij Zevenaar, dus de afspraken met Duitsland. Ik vind dat zelf een belangrijke optie. Ik sluit aan bij de heer Slob: ik wil heel helder weten of die vreselijke boog door die woonwijk nu van de baan is.

Minister **Eurlings**: Eerst de vraag van de heer Slob. Het antwoord daarop is ja. Ik kan daar heel kort over zijn. De varianten kennen allemaal verschillende tracteringen. Daar kan nog naar gekeken worden. Laten we daar op voorhand van uitgaan. Met de regionale bestuurders hebben we gezegd dat we altijd nader moeten uitwerken. We moeten gaan kijken hoe het echt kan. Ik heb gezegd dat de tijd op dat moment drong. Wij wilden het geld zeker stellen en zorgen dat we de ambitie voor het spoor konden waarmaken, datgene wat we jarenlang beloofd hadden. Ik zeg nu heel open dat alle varianten voor mij bespreekbaar zijn. In die zin is het antwoord ja. Ik ga hier niet Haags arrogant – dat zeg ik als iemand die van ver buiten Den Haag afkomstig is – zeggen: dit moet het zijn. We moeten dit samen met de regio bekijken. Dat heb ik willen zeggen. Daarbij staat het Rijk allereerst aan de lat voor de financiën, tenzij – dat is het kleine haakje – het zo ver gaat boven wat is afgesproken dat we zeggen dat het echt hieperdepieperluxe wordt. In dat geval kun je toch met de regio in gesprek komen over de vraag of er wat samsam moet gebeuren. Dat is het haakje, maar laat ik heel helder zeggen dat in principe de eerste verantwoordelijkheid bij het Rijk ligt. Ik heb daar vreemde geluiden over gehoord. Ook die zorg kan ik dus wegnemen.

Ik pak direct de noordtak van de Betuweroute erbij, want dan heb ik het antwoord compleet. Er is ook weer discussie gekomen over de groei van het goederenvervoer in de toekomst. Wij mogen in het algemeen best blij zijn dat het goederenvervoer over de rails groeit. We zouden toch ook niet willen dat al dat goederenvervoer gedeeltelijk via de binnenvaart maar grotendeels over de weg zou doorgroeien. Dat is namelijk zeker zo onveilig, misschien nog wel veel onveiliger. Daarnaast heeft het te maken met het milieu. Het is heel goed als veel over het spoor gaat. Je hebt daar alleen wat minder aan als je direct naast een spoorbaan woont. Vandaar ook die finetuning. De vraag is: kunnen we alleen met Zevenaar toe? Een behoorlijk aantal jaren best nog wel. Mevrouw Van Gent heeft dus een punt. Alleen, als je echt vooruitkijkt naar 2020, red je het daar op een gegeven moment niet mee. De Duitse politiek, waarop ik altijd druk zet, is

de capaciteit van het spoor bij de grensovergang van de Betuweroute aan het aanpakken. Maar dan nog zegt de Duitse politiek: wij hebben ook verder in het Duitse net gewoon capaciteitsproblemen; wij hebben met Nederland afgesproken dat op verschillende plekken, ook in Venlo overigens, grensoverschrijdend vervoer mogelijk moet blijven. Ik kom dadelijk op het punt van het stimuleren van de Betuweroute. Ik ben het namelijk met iedereen eens dat de Betuweroute maximaal moet worden ingezet.

Dan de vraag of de noordtak, een ander alternatief, moet worden aangelegd. Dat klinkt soms positiever dan het is. De noordtak leidde tot, zo kan ik mij nog goed herinneren als Kamerlid, heel veel discussie in de regio zelf. Niet heel veel mensen waren daar zo enthousiast over. Daarbij kostte de noordtak destijds al heel veel geld. Ik wil wel iets toezeggen. Als er straks een beslissing met de regio genomen moet worden, moeten we zeker weten dat we alles hebben bekeken. Alle informatie moet op tafel. We nemen daar ook de tijd voor. Ik zal opdracht geven voor een actualisatie van de gegevens over de noordtak van de Betuweroute. Maar ik zeg dat zonder valse verwachtingen te willen wekken. Mijn beeld is namelijk dat het hartstikke duur is en dat het tot veel weerstand kan leiden. Ik vind wel dat alles op tafel moet. We hebben daar vervolgens ook de tijd voor, want we kunnen de tijd nemen tot omstreeks het voorjaar van 2012 om in alle rust met de regio naar de verschillende varianten te kijken en het minst slechte besluit te nemen.

De **voorzitter**: Die luxe hebben we overigens voor dit overleg niet. Ik ga daarop handhaven.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is goed dat de minister de regio de hand reikt. Hij wil als het ware een contract sluiten om het samen te doen. Ik wil wel over de kleine letters van het contract spreken, namelijk het haakje. De minister heeft gezegd: als het hieperdepiepluxe wordt, dan gaan we toch kijken naar de regio. De regio is alleen niet de partij die iets wil. Die wil hooguit iets niet, namelijk iets niet wat slecht is voor zijn inwoners. Het Rijk wil, en wij ook, dat er hoogwaardig spoorvervoer komt. De vraag aan de minister is of het helemaal fair is om zo'n rekening bij de regio neer te leggen op het moment dat de inpassing meer gaat kosten dan we nu denken.

Minister **Eurlings**: Mevrouw Dijksma constateert onterecht dat ik zomaar een rekening bij de regio neerleg. Dat beeld, dat ik ook in de media heb teruggelezen, heb ik zonet willen wegnemen. Daarom spreek ik zo duidelijk. Tegelijkertijd – hiermee ga ik financieel over mijn graf heen – heb ik «maar» een programma van 4,5 mld. beschikbaar. Ik kan nu geen extra geld meer vinden. Ik moet de paar dagen dat ik er nog zit uitgaan van de werkelijkheid van 4,5 mld. Over wat de volgende regering vervolgens doet met eventuele extra middelen kan ik niet meer beslissen. Ik heb in het algemeen willen zeggen – die discussie heb ik nu drieënhalve jaar meegemaakt als minister – dat wij in Nederland ver gaan en gaan voor goede kwaliteit, maar dat een regio soms kan zeggen dat dit «far» bovenwettelijk is en dat die veel meer bescherming wil hebben dan het gemiddelde Nederland. Dan kun je met een regio een keer om de tafel gaan zitten om te bespreken of je samen iets kunt doen, maar de eerste verantwoordelijkheid ligt bij het Rijk. Ik moet echter wel handelen binnen het budget dat ik heb, anders zal de minister van Financiën boos zijn, hoe demissionair wij nu ook zijn. Op dat moment is dat budget 4,5 mld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik kom nog even terug op dat samsam. Ik sluit mij erbij aan dat de regio de genoemde varianten helemaal niet wil. De minister zegt tussen neus en lippen dat de capaciteit van de Betuweroute na 2020 wellicht ook een probleem wordt. We zitten dan

echter op 160 treinen per dag. De minister heeft dat aantal zelf aangegeven. Alleen, toen ons die lijn verkocht werd, hadden we het over 480 treinen per dag. Dat kan dus ook. Ik hoop dat dit punt wordt betrokken in de varianten om meer vervoer op de Betuweroute te stimuleren en om betere afspraken te maken met Duitse zijde. Het Verdrag van Warnemünde is immers een wederzijdse intentieverklaring over spoorbereikbaarheid. Ik wil dat echt erbij betrekken. Volgens mij is dat de allerbeste oplossing met de minste overlast voor de regio. Ik verwacht een toezegging van de minister op dit punt.

Minister Eurlings: De Betuweroute heeft een technische capaciteit van meer dan 400 treinen per etmaal. De bruikbare capaciteit met het derde spoor is zo'n 160 treinen per etmaal. Wij hebben hier vaak over gesproken. De keten is zo sterk als de zwakste schakel. Het is altijd helder geweest dat wij rond 2020 in de buurt van die capaciteit zitten. De marktverwachting is in 2020 waarschijnlijk hoger, zodat een overschot, bijvoorbeeld via Venlo, de grens over zal moeten. De planning voor het derde spoor is nog steeds 2017. Ik heb onlangs op verzoek van de Kamer bij de informele Transportraad in Antwerpen dr. Peter Ramsauer daarop aangesproken. Hij heeft mij wederom «bestätigt» dat Duitsland nog op dat spoor zit.

Kan het goederenvervoer in plaats van door Twente helemaal over de Betuweroute? Volgens onze prognose zal er vanuit Nederland meer capaciteitsvraag zijn dan uitsluitend de grensovergang bij Zevenaar in 2020 aankan. Maar dit is nog een behoorlijk aantal jaren. Ik probeer waar mogelijk mevrouw Van Gent natuurlijk tegemoet te komen. Zij zei: de komende jaren kunnen wij best nog wel vooruit. Zij heeft een punt. Vandaar dat ik eerder heb gezegd: laten wij de komende anderhalf jaar de tijd nemen om met de regio tot goede besluitvorming te komen. Die tijd hebben we. Je zou met elkaar moeten koersen naar een definitieve keuze omstreeks het voorjaar van 2012. Op die manier kan ook goed worden gekeken of wij het maximale doen om de Betuweroute te stimuleren en maximaal aantrekkelijk te maken. Al die zaken kunnen hier een rol bij spelen. Ik moet alleen eerlijk zijn: het beeld is dat wij volgens de gemiddelde marktverwachting voor 2020 een probleem hebben als wij alles over de grensovergang van de Betuweroute zouden willen doen. Dat is gewoon de reële verwachting. Maar de tijd is er om in rust naar al die dingen te kijken. En dat is mooi.

De heer De Rouwe (CDA): Ik dank de minister voor de duidelijke toezegging om nadrukkelijk de alternatieven te bekijken. Je zou haast kunnen zeggen: waarom deden we dat niet eerder? Maar goed, ook de minister zit binnen de afspraken die ook door deze Kamer zijn geaccommodeerd. Toch is die deur nu volledig open. Dat was ook een duidelijke wens van ons, zelfs van alle Kamerleden. Gisteren hadden wij een debat over geluidsoverlast van Schiphol. Toen zei deze Kamer in meerderheid: laten we nu die banen en die routes gebruiken die het minst overlast veroorzaken bij bewoners. Is de minister bereid om bij alle alternatieven met een duidelijk inzicht te komen in welke alternatieven het minste overlast geven voor de omwonenden? Op die manier geef je het debat een faire kans en komt de minister tegemoet aan het verzoek uit de motie-Koopmans/Boelhouwer om recht te doen aan de lokale leefbaarheid. Dat is natuurlijk de pijn die de mensen voelen. Wij hebben de plicht om die zo veel mogelijk weg te nemen.

Minister Eurlings: Zeker. Wij proberen in de komende jaren een vervoersvorm te stimuleren die zo weinig mogelijk overlast geeft. In de komende jaren zal dat een grote opgave zijn. Ik heb vaak gezegd dat de Betuweroute niet voor niets is aangelegd. Dat ding heeft ongelooflijk veel geld gekost en is supervoerbaar, dus als hij er ligt, gebruiken we

hem ook maximaal. De Kamer weet dat er al tariefdifferentiatie heeft plaatsgevonden, waardoor bijvoorbeeld de grotere, zwaardere langere goederentreinen die je net over de Betuweroute wilt hebben, goedkoper zijn op de Betuweroute dan op het gemengde spoor. Daarbij is de discussie over het basisnet ook een heel goede stok achter de deur. Door die discussie is de ruimte – maximale externe veiligheid – op het gemengde net beperkt. Er is wel een balans gevonden tussen vervoer en veiligheid en ro-ontwikkeling. Er is daarbij wel een grens wat je op andere lijnen, zoals de Brabantroute, kunt doen.

We kunnen verder differentiëren op het geluid dat treinen produceren. Daarmee zou je innovatie kunnen stimuleren, zoals stillere treinen etc. Wij mogen echter niet zeggen: als die stillere trein of die minder stille trein over dit tracé rijdt, hebben hier 100 woningen er last van en daar 300, dus ik maak het daar drie keer zo duur dan hier. Dat kan weer net niet. Je moet de differentiatiemogelijkheden maximaal gebruiken en proberen de Betuweroute echt concurrerend te maken, ook qua prijs.

De heer **De Rouwe** (CDA): De insteek van de CDA-fractie is om zo veel mogelijk de overlast die mensen terecht ervaren en waarvoor terecht angst bestaat, weg te nemen. We hebben de plicht om aan het kabinet de opdracht te geven dat als het de alternatieven met de regio uitzoekt, inzichtelijk te maken hoe we grote overlast kunnen voorkomen. Bij Schiphol hebben we ook beleid ingezet om zo veel mogelijk mensen te ontlasten. Dat is onze dure plicht. Daar wil ik de minister op aanspreken.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat wij nog eens maximaal gaan kijken als wij met de regio nagaan wat het minst slechte alternatief is of wij echt het onderste uit de kan halen om de Betuweroute positief te stimuleren. Laten we de kwestie rondom het goederenvervoer in Oost-Nederland oplossen door, voordat aan de Kamer een voorstel zal worden gedaan, nog eens uitgebreid te kijken of wij het maximale doen of dat er meer kan. Dat maakt dan vervolgens deel uit van de besluitvorming in deze Kamer over het definitieve alternatief.

De **voorzitter**: Dat is een heldere toezegging. Deze staat genoteerd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben blij met deze toezegging, maar ik heb nog een vraag over de stand van zaken rond de alternatieven. Ik waardeer het dat de minister heeft gezegd dat de voorkeursvariant nu weer gelijkwaardig is aan de andere varianten. Nu ontstaat er toch nog een probleem: in ieder geval drie van de varianten bij Deventer zijn wat onze fractie betreft helemaal niet nodig. Als we die nu toch boven de markt laten hangen, duurt het nog tot het voorjaar van 2012 voordat er definitief duidelijkheid is. Dat heeft grote onzekerheid in dat gebied tot gevolg. Mocht de minister zich daar als makelaar gaan vestigen, dan kan ik hem nu al vertellen dat hij geen werk heeft. Dat heeft dus grote gevolgen. Het is misschien aan te bevelen dat de Kamer hem helpt door aan te geven welke varianten wel moeten worden meegenomen in de komende tijd en welke niet. De minister kent het standpunt van mijn fractie: Deventer is echt helemaal niet nodig in die omgeving.

Minister **Eurlings**: Dat is helder genoteerd. Ik begrijp ook de achtergrond van de opmerkingen van de heer Slob. De heer Slob zegt dat als ik daar ga werken, ik beter sloper kan worden dan aannemer. Dat zal niet de bedoeling zijn. Maar in alle ernst, ik heb eerder dit soort processen meegemaakt waarin we voor moeilijke varianten komen te staan. Ik heb net nadrukkelijk gezegd dat we maximaal nagaan wat er op de Betuweroute kan. Sommigen spreken zich uit over wat men niet wil, maar ik hoor niemand zeggen wat men wel wil. Ik zou graag de voorkeur van de ChristenUnie noteren, maar ik wil eerst het innige gesprek met de regio

aangaan voordat wij definitief kiezen wat wij gaan doen. Laat ik mij heel voorzichtig uitdrukken: ik geloof dat er weinig enthousiasme is voor een korte spoorboog direct langs de achtertuinen van bewoners. Ik geloof dat ik dit wel helder heb meegekregen. Daar hoeft men zich weinig zorgen over te maken. Laten we nu in alle rust de tijd nemen, het gesprek aangaan en op een gegeven moment de oplossing vinden voordat we het een na het ander gaan doorstrepen en uiteindelijk niet weten waar we uitkomen. De voorkeur van de ChristenUnie is duidelijk, maar volgens mij is het redelijk illusoir dat dat eruit komt. Laten we nu wel gewoon het gesprek aangaan en proberen een oplossing te vinden. Het wegstrepen van zaken lijkt het gemakkelijker te maken, maar dat is slechts beperkt het geval. Als de heer Slob er een wegstreept, streept iemand anders de tweede door en weer iemand anders de derde. Uiteindelijk vind je dan geen oplossing meer.

De heer **Bashir** (SP): Ik wijs erop dat we niet te lang onzekerheid bij de bewoners moeten laten bestaan. Zij weten niet wat hun te wachten staat. We hebben alternatieven geopperd, zoals beter gebruik van de Betuwe-route, alsook de binnenvaart. De minister gaat daar helemaal niet op in. Wellicht wil hij daar serieus naar kijken.

De **voorzitter**: De minister geeft aanleiding tot het stellen van vragen, maar nu vraagt u naar iets terwijl hij nog aan zijn blokjes moet beginnen. Er zijn maar liefst vijf blokjes. Ik ga het als volgt doen. Ik vraag de minister om de rest van het algemene deel te schrappen en direct over te gaan naar blok één. Voor zover de minister daar al mee bezig was, uitstekend. Zet dat vooral met volle vaart voort.

De heer **Bashir** (SP): In dat geval wil ik graag mijn vraag anders formuleren.

De **voorzitter**: Het was geen vraag, maar nog een keer een betoog.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag is of de minister bereid is om de onzekerheid bij de bewoners op zo kort mogelijke termijn weg te nemen. 2012 is immers heel ver weg.

Minister **Eurlings**: Ik zal dat zo snel mogelijk doen, maar het moet wel op een goede manier gebeuren. Haastige spoed is zelden goed. Dat is wel gebleken. Als je snel probeert tot heldere beelden te komen, dan kan het zijn dat het draagvlak daar sterk onder lijdt. Er mag geen dag verknald of verspeeld worden, maar we gaan wel serieus het gesprek aan met de regio's. Als het moet, gaan we tien keer het gesprek met de regio aan. Voordat we kijken of het gebruik van de Betuwe-route verder gestimuleerd kan worden, moeten we ook de tijd hebben om daar een compleet beeld van te hebben. Als het niet tot het voorjaar van 2012 hoeft te duren, is dat prima. Ik vind het wel goed dat de regio weet dat wij niet doorhollen en dat wij nu echt de tijd nemen en energie erin steken om er samen goed uit te komen. Daarom heb ik zojuist geprobeerd om te kijken wat de maximale ruimte is. Ik heb net zitten pushen: hoever kunnen we nog tijd nemen zonder dat onze doelstellingen in gevaar komen? Dat is de maximale termijn die ik noem, om ook aan de regio te laten merken dat wij het contact daarmee heel serieus nemen. Als het eerder kan is dat prima, maar de Kamer is er dan ook zelf bij om mij of mijn opvolger naar de Kamer te halen om te vragen hoe het met de voortgang staat. Ik kan mij niet voorstellen dat de Kamer dat niet zal doen tussen nu en 2012. Zoals mijn directeur terecht meldt, spreekt het voor zich dat wij met andere corridors in volle vaart willen doorgaan als de Kamer de ruimte daarvoor biedt. We willen maximaal de ruimte nemen om tot een goed resultaat te komen.

Er is een vraag gesteld over de Flevolijn en OV SAAL. In 2008 is een belangrijk besluit genomen, namelijk om ervoor te zorgen dat de corridor tussen Schiphol, Amsterdam, Almere richting Lelystad goed op orde is en dat er voldoende capaciteit is om de vervoersgroei te faciliteren met metroachtige frequenties en de aanhechting op de Hanzelijn. Wij hadden ons voorgenomen om de voorwaarden te creëren om de treindienst op korte termijn stapsgewijs van 8 naar 14 treinen per uur per richting uit te breiden, dus 28 treinen per uur over de Hollandse Brug. We zijn daar een goed eind mee op weg. De uitwerking van de maatregelen rond Amsterdam loopt goed. Zo'n twee jaar na het besluit is het hele tracébesluit vastgesteld in overeenstemming met alle betrokken regionale bestuurders. Voor de Flevolijn is in 2008 op basis van de resultaten uit de verkenning besloten tot een pakket van maatregelen. Onderdeel daarvan was een gedeeltelijke viersporigheid en dat was nog heel veel passen en meten. Bij de uitwerking tot een tracébesluit bleek echter dat de kostenraming van het pakket aanzienlijk hoger uitkwam dan het beschikbare budget. Ik heb de Kamer daarover in augustus geïnformeerd. Ik heb het nog eens laten checken, maar de kostenraming is gedetailleerd en reëel, tot mijn spijt overigens. Het is niet anders, dat zijn de feiten.

Je kunt in dat geval drie dingen doen. De eerste mogelijkheid is dat je gaat uitstellen en wachten op extra geld. De tweede mogelijkheid is het naar beneden bijstellen van de ambitie: minder treinen per uur, dus minder reizigers en dus minder klantvriendelijkheid van het ov. We hebben gekozen voor de derde mogelijkheid. We hebben de partijen op het spoor uitgedaagd door te vragen of het grote aantal treinen op een goedkopere manier toch geaccommodeerd kan worden. Toen ik deze vraag stelde, had ik niet verwacht dat we resultaat zouden boeken. Ik moest denken aan de veelvuldige oproep van vele commissieleden: hoe kan het nu toch zijn dat in een land als Japan per uur zo veel meer treinen over één spoor kunnen rijden dan bij ons en dat de treinen veel dicht op elkaar rijden? Men is daar diep ingedoken. Ik begrijp het als mensen verbaasd zijn over het punt dat we eerder op sommige stukken vier sporen nodig hadden terwijl we het nu met twee af kunnen. Tegelijkertijd ben ik blij dat nu blijkt dat het kan. Ik leg het in mijn simpele taaltje even uit, hoewel dat technisch misschien niet helemaal perfect zal zijn. We gaan op bepaalde plekken de seinen korter op elkaar zetten. Op kortere afstand zit men dan twee seinen achter de voorgaande trein. De treinen rijden dan korter op elkaar terwijl toch de veiligheidsmarge van twee seinen wordt gehandhaafd. Op deze wijze kun je meer treinen kort achter elkaar laten rijden. Vroeger stonden de seinen ver van elkaar. Omdat de treinen twee seinen afstand moeten houden, reden deze op grote afstand van elkaar. Er zitten nog veel meer «technicalities» aan, maar dat is even voor het beeld hoe wij in staat zijn om de verdichting op het spoor op een veilige manier te bereiken. Dit wordt niet alleen door ProRail gedeeld, waardoor het mede is bedacht, maar ook de heer Bert Meerstadt van de NS heeft er fiducia in. We bereiken daarmee precies op het moment dat wij het wilden en binnen het budget dat wij ervoor hadden, veertien treinen per uur per richting. Daar gaat het uiteindelijk om. Het gaat erom of je heel vaak per uur mooie treinen hebt. Het gaat er niet direct om of je twee meter meer naar links over een stuk rails rijdt of twee meter meer naar rechts, als je maar op het goede perron op tijd aankomt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister is een virtuoos met woorden, maar op dit punt draait hij toch echt om de hete brij heen. Er is een probleem met de Flevolijn en de uitvoering daarvan. De minister zegt dat het allemaal duurder is geworden dan gedacht. Hij moet er dan wel bij vermelden dat die kostenoverschrijding voor een belangrijk deel te maken heeft met de problematiek bij de Hanzelijn. Daar lijkt nu de Flevolijn de dupe van te zijn. De minister heeft inderdaad een zogenaamd Cost Clarification Team erop gezet. Uit de stukken daarvan blijken de feiten. Ik

begrijp, in alle redelijkheid, niet waarom zo'n belangrijk Flevoproject in de problemen komt vanwege kostenoverschrijding elders en dat de minister zegt: het prachtige is dat we dit altijd al zo gewild hadden; u krijgt meer voor minder. De minister moet dit helder toelichten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister verkoopt het lekker, maar het spoort toch niet helemaal. Bij de veertien treinen per uur komt ook de aansluiting op de Hanzelijn. Je kunt wel iets doen aan die seinen, maar het probleem is dat het dan misgaat bij de stations in geval van calamiteiten. Deze lijn is nu al enorm in gebruik. Kan de minister mij garanderen – volgens mij kan hij dat niet – dat deze tussenoplossing net zo goed spoort als de oorspronkelijke inzet voor deze lijn?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het gaat natuurlijk niet alleen om het aantal treinen, maar ook om de kwaliteit, de spreiding in het uur. Dat is een belangrijk punt. Het probleem is dat er geen inhaalsporen bij de stations zijn. Als er één trein stil komt te staan, door welke oorzaak dan ook, hebben we een megaprobleem. Minimaal zullen er inhaalsporen moeten komen bij de stations. In ieder geval zullen de procedures voor een integrale spoorverdubbeling door moeten lopen. We moeten daarvoor natuurlijk wel de financiering rond krijgen. Dat gaan we vanmiddag niet redden, maar hopelijk wel voor het voorjaar van 2012. We krijgen er straks hopelijk ook geld bij.

Minister **Eurlings**: Ik heb niet willen beweren dat het allemaal mooi is. Ik begon met te zeggen dat het gewoon duurder is geworden dan gepland. Dat is helemaal niet leuk. Klaar. Ik heb toen gezegd – straks kom ik op de meerkosten terug – dat je dan drie dingen kunt doen: of je stelt het uit en wacht op extra geld, of je haalt de ambitie omlaag of je probeert op een andere manier dezelfde ambitie voor de reizigers te bereiken. Dat laatste hebben wij gedaan. Ik ben blij dat dit gelukt is. Ik ben niet blij dat het probleem zich heeft voorgedaan. Dat heb ik niet willen beweren. Wat was er aan de hand? In 2008 hebben we vooral geluidsmaatregelen onderzocht op de trajecten waar het spoor wordt uitgebreid. Dat was niet goed, want het werd al snel duidelijk uit jurisprudentie dat je op de hele corridor moet onderzoeken, van knooppunt naar knooppunt. We hebben het over maatregelen die door de toename van het verkeer langs het tracé van de Flevolijn moeten worden genomen en bij het stukje vasteland over de Hollandse Brug heen. Daar slaan die kosten neer. Het blijkt dat daarvoor voor circa 100 mln. meer aan geluidsmaatregelen nodig is. Nogmaals, dat vind ik niet leuk. Ik herinner de Kamer aan de discussie eerder tijdens deze kabinetsperiode over het besluit waarin nog wel die grotere stukken viersporigheid zaten. In het begin was het beeld dat het hele stuk viersporig zou moeten zijn. We hebben toen een moeilijke discussie gehad waarmee we een soort waaier gemaakt hebben: stukje vier, stukje twee, stukje vier, stukje twee. Toen speelde ook de discussie dat dit niet goed zou zijn. We hebben destijds al de conclusie getrokken dat het niet om het aantal bielzen gaat, maar om het aantal treinen. Ik had dit financiële probleem liever niet gehad, maar het is een geluk bij een ongeluk dat we door innovatie een manier hebben gevonden om net als in het buitenland de treinen dichter op elkaar te laten rijden. Ook bij andere corridors kunnen we hiervan profiteren. Het zit ook breder in het PHS. We kunnen dat nu verwerken. Het is gewoon handig, want daarmee is het misschien in de toekomst wel mogelijk dat op veel meer trajecten meer treinen gaan rijden. Als je overal vier sporen moet aanleggen om veel treinen te laten rijden, ben je failliet voordat je een paar corridors verder bent. Ik ben dus niet blij, zo zeg ik nogmaals tegen mevrouw Dijkema, maar het is een geluk bij een ongeluk dat we het zo kunnen oplossen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De kern van de vraag is bij welk project de grootste overschrijding zit. Het spijt mij zeer, maar ik laat op dit punt niet los. Als u het nu niet wilt zeggen, stuurt u maar een brief. Ik wil het gewoon zien. Ik denk dat het grootste deel van het probleem bij de Hanzelijn zit en een kleiner deel van de overschrijding bij de Flevolijn. Als dat zo is, moet de minister dat gewoon zeggen.

Minister **Eurlings**: Ik zeg toe dat ik dit schriftelijk in detail aan de Kamer doe toekomen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Aangezien hij zes mensen bij zich heeft, neem ik aan dat de minister nu, misschien niet in detail, ten minste de vraag zou kunnen beantwoorden of het waar is dat het merendeel van de kostenoverschrijding voortvloeit uit de Hanzelijn. Dan is het dus unfair om de Flevolijn daar het slachtoffer van te laten worden.

Minister **Eurlings**: De maatregelen betreffen een stuk langs het tracé van de Flevolijn en een stukje op het vasteland over de Hollandse Brug heen. Die maatregelen hebben natuurlijk te maken met het sterk toenemende vervoer op de Flevolijn, een toename die kleiner zou zijn als er geen Hanzelijn zou komen. In die zin ligt er natuurlijk wel een verband met het feit dat bij het besluit van de Hanzelijn eerder is gezegd dat er later meer geld nodig zou zijn voor maatregelen in verband met het geluid. De investeringen hebben betrekking op het tracé van de Flevolijn en op de overkant van de Hollandse Brug richting het stukje vasteland. Dat is het beeld. Ik kan het niet mooier maken. Als je in deze stoel zit, heb je met dit soort feiten te maken. Ik zal de Kamer het overzicht in detail doen toekomen. Ik vraag de Kamer alleen om de potentie te zien dat wij misschien met deze nieuwe techniek op tal van plekken in het land op een veel goedkopere manier hoogfrequent spoorvervoer mogelijk kunnen maken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zou heel graag en heel lang over deze nieuwe techniek willen praten, ook met de opvolger van deze minister, maar we zijn het niet eens over de feiten. Dat kunnen we natuurlijk niet hebben en daarom wil ik graag een specifieke reactie op de rapportage van het Cost Clarification Team, waarin namelijk iets anders wordt gesteld. Ik wil graag van de minister weten waarom die rapportage onjuist is.

De **voorzitter**: U hebt heel nadrukkelijk uw verzoek gedaan. Daar is een toezegging op gekomen. We hebben die genoteerd. Deze is na te lezen in het verslag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik ben het er niet mee eens dat er nu eigenlijk voor de B-variant dreigt te worden gekozen met deze nieuwe systematiek. Er is alle reden voor reizigers om hiervoor in actie te komen. Gaat de minister ook nog in op de vraag wat er gebeurt op stations in geval van calamiteiten? Daar wordt namelijk enigszins overheen gepraat. Ook de heer Slob sprak al over dit punt. Ik wil heel nauwkeurig weten hoe dit zit. Anders is het een wassen neus en daar zit ik eerlijk gezegd niet op te wachten.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij voorstellen. Kunt u die toezegging doen, minister?

Minister **Eurlings**: Die toezegging doe ik graag.

De heer **Bashir** (SP): Het dichter op elkaar plaatsen van de seinen tussen Amsterdam en Almere zorgt mijns inziens voor een onacceptabele

vertragingsgevoeligheid. Deelt de minister die kritiek? Zorgen we nu niet voor een desinvestering? De seinen die extra worden geplaatst, zullen straks moeten worden weggehaald als we overgaan op ERTMS.

Minister Eurlings: Het is geen desinvestering, want deze seinen zullen blijven. Hoewel ik ingenieur ben, ben ik zeker niet gespecialiseerd in deze richting maar de experts zeggen dat het wel degelijk kan. Ik denk terug aan het moment dat ik in Ushiku elke ochtend de trein nam op weg naar de printerfabrikant waar ik een tijd lang een project heb gedaan. Daar kwamen de treinen om de paar minuten. Toch is Japan zo ongeveer het veiligste treinland dat er is, met een van de drukst bereden sporen. We hebben gewoon de kosten onderschat. Ik hoef daar niet omheen te draaien. Het is gewoon een feit. Dat gebeurt soms. Toen ik in Japan op werkbezoek was, dacht ik: waarom kunnen we in Nederland de treinen niet zo dicht op elkaar laten rijden? Deze vraag kwam ook uit de Kamer. Kamerleden zijn net voordat ik minister werd met toenmalig minister Peijs mee geweest naar het Verre Oosten. Ik ben blij dat we op dat vlak een doorbraak lijken te hebben gevonden in Nederland. We gaan bij de schriftelijke beantwoording in op de vragen van mevrouw Dijkma, mevrouw Van Gent en de heren Bashir en Slob. Dit wordt een totale beschrijving van de veiligheid, de calamiteiten en de betrouwbaarheid van de diensten, ook in relatie tot de eventuele noodzaak van inhaalsporen, die er volgens ons niet is.

Ik doe nog een bescheiden suggestie. Misschien is het interessant om in dit verband een technische briefing te houden. Mijn ambtenaren zijn in elk geval zeer bereid om op dit punt de diepte in te gaan.

De voorzitter: Dat zal de commissie vanzelf bekijken. We moeten dit eerst even schriftelijk krijgen.

De minister is aan zijn derde blokje toe.

Minister Eurlings: Ik kom op de inpassing in het algemeen. Ik kan over de hinder het volgende zeggen. We hebben in Nederland normen die overal gelden voor alle woningen langs het spoor. Dit is echt van belang. Heel veel mensen in ons land wonen vlak langs het spoor. Je moet ergens een maat hebben. In alle gevallen zal hoe dan ook in de toekomst de extra hinder beperkt blijven tot de geldende wettelijke grenzen voor geluid en externe veiligheid. Een vernieuwing is dat in het kader van het basisnet er nu heel goed samen met de regio's – dat is niet gemakkelijk, maar het gebeurt wel – een balans wordt gevonden tussen wat maximaal kan worden vervoerd, en, doorredenerend, wat maximaal als onveilig kan worden geaccepteerd, en hoeveel woningen en ontwikkeling daar tegenover gezet kunnen worden. Het voordeel is dat je zeker weet dat de veiligheid goed beschermd blijft, dat je tevens weet als gemeente wat je kunt ontwikkelen, maar ook dat je het bewust doet. Vroeger was weleens sprake van het volgende. Er ligt een spoorlijn, waar in de komende jaren heel veel extra goederenvervoer overheen moet en toch moet er, overigens in een heel leeg veld, net tegen de rails aan één appartementencomplex worden gebouwd. Dan heb je een probleem. Er wordt ook logischer gekeken hoe het een zal inwerken op het ander. Het basisnet is in dat kader een goede vooruitgang.

Wat betreft de inpassingen, wij houden strenge regels aan voor geluid en externe veiligheid. We passen de SBR-richtlijnen en tracébesluiten toe. Op dit moment hebben we 50 mln. gereserveerd voor maatregelen in verband met de trillingen. Landelijk is 100 mln. gereserveerd voor overwegen. In de lokale uitwerking van het PHS gaan we dit per situatie bekijken. Er zal dus ook moeten blijken of binnen de beschikbare middelen voldoende inpassing mogelijk is. Daarmee ga ik weer over mijn graf heen; het is echt surrealistisch om hier in deze dagen te zitten. Als voldoende inpassing niet mogelijk is, dan komen mijn opvolger en de Kamer voor

een keuze te staan. We hebben dat eerder met andere trajecten meege- maakt, zoals met de A4 Midden-Delfland. Daarbij lukte het niet binnen het budget. We hadden 660 mln., maar dat was niet genoeg omdat we iets over het hoofd hadden gezien. De tunnel moest anders. Je kunt dan ook weer kiezen: doen we het wel of niet? Toen heb ik gekozen om het wel te doen. De Kamer heeft mij daarin gesteund. Het kost wat meer, maar de A4 komt er wel. Dat is dus finetuning: aan het eind van het verhaal helder in beeld hebben hoe je het gaat doen. De net genoemde bedragen vormen het budget dat we op dit moment hebben en op basis waarvan ik als hoogdemissionair minister mag redeneren.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Ik begrijp dat en dat je dat van tevoren niet allemaal precies uit kunt rekenen. Maar als we kijken naar alle problemen die er zijn, moeten we dan niet gewoon constateren dat de kans vele malen groter is dat er 50 mln. te weinig is dan de kans dat we er geld aan overhouden?

Minister **Eurlings**: Ik snap uw zorg als ik eerder heb gezegd dat we kosten te laag hebben ingeschat en nu met een verhaal kom dat we die goed inschatten. De genoemde 50 mln. en 100 mln. komen bovenop het al beschikbare geld voor inpassing. Het is extra geld. Daarbij heeft ook ProRail nogmaals aangegeven dat men denkt dat het hiervoor kan. Het zal alleen moeten blijken. Als het dadelijk niet kan, komt er een andere discussie. Ik heb in drieënhalve jaar veel projecten gezien. Soms komt het perfect uit, heel soms houdt je geld over en wat vaker dan soms kost het extra geld.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ga ervoor!

Minister **Eurlings**: Ik zeg tegen mevrouw Van Gent dat het niet goed is om allerlei onrust te creëren op dit moment, wat zij overigens ook niet zal willen. Als minister moet je je bij het maken van een financiële planning baseren op de meest betrouwbare inschatting van de experts. Maar iedere planning is ook maar een planning. Je moet het in de praktijk zien. Als ik hoor en zie hoe de Kamer in het debat zit, bijna Kamerbreed, kan ik mij niet voorstellen dat zij het op een paar pecunia laat lopen als er extra inpassing nodig is. Ik vraag de Kamer om dat vertrouwen in zichzelf te hebben. Deze Kamer zit er straks nog bij, ik niet meer. Heb vertrouwen in uzelf, zo zeg ik ook tegen mevrouw Van Gent.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Dit is precies mijn punt. Ik zie veel te vaak overschrijdingen. De minister bevestigt eigenlijk dat overschrijdingen vaker wel dan niet voorkomen. Vervolgens zegt hij: de Kamer zit er zo enthousiast in dat zij wel weer akkoord gaat. Zou het niet verstandig zijn dat we bij die inschattingen rekening houden met de kans op overschrijdingen? Het budget zou dan bijvoorbeeld geen 50 mln. maar 75 mln. kunnen zijn. Zo weten we tenminste a priori waar we aan toe zijn. Dan valt het wat vaker mee.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp de wens die achter deze vraag zit. Je moet bij het maken van een financiële planning uitgaan van de meest realistische inschatting. Je moet namelijk ook een beetje druk op het proces houden, zeker in tijden waarin de staatsschuld iedere dag gierend toeneemt. Je probeert het efficiënt te doen. Ik heb heel open gezegd dat het een aantal keren is gebeurd dat iets behoorlijk meer heeft gekost. Ik heb een voorbeeld genoemd. We zijn daar ook uitgekomen. Het is ook vaak zo geweest dat iets goedkoper was. De laatste jaren is dat vaker gebeurd dan aan het begin van mijn periode. Daar ben ik blij om. Maar dit is gewoon de inschatting van ProRail. Ik kan nu zeggen dat ik het zeker weet, maar ik weet het niet helemaal zeker. Het is alleen wel de meest reële inschatting

die de experts geven. We zullen het straks zien. De feiten zijn altijd een sterker argument dan een theoretische planning vooraf. Ik wijs nog even op de discussie die in het oosten en rond Deventer gevoerd zal moeten worden. Dat duurt nog zeker een jaar. Dan hangt het toch ook gedeeltelijk van de conclusies uit zo'n discussie af hoeveel iets gaat kosten. Het ministerie van Financiën kijkt mee en luistert waarschijnlijk nu zelfs mee. Je moet uitgaan van de planning zoals die wordt aangeleverd. Zo gaat het bij ieder project. Soms valt het mee en soms valt het inderdaad wat tegen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb er niet zo'n behoefte aan om nu nog uitgebreid over de exacte normen voor geluid en trillingen te praten. De minister zegt: wij hebben dat allemaal. Bij de HSL in Lansingerland blijkt dat er verschillende meetmethoden zijn. Er zijn verschillende tabelletjes van normen en dergelijke. Ik wil echt dat we een keer duidelijkheid hebben, niet alleen voor onszelf. Ik kom er als Tweede Kamerlid, dat toch redelijk met het onderwerp bezig is, al niet uit. Laat staan dat bewoners en het gemeentebestuur weten waar ze aan toe zijn. Ik herhaal mijn vraag. Ik wil voor februari een pakketje met afspraken voor de komende jaren. Er is dus nog een paar maanden de tijd. Zo weet iedereen hoe we het gaan doen. Gaat het bijvoorbeeld om een piek of is het een vierentwintiguursbelasting, en wordt 's nachts hetzelfde geteld als overdag? We kunnen er nu niet uitkomen, maar we moeten voor de komende jaren wel gewoon duidelijkheid hebben, opdat iedereen weet: zo gaan we het in Nederland doen.

Minister **Eurlings**: Dit lijkt mij een helder pleidooi. In het kader van sneller en beter – dat heb ik zelf ook echt proberen te bereiken – gaan wij veel meer over naar goed praten van tevoren en vervolgens het doen van metingen. We kijken daarmee wat er gebeurt. Ik ken de discussie rond Lansingerland goed. Daar zal ook nog het nodige over gezegd worden. Maar daar zullen wij blijven meten, ook als straks de snelle treinen op de rails staan. Ik kan mij voorstellen dat de heer Aptroot zegt: wij willen het preciezer hebben en wij willen dat het boven iedere twijfel verheven is hoe wij de komende jaren met bijvoorbeeld het punt van de trillingen omgaan. Bij veel mensen die langs het tracé wonen, blijft de vraag of het wel goed is. De rechter heeft enig comfort gegeven, als het gaat om de manier waarop wij het proberen te doen. Tegelijkertijd moet je wel voor eens en altijd klaarheid hebben. Wat nu in Lansingerland gebeurt, kan straks langs een andere lijn ook gebeuren. Ik kan mij zomaar voorstellen dat die discussie intensief wordt gevoerd en tot heldere conclusies leidt.

De heer **Aptroot** (VVD): We hebben nu dus de toezegging dat wij uiterlijk 1 februari 2011, over ruim drieënhalve maand, en als het kan eerder, van de regering het voorstel krijgen over de wijze waarop we het gaan doen. We kunnen er dan nog een keer met elkaar over praten en dan geven we er een klap op.

Minister **Eurlings**: Dat is ingewikkeld, want VROM zit ook aan tafel. We zullen wel onze uiterste best doen om dit uiterlijk 1 februari aan te leveren, zodat daar rond 1 februari een debat over kan worden gehouden. Mochten er technische hiccups zijn, dan zal de Kamer daar zo snel mogelijk over worden geïnformeerd.

Ik kom op de dichtligtijden. Op dit moment zijn er geen normen voor de lengte van de dichtligtijden van de spoorbomen. In het PHS is geld beschikbaar om een aantal overwegen aan te pakken; ik noemde eerder de 100 mln. Hiervoor ga ik in overleg met de regio's in de komende fase van het PHS. «Ik» is «de minister van Verkeer en Waterstaat». Overigens doet de spoorsector altijd risicoanalyses. Daarmee wordt gezien welke maatregelen hoe dan ook nodig zijn. In de discussies daarover zal veel specifieker op concrete situaties worden teruggekomen.

Dan het PHS in het kader van de m.e.r. Het PHS zal in het teken staan van de uitwerking van lokale maatregelen – ik heb al gezegd dat wij nu aan deze fase beginnen – in overleg met regio's en in intensief overleg met betrokkenen. Wij hebben een procedure voor of en, zo ja, hoe wij met de m.e.r. omgaan. Er wordt inhoudelijk afgewogen waar wel en geen m.e.r. komt. Ik laat mijn tekst nu even voor wat hij is. Ik wil een extra toezegging doen dat wij naar beide alternatieven, de spoorboog en alternatieven die ik daarvoor heb genoemd, een m.e.r.-studie zullen doen. Laten wij maar direct doorpakken, ook om extra zekerheid en helderheid te geven aan de bewoners en omwonenden. Het lijkt mij het beste dat wij dat heel helder toezeggen. Dan weten wij in ieder geval dat, als er een eindbesluit wordt genomen, het op basis is van die diepere analyse.

Moeten de goederen wel 24 uur per dag over nieuwe routes? Die vraag is ook gesteld. Dat is in ieder geval nodig in de dagperiode wanneer er op de drukste lijnen hoogfrequent wordt gereden. Ook 's nachts zal er sprake zijn van goederenverkeer maar wel behoorlijk minder. Daarbij zullen goederentreinen, indien geluidsplafonds zijn bereikt, in de avond en nacht op routes moeten rijden waar wel nog ruimte is voor geluid. Ik noem dit even omdat het geluidsplafond iets nieuws is. Dat heb ik met collega Jacqueline Cramer, toenmalig minister van VROM, ontwikkeld. Ik vind dat een belangrijke verbetering. Het verbaasde mij dat nooit meer werd gekeken naar hoe het geluid toeneemt als een lijn er eenmaal ligt. Pas als een weg werd veranderd, werden ineens geluidswallen gebouwd. Een weg die in 1960 was aangelegd, had intussen veel meer verkeer en gaf dus veel meer geluid. Nu krijg je een maximumgeluidsplafond waarin is vastgelegd wat er maximaal aan geluid van een lijn mag komen. Dat is een veel betere garantie, waarbij je weet dat je daar nooit meer doorheen kunt. Het wetsvoorstel ligt nog wel in de Kamer. Wij hebben dat bewust en vol overtuiging gemaakt. Ik reken erop dat het tot besluitvorming zal leiden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij moeten niet per se door die gebieden. Daar is nu zo veel kritiek op. De kans en de kracht liggen in het gegeven dat wij hier niet de indruk moeten wekken dat wij een en ander moeten en wel maximaal moeten. Die indruk ontstaat nu wel. Dat betekent concreet dat je niet automatisch door gebieden moet waar de meeste overlast is, als je door andere gebieden kunt waar veel minder overlast is. Ik kan het ook omdraaien: wij moeten volledig inzetten op de gebieden waar nu de minste overlast is.

Minister **Eurlings**: Dat doen wij ook bij voorkeur. Daarom heb ik net in een interruptie toegezegd dat, naast alle tariefdifferentiatie waarmee de Betuweroute moet worden gestimuleerd, wij heel wijs zullen bekijken of wij de Betuweroute op andere manieren relatief nog aantrekkelijker kunnen maken. Ik heb ook toegezegd dat wij het zicht daarop onderdeel willen laten zijn van de besluitvorming rond hoe wij omgaan met de problemen in het oosten van het land. Zo weten wij zeker dat wij maximaal de Betuweroute gebruiken, die zo goed is aangelegd, ver van woningen met blussloten en geluidswallen. Tegelijkertijd heb je deze discussie op veel plekken in Nederland. Ik heb mij vaak langs de Brabantroute begeven en vaak met mensen rond de Brabantroute en Utrecht gesproken. Ook daar knelt het vaak en worden de overlast en de externe veiligheid als problematisch gezien. Ik heb een en ander echter toegezegd. Wij proberen dat dus. De vraag is of wij het maximale doen, maar dat moet blijken uit de analyse waar om werd gevraagd. Dat komt dus terug voordat wij een voorstel doen over de manier waarop wij dit gaan oplossen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat betekent dus niet dat wij een en ander dag en nacht moeten doen. De overlast wordt immers heel vaak in de nacht

ervaren. Dat accent moet worden gelegd. Dat verschil van perceptie moet er komen: niets moet, het hoeft niet altijd en zeker niet dag en nacht.

Minister **Eurlings**: Dat begrijp ik. De enige restrictie is de volgende. Ik zeg het voorzichtig, want er zal vast nog wel ergens een klein stukje vergelijkbare lijn zijn, maar behoudens de Betuweroute is er in Nederland geen grote spoorcorridor waar je goederenvervoer naar zou kunnen omleiden zonder dat het daar weer tot veel extra overlast leidt. Wij leven in een dichtbevolkt land. Vroeger, eind negentiende eeuw, werden de spoorlijnen aan de rand van de stad gelegd, maar intussen is die stad zo gegroeid dat de spoorlijn recht door bewoond gebied gaat en het bijna overal knelt. Dat maakt het moeilijk. Daarom spits ik de opmerking van de heer De Rouwe direct toe op de Betuweroute, omdat die onze enige grote corridor is waarvoor ik wel durf te zeggen: daar zouden wij veel meer goederenvervoer kunnen laten plaatsvinden zonder aanmerkelijk overlast te creëren. Overigens zijn zelfs daar nog gevoeligheden, al hebben wij daar miljarden geïnvesteerd om omwonenden beter te beschermen. Daarom heb ik toegezegd: voordat wij besluiten nemen over het oosten van het land moeten wij maximaal bekijken wat wij nog meer kunnen doen zodat het voor de goederenvervoerders nog veel aantrekkelijker is om de Betuweroute te gebruiken.

De **voorzitter**: Ik zie veel instemmend geknik, maar de tijd knelt nu een beetje. Wij gaan het echter wel redden, want de minister gaat de beantwoording afwerken. De aanwezige commissieleden weten zelf of zij aan het plafond van hun interrupties zitten. Ik wil hun vragen daarin terughoudendheid te betrachten. Als zij dat willen, krijgen zij aan het einde van het betoog van de minister de kans om te interrumperen dan wel hun betoog in de tweede termijn te hervatten.

Minister **Eurlings**: Er is een aantal opmerkingen gemaakt over de andere corridors. Er is het nodige gezegd over al dan niet viersporigheid. De vraag was: hoe zit het allemaal? Hierbij wil ik refereren aan de schriftelijke beantwoording (32 404, nr. 4). Vraag 75 luidt: «Wordt er in de Voorkeursbeslissing PHS uitgegaan van volledige viersporigheid tussen Den Haag en Rotterdam? Zo nee, waarom niet? Zo nee, hoe rijmt u het feit dat in de uitgangspunten voor de Milieu Effect Rapportage voor de A4 Midden-Delfland is uitgaan van volledige dubbelsporigheid op het baanvak Den Haag-Rotterdam, terwijl in het PHS wordt afgezien van spoorverdubbeling op dat baanvak?» Mevrouw Van Gent komt niet als enige met die vraag; hij is al vaker gesteld. Het antwoord is: «Nee. Als referentiesituatie voor PHS geldt viersporigheid tussen Den Haag HS en Rijswijk en een tunnel in Delft die geschikt is voor (toekomstige) viersporigheid. In de voorkeursbeslissing PHS van het kabinet is besloten tot een viersporig ingerichte tunnel in Delft en vanuit Delft bezien viersporigheid tot en met Rijswijk, respectievelijk Delft Zuid, alsook seinverdichting ter hoogte van Delft Zuid.» Ook die maatregel zit er in. En verder: «Deze maatregelen maken het mogelijk om acht intercity's en zes sprinters per uur op de corridor Den Haag-Rotterdam te laten rijden.» Het gaat dus niet om zes/zes, maar acht/zes. Dat zijn er echt heel erg veel.

De heer Dijkgraaf vroeg of de prognose van de groei van het vervoer niet te hoog is. Dat is maar de vraag, want wie had kunnen denken dat, toen ik voor het tweede jaar minister was en wij lange tijd tegen 5% groei aan reizigersvervoer aanzaten, ineens een crisis zou komen en het hele vervoer in elkaar zou kukelen? Je weet het nooit zeker, maar de prognosemethode waar wij ons op baseren, is extern gevalideerd. Met alle relevante factoren waar doorgaans rekening mee wordt gehouden, is rekening gehouden. 5% groei was een streven, geen prognose. De ambitie van het afgelopen kabinet was torenhoog, want maar twee keer eerder in de geschiedenis van ons land is een groei van 5% bereikt, behoudens bij

de invoering van de ov-studentenkaart, wat speciaal is. Wij als kabinet wilden dat als de standaardlijn. Wij hebben er alles aan gedaan met maatregelen. Die 4,5 mld. is ook daarvoor bedoeld. Tot en met 2020 zouden wij met het PHS zo'n 40% groei bereiken, zonder het PHS maximaal 27%. Het voegt dus wel degelijk heel veel toe. Vervolgens moet de reiziger de rode loper die wij uitrollen, echter ook betreden. Daarom hebben wij juist investeringen gedaan in de grote corridors tussen de Randstad en de regio's in drie richtingen waar wij denken dat het vervoerspotentieel het grootst is, zodat de extra treinen gevuld rond gaan rijden.

De discussie over station Schiedam Kethel. Zoals aangegeven in antwoorden op Kamervragen op 30 augustus is station Kethel niet los te zien van de gehele corridor. Binnen het PHS is de viersporigheid, die aan de orde is als station Kethel wordt geopend, niet nodig gebleken. Ten eerste zijn alleen lokale inhalingen op het station niet genoeg. Ten tweede is er tot 2020 geen vervoerskundige aanleiding voor dit station. Dan komt de hoofdvraag. Opname van wat ik zojuist stelde rondom het station in het PHS, vergt zo'n 100 mln. plus de aanleg van het station. Dat kan, maar binnen de middelen die ik heb, is dit alleen te bereiken als ik terugval op zes intercity's en maatwerk. Dat betekent dus geen acht intercity's maar nog maar zes, en geen zes stoptreinen maar waarschijnlijk heel wat minder. Puur vervoerskundig gezien kun je veel meer reizigers vervoeren als je niet terugvalt, wel uitgaat van acht/zes en station Kethel uitstelt. Als je station Kethel wel gaat aanleggen, heb je weliswaar een station Kethel maar behoorlijk veel minder vervoerspotentieel op de corridor. Dan is de keuze: meer treinen op de corridors of het nieuwe station. In overleg met de zuidvleugel hebben wij gekozen voor het eerste, meer treinen op de corridors, omdat daar de meeste reizigers tot 2020 profijt van zullen hebben. Is daarmee het station definitief weg? Nee, want na 2020 kan het station er alsnog komen. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) zal dit station worden meegenomen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik kijk ook even naar de klok. Wij moeten nu niet dit hele punt gaan uitdiscussiëren. De minister heeft voor een deel herhaald wat wij in de schriftelijke beantwoording al hebben gekregen. Dat geeft niet, maar dit punt is voor discussie vatbaar. Ik stel voor om dit op een later moment middels een Kameruitspraak uit te vechten. Er is immers ook nog heel veel niet onderzocht. Ik vind dit in ieder geval niet bevredigend.

De **voorzitter**: Wat stelt u nu voor? Vraagt u om een derde termijn?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Er zal ongetwijfeld een VAO komen van dit overleg. Dan nemen wij dit onderwerp daarin mee.

De **voorzitter**: Dat kondigt u nu al aan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Deze antwoorden vind ik in ieder geval niet bevredigend.

De **voorzitter**: Het lijkt erop dat dit deel van de beantwoording vooralsnog onvoldoende is. Waarschijnlijk krijgt de minister straks in de vorm van een motie te horen dat hij daar aanvullende informatie over moet geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er zal worden verzocht dat de vragen die gesteld zijn, beantwoord worden.

Minister **Eurlings**: Welke vragen zijn nog niet beantwoord?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nou, vragen die wij in eerste termijn hebben gesteld over afspraken die hier eerder over zijn gemaakt.

De **voorzitter**: Er zijn nog een paar vragen waar wij nog net voor 17.30 uur doorheen kunnen komen. Dan is er zelfs nog ruimte voor een tweede termijn met een minuut spreektijd. Ik wil het graag op die manier doen. Ik heb echter het bezwaar genoteerd dat de beantwoording op dit onderdeel onbevredigend is. Daar gaan wij geen uitgebreide discussie over voeren. De Kamer heeft al aangekondigd wat zij daarmee wil. Dan zal daar een brief of iets dergelijks op moeten volgen. De minister vervolgt zijn beantwoording.

Minister **Eurlings**: Het komt de Kamer meer dan toe om over dit soort zaken een uitspraak te doen. Ik heb alleen willen zeggen: ziet u wel de andere kant van de zaak. Als het station wordt aangelegd binnen het budget, dan hebben wij veel minder treinen. Als je je ambitie overeind wilt houden, kost het je heel veel extra geld. Het heeft een grote financiële consequentie. Het is dus een kwestie van kiezen, en niet van een free ride en alles wat wij zouden willen, tegelijkertijd. Overigens als ik een vraag van mevrouw Van Gent ben vergeten, dan hoor ik dat dadelijk graag, want dan heb ik die gewoon gemist en dat spijt mij dan. Ik zie nog een aantal vragen liggen maar geen enkele met de naam «Van Gent».

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent kennende zal zij u daar zeker aan helpen herinneren. U hebt al twaalf jaar een relatie, heb ik begrepen, dus dat moet goed komen.

Minister **Eurlings**: En toch nog steeds samen, hè.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is wel een latrelatie.

De **voorzitter**: Het is geen gezin in elk geval.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ga nu even in hink-stap-sprong door mijn vragen. Op het traject Amsterdam-Utrecht 160 km/u of 200 km/u rijden? De netverklaring was daar niet dubbel over. De buitenste sporen zijn voorbereid op 200 km/u, vooral de kunstwerken, het beton. Maar de bedoeling is altijd geweest om 160 km/u te rijden. Daar is ook het beveiligingssysteem op ingericht. Een keer heeft per ongeluk in een netverklaring van ProRail gestaan dat 200 km/u mogelijk zou zijn, maar dat is direct daarna hersteld en naar 160 km/u teruggebracht omdat de beveiligingssystemen op 160 km/u zijn ingericht. Waarom is er niet voor alle corridors een PHS? Uit de studie LMCA-Spoor 2007 blijkt dat er tot 2020 niet op alle corridors voldoende reizigers zouden zijn. Het heeft weinig zin om het spaarzame geld dat wij hebben, te investeren om op plekken extra treinen mogelijk te maken als de NS die treinen vervolgens niet laat rijden of als de treinen leeg zijn. Daarom hebben wij geprioriteerd op de lijnen die «dik» zijn, zoals wij zeggen. Een vraag ging over apart onderzoek naar modal shift. Per corridor is dat bekeken. De overstap van auto naar trein is ook per corridor aangegeven. Op pagina 43, 45 en 50 zijn de groeiparameters per corridor nadrukkelijk weergegeven. Om alle reizigers per corridor te kunnen verwerken is het maatwerk zes en zes er uitgerold: zes intercity's en zes stoptreinen. Dat is een hogere ambitie dan wij aan het begin van dit proces voor mogelijk hadden gehouden. Ik wil dan ook de partijen en de spoorwereld danken voor hun innovatie en het meedenken om dit binnen de budgetten mogelijk te maken. Hoe zit het met het opnemen van het European Rail Traffic Management System (ERTMS) in het pakket PHS? Deze discussie komt bijna ieder spoordebat terug. ERTMS is een veelbelovend systeem maar heeft nog

veel onzekerheden. Denk eens even terug aan de lol die wij gehad hebben rond het in gebruik nemen van de hogesnelheidslijn en ERTMS. Ik kon dat woord op een gegeven moment even niet meer horen. Het komt er echter wel en het wordt steeds beter. Er komen ook nieuwe versies, die steeds meer mogelijkheden bieden. Daarom gaan wij allereerst op basis van een aantal proeven van de sector in 2012 en 2013 na welke vervolgstappen wij kunnen zetten. Potentiële besparingen van ERTMS binnen het PHS zijn echter relatief beperkt, zoals het er nu naar uitziet. In 2012 of uiterlijk in 2013 kunnen wij bezien of en, zo ja, hoe het PHS-pakket kan worden bijgesteld. Dat kan nog. Met de termijnen die er zijn, kunnen wij daar, in spoortermen gezegd, nog een aantal wissels in omzetten. Maar eerst moeten wij meer weten over ERTMS zelf, want tot nu toe heeft ERTMS vooral tot veel ellende geleid. In het PHS doen wij overigens veel voor benutting door die heel dure extra sporen alleen maar aan te leggen als het echt niet anders kan.

Er werd gevraagd wie of wat voorrang heeft: personen of goederen. Dat is geregeld in de AMvB capaciteitsverdeling. Er ligt een voorstel in de Kamer om die AMvB aan te passen. Personen worden in de spits, als het druk is, op veel plekken geprioriteerd boven goederen. Bijna overal krijgen zij de prioriteit. Er zijn echter enkele lijnen waar in dat geval heel grote problemen zouden ontstaan en waar wij de prioriteit dan ook niet hebben veranderd. Daar zal vast nog over gediscussieerd worden. Het geldt overigens alleen in de spits en situaties van overbelastverklaring. Normaal zit men elkaar nauwelijks in de weg.

De heer Aptroot vroeg of de goederentreinen door Dordrecht dertien keer alle veiligheidsnormen overschrijden. Ik ken deze discussie zeer goed en weet dat het heel gevoelig ligt. Ik heb er ook met gedeputeerde Van Heijningen vaak over gediscussieerd. Er ligt een grote uitdaging in Dordrecht maar ik wil het misverstand wegnemen dat de wettelijke norm van externe veiligheid in Dordrecht wordt overschreden. Die wordt niet overschreden. Wat overschreden wordt is het groepsrisico. Dat is een streefnorm die er later is bijgekomen. Dat groepsrisico is hoger dan de daarvoor geldende oriënterende waarde. Dat heb je op sommige plekken in Nederland. Omdat het geen wettelijke norm maar een streefnorm is, ga je vervolgens samen met de regio bekijken hoe je dat groepsrisico op een zo goed mogelijke manier verder verlaagt. Het is dus wel een opgave voor ons om daaraan te werken. Juridisch is het geen probleem maar wij gaan in Nederland verder dan wij wettelijk moeten en hebben dus met Dordrecht gezegd: wij gaan er samen voor om dit risico terug te brengen. Als de spoorboog bij Meteren is gerealiseerd volgens het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, dan zal het goederenvervoer door Dordrecht afnemen en dus ook het groepsrisico. Dit is een van de stimulansen bij het voorstellen van die spoorboog. Op die manier ontlasten wij immers het drukke kruispunt bij Dordrecht en proberen wij het probleem, dat weliswaar geen wettelijk probleem is maar wel een reëel, te verminderen. Hiermee ben ik aan het eind van mijn beantwoording. Ik ben vast veel vragen vergeten, maar dat hoor ik dan graag van de commissieleden.

De voorzitter: Ik heb net al aangegeven dat ik voor 17.30 uur nog even de mogelijkheid wil geven voor een of twee interrupties.

De heer Slob (ChristenUnie): Ik zou graag nog een antwoord hebben op mijn vraag over de norm van spoorwegovergangen. Het is van belang dat wij daar duidelijkheid over creëren.

Minister Eurlings: Ik dacht deze vraag beantwoord te hebben maar misschien heb ik mij niet voldoende helder uitgedrukt. Op dit moment zijn er geen normen voor de lengte van de dichtligtijden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dat was mijn constatering en mijn vraag was of wij daar niet iets aan moesten doen.

Minister **Eurlings**: Op dit moment hebben wij de benadering dat wij op basis van maatwerk met de regio gaan bekijken of er een probleem is. Wij maken een risicoanalyse: hoe gevaarlijk is de lokale situatie? Op basis daarvan bekijken wij wat acceptabel is. Bij de nadere uitwerkingsslag gaan wij niet alleen in het oosten van het land maar overal waar het PHS aan raakt, van overweg naar overweg kijken en dan met een voorstel komen hoe wij er per overweg mee willen omgaan. Tot nu toe ging het altijd als volgt en dat zou in de toekomst ook kunnen. Als een regio niet tevreden is, weet die vast weer niet alleen het ministerie te vinden maar ook de Kamerleden. Dan wordt er per overweg gediscussieerd. Dat heb ik vaak genoeg meegemaakt. Dat kan heel belangrijk zijn, want in een lokale, regionale situatie – ik kan mij Didam herinneren als ik mij niet vergis – kan het heel belangrijk zijn hoe je precies met zo'n kruising omgaat. Zo doen wij het tot nu toe: op basis van maatwerk. Mocht de Kamer een en ander met landelijke normen gaan doen, dan kan dat natuurlijk, maar dan is de vraag of een norm niet zo algemeen is dat je een beetje onrecht doet aan een specifieke situatie op een bepaald kruispunt.

De **voorzitter**: Daarmee is een einde gekomen aan de beantwoording van de regering in eerste termijn. Ik heb net met de leden van de commissie afgesproken dat wij direct overgaan naar een tweede termijn. Ik verzoek de leden om geen lange betogen te houden maar de resterende vragen te benoemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Hartelijk dank. Ik wil over drie onderwerpen nog kort een paar opmerkingen maken. Ten eerste is het heel goed dat de minister zijn huiswerk over de spoorboog bij Deventer en de lijnen naar het oosten over wil doen en samen met de regio wil bepalen wat voor het goederenvervoer het beste traject zou kunnen zijn. Wat mijn fractie betreft, wordt de rekening daarvoor niet bij de regio neergelegd als het even tegenzit. Ook zou de besluitvorming niet eindeloos moeten worden uitgesteld omdat een aantal opties sowieso een no-go zijn. Dan kunnen wij een en ander maar beter snel met elkaar afspreken. Daar heeft Deventer ook recht op. Dat zullen wij dus in een VAO met elkaar moeten uitspreken. Kansloze opties moeten van de agenda. Ik hoop wel dat dit niet betekent dat het spoorboekloos rijden voor het personenvervoer dan moet wachten tot medio 2012. Dat is ook een vraag aan de minister. Ten tweede, de minister zegt dat differentiatie van de prijs op het spoor niet mogelijk is. Maar is er bijvoorbeeld wel een mogelijkheid om bepaalde stille wagons meer tegemoet te komen door prijsstimulatie dan wel door exclusiviteit over een bepaald pad? In Duitsland kan men dat namelijk wel. Halen wij de ambitie in 2020 nog om 80% van het materieel stil te laten zijn? Wanneer wordt de bonusregeling omgezet in een malusregeling? Die vraag is nog niet beantwoord. Soms werkt een negatieve prikkel namelijk ook helaas. Ten derde de discussie over de Flevolijn. Het is vervelend als het bij een traject tegenzit, maar het is nog vervelender als een ander project meer kosten met zich brengt waardoor roet in het eten wordt gegooid bij de Flevolijn. Wij krijgen daarover nu de feiten en hebben die voor een deel al gekregen. Kennelijk denkt de minister daarover anders dan blijkt uit de stukken die hij zelf naar de Kamer heeft gestuurd. Daarom werd het debat heel even grimmig. Ook in een laatste debat moet de minister immers wel secuur blijven. Zo kennen wij hem. Ik wil afsluiten met waar u mee begon, minister. Dit is vermoedelijk een van de laatste debatten die wij met u voeren. Ik wil van de gelegenheid gebruik maken om u, in ieder geval namens mijn fractie maar

ongetwijfeld ook namens veel andere, te bedanken voor uw tomeloze inzet, die zijn weerga niet kende. Ik vermoed dat dit niet het laatste is wat wij van u gaan zien. Er zal misschien een terugkeer komen. Wordt dan geen orakel maar kom ook echt terug, want mannen op afstand die maar ouder en grijzer worden, hebben wij genoeg.

De **voorzitter**: In dit geval sprak u weer namens veel andere fracties, mevrouw Dijkma.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de minister ook bedanken voor zijn beantwoording. Die was inhoudelijk en met heel veel flair gebracht, zoals wij de minister altijd gekend hebben. Wij zullen hem echt gaan missen. Dat zeg ik over de partijmuren heen.

Ik heb wel de behoefte om niet vandaag maar op een later moment de Kamer om een aantal uitspraken te vragen. Bij de discussie over de spoorboog is het niet goed dat wij een aantal varianten zo lang boven de markt laten hangen als wij toch zeker weten dat wij die niet willen. Dat is heel slecht voor de bewoners en ook de bestuurders in die regio. Dan moet de Kamer daar maar een keuze in maken. Zo werkt het in een democratie. Daarom zouden wij daarover een motie willen indienen, eventueel samen met anderen.

Dat de gegevens over de noordtak worden geactualiseerd, is prima. Wij kunnen niet uitsluiten dat wij daarover versneld een MIRT-onderzoek moeten laten starten zodat wij in het voorjaar van 2012 al wat meer gegevens hebben. Bij dit onderwerp is het van belang dat niet alle lusten alleen in het westen liggen en de lasten in andere delen van het land. Er moet iets meer evenwichtigheid komen in het totale pakket. Vandaar mijn notitie over het oosten, Impuls voor de Veluvelijn. Die heeft ook consequenties voor het noorden. Ik wil de minister vragen om de notitie in het overgangsdossier te stoppen. Dan komen wij er op een later moment op terug. Daar is het laatste woord dus nog niet over gezegd.

Ik heb moeite met de hele discussie over de kosten van de Flevolijn, maar laten wij die maar een keer verder inzichtelijk krijgen. Wij moeten minimaal de procedures voor de integrale spoorverdubbeling voortzetten. Ook moeten wij een aantal kortetermijnoplossingen bekijken met inhaalsporen bij stations. Ook daar zullen wij van de Kamer een uitspraak over vragen.

Dat geldt ook voor Schiedam Kethel. Wij leggen ons niet neer bij de huidige stand van zaken. Daar heeft de Kamer eerder uitspraken over gedaan.

Ik laat de andere punten voor dit moment maar even zitten. Wij zijn dus nog lang niet klaar, maar dat geeft niet, want wij blijven achter met elkaar. Het is van belang dat wij blijven werken aan een uitstekend openbaar vervoer en spoorvervoer in Nederland. Daar blijven wij ons uiteraard voor inzetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Met betrekking tot de Flevolijn sluit ik mij aan bij de collega's. De Flevolijndiscussie maakt echter ook weer duidelijk dat wij voor alles wat er aan plannen komt, een second opinion willen. Die moet onafhankelijk zijn, want wat wij van het ministerie en ProRail krijgen, zijn bijna dagkoersen. Op basis daarvan kunnen wij geen besluiten nemen. Wij willen dus de toezegging dat er voor alle plannen een second opinion komt van een volstrekt onafhankelijke deskundige partij.

Wij zijn blij met de actualisering van de gegevens over de noordtak. Ik begrijp dat Rotterdam-België daarin wordt meegenomen. Als wij de west-oostverbinding, de Betuweroute, combineren met de noordtak en de Rotterdam-Belgiëlijn, dan hebben wij een robuust, toekomstbestendig goederenspoor. Dan is het niet nodig om het goederentransport over de IJssellijn en de Twentelijn te laten gaan. Wat ons betreft, is het voorkeurs-

besluit van tafel. Voor de VVD-fractie en eigenlijk voor alle fracties geldt: dat herrouteren van goederen over de IJssellijn en Twentelijn willen wij niet. Er moet een compleet nieuw plan komen. Daar hebben wij tot het voorjaar de tijd voor. Dat lijkt mij prima.

Ik dank de minister voor de toezegging dat wij uiterlijk voor 1 februari een goed, concreet, robuust voorstel krijgen over geluid en trillingen. Op heel veel punten zijn wij het eens. Zes plus zes vinden wij geweldig. Wat de minister voor asfalt heeft gedaan, is geweldig. Ik sluit mij dus aan bij de dank verwoord door mevrouw Dijkma. Maar zij praat zo knorrig over mannen die maar ouder en grijzer worden...

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): En aan de zijlijn staan.

De heer **Aptroot** (VVD): ... en denkt dan ook nog dat ze gaan orakelen. Ik wil maar zeggen: dat is lang niet altijd het geval.

De **voorzitter**: Wij danken het orakel Aptroot en wij gaan over naar de heer Koolmees.

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording en voor de toezegging om de alternatieven en consequenties in kaart te brengen. Ik ben vooral zeer blij met de toezeggingen over de milieueffectrapporten, over onderzoek naar hoe de Betuweroute beter kan worden gebruikt en de noordtak. Dank daarvoor. Toch houd ik nog een onbevredigd gevoel over. Wat dat aangaat, sluit ik mij een beetje aan bij de woorden van de heer Aptroot. Ik had in mijn eerste termijn het volgende gevraagd. In 1996 was geconcludeerd dat de IJssellijn en Twentelijn geen reële alternatieven waren voor goederenvervoer omdat die door dorpen en steden lopen. Daar heb ik nog geen principiële reactie op gekregen van de minister. Ik wil graag zijn zienswijze daarop horen, mede omdat het goederenvervoer ook na 2020 blijft groeien. Hoe gaan wij dat opvangen? Ik sluit mij aan bij de opmerkingen van de heer Aptroot over een robuuste langetermijnoplossing. Over het budget heb ik ook nog niet helemaal een veilig gevoel. De minister zegt de meest betrouwbare inschatting van dit moment te geven, maar passen de ambities wel bij dit budget? Wij weten immers niet wat het meest realistisch is. Bij veel infrastructuurprojecten komen er gaandeweg steeds meer dingen bij en worden steeds meer inpassingsmaatregelen genomen waarvoor het budget dan niet meer toereikend is. Dan moet je concluderen dat je al begonnen bent en niet meer terug kunt. Ik heb dus een beetje het gevoel dat dit een openeinderegeling is. Ik hoop dat de minister die angst weg kan nemen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Over de goederentreinen over de IJssellijn en Twentelijn en de spoorboog ben ik heel duidelijk geweest: wij willen die dingen niet. Het wordt tijd om aan de bewoners duidelijk te maken welke kant wij op moeten gaan. Wij moeten daar snel duidelijkheid over creëren, al dan niet via een uitspraak van de Kamer. Drie vragen van mij zijn niet beantwoord. Ik heb gewezen op de spoorwegovergangen. Daarover is in juni 2000 de motie-Feenstra/Verbugt aangenomen, waarin de indieners de maximale sluitingstijden van spoorwegovergangen willen regelen. Die motie is niet goed uitgelegd. Ik wil daar graag nog een reactie op krijgen.

De **voorzitter**: Welke motie was dat? Ik kon het niet helemaal goed verstaan. Het zou helemaal mooi zijn als u een nummer erbij heeft.

De heer **Bashir** (SP): Het nummer heb ik: 22 589, nr. 164. Heeft iedereen de motie erbij gepakt?

Ik heb er ook op gewezen dat het gebruik van de Betuwelijn niet verplicht is. De minister gaat bezien op welke manier hij mensen kan verleiden om die lijn te gebruiken, maar ik wil dat het verplicht wordt om die lijn te gebruiken zodat al die andere lijnen niet als overloopputje gebruikt worden omdat ze economisch voordeliger zijn voor bedrijven. Ik wil graag de knelpunten daaromtrent weten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Wij hebben met z'n allen geconstateerd dat er nu absolute aandacht en erkenning is voor wat leeft in de regio. Dat mag ook wel gezegd worden en is een heel groot compliment voor de mensen die hier ontzettend veel voor gedaan hebben. Als er weer verkiezingen komen, zou ik die campagneleiders wel een keer willen uitnodigen, maar dat terzijde.

Het is belangrijk dat de minister de ruimte heeft om alternatieven te zoeken. Natuurlijk is het goed om de grenzen aan te geven. Wij als Kamer doen dat collectief als het gaat om de spoorboog bij Deventer. Wij moeten echter ook bekijken waar en hoe een en ander nu wel kan. Het is belangrijk dat dat met de regio gebeurt. Ik heb de commissie-Elverding al genoemd, die op veel mogelijkheden wijst om met de regio alternatieven uit te werken en uit te zoeken. Wij moeten elkaar ook niet opdringen dat iets almaar moet, moet, moet. Wij moeten bezien wat mogelijk en nodig is.

Ik ben zeer tevreden dat alle focus op de Betuwelijn wordt gelegd. Die hebben wij immers niet voor niets voor vele miljarden aangelegd. Mijn fractie is dan ook bereid om haar nek uit te steken aan Duitse zijde. Wij moeten namelijk ook erkennen dat er aan Duitse zijde opstoppingen zitten. Mijn fractie wil graag meedenken om aan Duitse zijde eventueel te investeren om de overlast in het oosten zo veel mogelijk te beperken. Ik ga ervan uit dat de minister dat signaal wil meenemen in zijn contacten aan Duitse zijde.

Dit AO kan wat mij betreft een voortgang betekenen van de ingezette ontwikkelingen maar met een heel duidelijke «maar», die ook heel duidelijk verwoord is in de alternatieven die er moeten komen.

Ik kan mij voorstellen dat het volgende overleg niet meer met u is, minister. Ik betreur dat op vele fronten, maar wij zullen er vast wel weer iemand voor terugkrijgen. Ik wil u vanaf deze plaats zeer hartelijk danken voor de enorme snelheid, het tempo en enthousiasme die u hebt gebracht. Als wij een volgende minister krijgen die ook maar de helft van u is, dan komt het ook wel weer goed. Vanaf deze plaats veel dank.

De heer **Sharpe** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden. Daar zijn er een paar bij waar ik niet zo tevreden mee ben. Ik wil de minister ook danken voor zijn inzet de afgelopen vier jaar. Ik draai pas drie maanden mee, maar ik hoop hem in mijn verdere carrière nog een keer terug te zien.

Het lijkt erop dat het grootste deel van de bezoekers met een gerust hart naar huis kan. Dat is heel belangrijk. Als dat niet zo is, gaan wij daar middels VAO's en hard werk van alles aan doen zodat het uiteindelijk nog goed komt. Dat kan ik hun toezeggen.

Het antwoord op mijn vragen over ERTMS vind ik niet bevredigend. Wat ik terugzie in de schriftelijke beantwoording is exact wat de minister als antwoord gaf. In mijn inbreng richtte ik mij vooral op zijn antwoord op vraag 7, waarin hij stelt dat er nog veel onzekerheden zijn over de kosten en baten. Ik kwam met een nieuw inzicht, namelijk dat het wel een stuk goedkoper kan. Je kunt het nu al invoeren en later een gemakkelijke software-update doen. De leveranciers, Bombardier, Alstom, Siemens, staan te springen. Dus doe het nu. Als bedrijfseconoom wil ik die tip graag meegeven. Het lijkt erop dat de minister het op de lange baan schuift en dure infrastructuurprefereert boven goedkope innovatieve maatre-

gelen. Ik wil hem dus toch vragen om nog eens heel kritisch te kijken naar de mogelijkheid om ERTMS zo snel mogelijk vol in te zetten. Als het antwoord hierop niet bevredigend is, dan vraag ik het hem in een VAO via een motie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik bedank de minister voor zijn beantwoording.

Laat ik maar helder zijn over Deventer: wij moeten er maar een motie tegen aangooien. Wat ons betreft, komt die korte boog er niet maar ook de lange middenboog niet. Laten wij daar maar een heldere uitspraak over doen, want anders blijven mensen daarover in onzekerheid. Zij voeren leuke acties. Dat is het punt niet. Zij kunnen die ook zo weer verder voeren, maar op een gegeven moment moet je de knoop doorhakken. Dat gaan wij gewoon volgende week doen als wij dit plenair afronden. Dan is het maar helder. Wij gaan niet meer buigen: die korte boog in Deventer is gebarsten.

De alternatieven voor de Betuwelijn. Er is vanmiddag een voortgangsrapportage uitgekomen. De capaciteit van de Betuwelijn eind 2011 is berekend op 400 treinen per week, 60 per dag. Laat staan dat het gaat over 160, waarvan de minister zegt dat dit de technische capaciteit is. Het is ons namelijk ooit verkocht op 480. Het lijkt mij dus dat wij hier nog eens heel goed naar moeten kijken. Ook moeten wij heldere afspraken maken met de Duitsers. Hier is immers heel veel mogelijk. Wij gaan niet een hele regio in Oost-Nederland opzadelen met gigantisch veel overlast, want dat is niet nodig. De Betuwelijn moet beter gebruikt worden.

Ik ben niet tevreden met het antwoord over Almere-Amsterdam. Wij zijn wel voor die spoorverdubbeling daar. De druk moet dan maar maximaal worden opgevoerd. Wij zullen onze actie samen met FNV Spoor laten doorgaan, want dit is geen goede zaak.

Dat geldt ook voor Schiedam Kethel. Nu komt de minister tegen de afspraken in met andere voorstellen. Dat is niet aanvaardbaar, dus ook daar zullen wij op terugkomen.

Uit zijn bijdrage begreep ik dat de minister als peuter ooit actie heeft gevoerd tegen de monorail. Ik ken hem sinds 1998. Wij zaten toen samen in de oppositie. Hij was het jongste Kamerlid. Wij zijn dus allebei van de vorige eeuw. Wij waren het niet heel vaak eens maar wij hebben wel altijd prettig gediscussieerd. Ik zal de minister dan ook best missen. Ik wil niet op een vruchtbare toekomst vooruitlopen – dat zal hij begrijpen – maar ik heb een cadeautje voor hem gekocht. Het sluit aan bij het overleg van vandaag. Het zijn geen autootjes, gelukkig. Ik heb een heel mooi houten treintje voor hem gekocht. Ik heb het ook nog mooi ingepakt. Het is roodkapje met drie dieren. De boze wolf zit ertussen en Roodkapje, dat ben ik. De rolverdeling van de dieren laat ik graag aan anderen over; ik wil de minister niet meteen als de boze wolf betitelen. Ik wens hem het allerbeste voor de toekomst. Zolang er nog geen kleine spruitjes zijn – je weet ook niet of die er komen – kan hij natuurlijk ook zelf met het treintje gaan spelen. Heel erg bedankt.

De heer **Dijkgraaf** (SGP): Voorzitter. De hele discussie over de capaciteit van de Betuwelijn doet mij een beetje denken aan een burger die van de minister een mooie Ferrari F430 mag kopen die 327 km/u kan en die met de minister de afspraak maakt dat hij op de snelwegen ook zo hard mag rijden. Maar vervolgens komt er een of ander verbod uit Duitsland waardoor hij toch maar 120 km/u mag. Dan is die burger wel erg teleurgesteld gezien die investering van een paar ton. Wij zouden er toch de maximale capaciteit uit moeten halen. Daarom ben ik blij met de toezegging van de minister om nog eens goed te kijken naar de capaciteit. Dat zouden wij moeten combineren met meer investeringen in de binnenvaart – hierbij kijk ik ook met een schuin oog naar het nieuwe kabinet – en met slimme sturing van de vraag. Wij moeten in dit land

namelijk veel slimmer nadenken over welke vraag wij willen accommoderen en welke niet. Wat is een vraag met toegevoegde waarde? Wij zouden niet dom naar de vraag moeten kijken in die zin: och, dat komt op ons af in 2020 of 2030 en dus gaan wij maar wat spoorlijnen neerleggen en wegen aanleggen. Zo kunnen wij wel bezig blijven. Wij hebben gelukkig nog andere havens in andere landen. Wij hoeven niet de gekke Henkie in Europa te zijn die investeert in zaken terwijl anderen er met die investering vandoor gaan om hun spullen zo snel mogelijk op de plek van bestemming te krijgen.

Als wij die dingen met elkaar combineren, kan veel overlast voorkomen worden in alle regio's. Daar hoop ik op.

Ik ben een van de laatsten die u mag bedanken, minister. U hebt gedurende vele jaren het meeste te maken gehad met mijn voorganger Bas van der Vlies. Ik herinner mij dat hij heel vaak zei: minister, er kan best een tandje bij. Maar volgens mij kent u die uitspraak niet, want ik denk niet dat hij dat ooit tegen u heeft gezegd. Met het enthousiasme dat u uitstraalt, was dat immers absoluut niet nodig. Ik kan mij overigens wel voorstellen dat hij in al zijn wijsheid «een tandje minder» heeft gezegd om aan te geven: rustig maar even. Ik vertrouw u in de toekomst hier weer te treffen. Wij gunnen u zeker een paar jaren rust, maar hopen er ook op om u hier weer te ontmoeten.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de Kamerleden zeer voor de steun die zij in grote lijn hebben gegeven aan de richting die wij met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer opgaan. De ambitie hebben zij gesteund. Dat is een belangrijke ambitie. Het geld blijft. Ook dat is heel belangrijk. Het is dan ook een goed moment voor ov-minnend Nederland. Tegelijkertijd hebben wij ook met elkaar geconstateerd dat een aantal dingen nog nader moet worden uitgewerkt en dat een aantal richtingen die in eerste lijn zijn opgeschreven, geen steun in de regio hebben. Dat is heel simpel. Dat is prima; daar is het proces ook voor. Wij hebben nog tijd, maximaal zo'n anderhalf jaar, om zaken nader uit te werken.

Ik heb het de heer De Rouwe toegezegd en zeg het alle leden toe: wij gaan schrijven over hoe en waar wij nog verder zouden kunnen differentiëren in tarieven om de Betuweroute te bevorderen, maar bijvoorbeeld ook om het ontwikkelen van stille wagons maximaal te stimuleren. Daar kom ik schriftelijk op terug met alle mogelijkheden en onmogelijkheden daarvan. Dat is van belang, want dan kunnen wij in alle openheid bezien hoe wij het maximale uit de Betuweroute kunnen halen. Dat zeg ik de Kamer nogmaals helder toe.

Ook over de Flevolijn wil ik geen enkel misverstand laten ontstaan of bestaan. Zoals ik al tegen mevrouw Dijkema heb gezegd, zal daarover een nadere schriftelijke onderbouwing van de financiën en van hoe alles is gegaan naar de Kamer komen.

Ik heb ook toegezegd dat wij op korte termijn een actualisatie zullen doen van de eerdere gegevens over de noordtak van de Betuweroute. Dat lijkt mij de snelste manier, want verkenningen duren jaren. Zo kunnen bij een eindbeslissing over hoe wij met het goederenvervoer in het oosten omgaan, de actuele gegevens worden betrokken. Dat kostte toen echter al een lieve duit en niet iedereen was daar erg happy mee. Er zijn dus geen gemakkelijke oplossingen. Als de Kamer echter daarover beslist, moet alles op tafel liggen. Daarom zal de actualisatie in gang worden gezet. Bij de Flevolijndiscussie zei de heer Aptroot: je moet altijd een second opinion vragen. Meer in het algemeen wil ik daarover zeggen: wij vragen om second opinions. Bij de Flevolijn werd die gegeven door het Cost Clarification Team en bij het Programma Hoogfrequent Spoor door DHV. Die gegevens zijn de Kamer toegestuurd. Dat moet inderdaad altijd. Dan nog is het in de praktijk soms duurder en goedkoper dan je van tevoren denkt.

Het MER voor de alternatieven rond Deventer is toegezegd.

In 1999 begon de Betuweroute een hoofdpijndossier te worden. Dat kan ik mij nog voor de geest halen, want ik was verkeerswoordvoerder in die tijd. De oud-burgemeester van Maastricht en oud-Kamerlid stond daar met een stapel papier van een meter en zei: zo veel hebben wij intussen over de Betuweroute gepraat. In 1999 was het beeld dat er te weinig treinen waren om de noordtak te rechtvaardigen. Daarom is het best interessant om een en ander te actualiseren en te bezien: hoe staat het er nu voor met de laatste inzichten? Het is immers ook weer elf jaar geleden. Het budget zal zich in de praktijk moeten uitwijzen. Wij hebben niet geprobeerd te onderschatten en wij zijn ook niet overal gaan opplussen. Wij proberen uit te gaan van de meest reële raming. Soms komt die redelijk uit. Toen eenmaal bekend was hoe wij de Betuweroute wilden aanleggen – dat heeft heel lang geduurd met al die discussies – was de kostenoverschrijding nog maar zo'n 4%. Dat was een van de betere voorbeelden. Maar dat heeft heel lang geduurd, al waren wij daar allemaal zelf bij. Toen het project eenmaal werd uitgevoerd, ging dat heel erg goed. Dat was best een knappe prestatie.

De motie die de heer Bashir noemde, hebben wij even gecheckt. Dat kan allemaal met die moderne apparaatjes van tegenwoordig. Wij hebben het idee dat het daarin gaat over een verdiepte ligging van weg en spoor bij Dieren. Bedoelde hij die motie? Ik zie hem nee schudden. Dat was haar niet, maar dat was wel de motie die wij vonden met dat nummer. Wij zullen nog even contact hebben over welke motie hij precies bedoelde. Zo heb ik altijd met de Kamer verkeerd. Ik zeg toe dat hij een schriftelijk reactie zal krijgen over hoe wij met die motie (22 589, nr. 165) zijn omgegaan. Het antwoord daarop moet ik nu schuldig blijven.

Om vervoerders te verleiden de Betuweroute te gebruiken, zullen wij diep gaan en bezien wat wij echt kunnen doen. Het was altijd helder dat er meer dan één overgang zou zijn. Dat heeft Duitsland aan het begin van het Betuwerouteproject zelfs expliciet gevraagd. Dat wil niet zeggen dat wij niet proberen om die ene, meest gunstige overgang maximaal in te zetten. Dat proberen wij echt. Ik heb een paar maanden geleden hier in Rotterdam een goederenspoorconferentie georganiseerd met tal van Europese collega's. Daar hebben wij het nog over gehad in de Kamer. Toen heb ik Duitsland zo ver gekregen dat het enige grote tracé waarop men in Duitsland tot ERTMS overgaat, niet het tracé is vanuit Bremen of Hamburg naar het zuiden maar de doorgetrokken Betuweroute door Duitsland in de richting van Genua. Daar was ik echt blij mee, want men moet in Duitsland 80 mld. besparen en toch heeft men gezegd: wij investeren prioritair in de doorgetrokken Betuweroute in Duitsland. Zo proberen wij te pushen om de capaciteit ervan maximaal te benut te krijgen. Mijn Duitse collega heeft echter ook heel veel problemen met de dorpen aldaar, aan de andere kant van de grens. De heer De Rouwe heeft daar al een opmerking over gemaakt. Ik zal aan mijn opvolger meegeven om door te gaan met Duitsland maximaal te stimuleren om hier prioriteit aan te geven. Wij zullen in het contact met Duitsland een verdiepingsslag maken om te bezien of wij daarin nog verder kunnen gaan als men in Duitsland zaken langs het spoor verder zou gaan aanpassen. Wij doen dus ons best; under-promise, over-deliver. Wij proberen continu maar een en ander ligt heel gevoelig en ik krijg hier terecht ingefluisterd dat het lijntje met Duitsland niet mag breken. Dat is de andere kant van het verhaal. Wij hebben onze oosterburen hierin wel nodig. Maar wij pushen en verleiden, om maar weer die termen te gebruiken. Wij zullen dat ook verstandig doen. Ik zal tegen mijn opvolger zeggen: probeer daarin nog een extra slag te maken maar pas op, want ook al bestaat de Deutsche Mark niet meer, het kost altijd veel geld als je niet oppast.

Ik zit hier op een symbolisch moment, want dit kan inderdaad wel eens de laatste keer zijn dat ik hier het woord tot u Kamerleden mag richten. De cirkel is rond. Ik ben vereerd met de mooie opmerkingen die u in mijn richting hebt gemaakt. Dat meen ik heel serieus en dat doet mij echt goed.

Ik heb het ook zo beleefd. Ik houd van pittige en stevige discussies. Soms spreek ik wat luid, zoals u weet – dat hoort erbij – maar het ging altijd met respect voor elkaar. Wij hebben altijd met open vizier gediscussieerd en altijd geprobeerd om, als er goede voorstellen waren, daar wat mee te doen. Zo heb ik willen functioneren maar dat heb ik ook van u teruggekregen. Bij u was er ook altijd een luisterend oor als ik met argumenten kwam. Ik vond het een groot genoegen, niet alleen als minister maar ook als Kamerlid al die jaren. Ik weet niet hoe mijn toekomst zal zijn maar ik vind mijn werk tot de laatste dag fantastisch. Vanuit die passie hoop ik ooit nog een keer terug te mogen komen. Ik blijf u zeker volgen. Het is grappig dat de symboliek toeneemt. De cirkel is nu echt rond. Op mijn eerste dag, toen ik werd beëdigd als Kamerlid, kreeg ik van Sharon Dijksma een cadeau, een boek, omdat ik haar afloste als jongste Kamerlid. Ik brak toen meteen elke regel door in de microfoon te kwetteren terwijl niemand mij het woord had gegeven. Dat was direct een valse start, maar het cadeau was schitterend. Nu krijg ik een cadeau van mevrouw Van Gent. Er hangt trouwens een speen aan waarop staat: papa is the best. Maar papa moet eerst papa worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Doe je best.

Minister **Eurlings**: Ik zal zeker mijn best doen. Daar zal het niet aan liggen. Nu word ik nog even heel serieus, want het belangrijkste vandaag is dat de cirkel ook op een andere manier rond is en daarom zijn alle mensen in het publiek ook hier. Ik begon te zeggen dat ik politicus ben geworden vanwege twee protestacties. Eentje was tegen de monorail vlak tegen mijn achtertuin. Die is er nooit gekomen. Vandaag is klip-en-klaar dat die korte boog er ook nooit komt. Dat is de helderheid waar het publiek mee naar huis gaat.

De **voorzitter**: De minister heeft nog een aantal andere toezeggingen gedaan. Het waren er veel vandaag. Ik zal ze een voor een voorlezen. Ik verzoek met name de commissie om even scherp mee te luisteren.

- De minister zal opdracht geven tot actualisatie van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van de noordtak van de Betuweroute en de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de mogelijkheden om ervoor te zorgen dat goederenvervoer zo veel mogelijk via de Betuweroute wordt geleid, waaronder tariefdifferentiatie, nogmaals maximaal onderzoeken en de Kamer daarover informeren.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de kostenproblematiek inzake de Flevolijn en de veronderstelde relatie met de kostenoverschrijdingen bij de Hanzelijn. Daarbij zal de minister ook een inhoudelijke reactie geven op het oordeel van het Cost Clarification Team.
- Voor 1 februari 2011 zal de Kamer worden geïnformeerd over de mogelijkheden om normen te stellen voor geluids- en trillingsproductie en over wanneer zich daar problemen bij voor zouden doen.
- De minister zal een MER-studie doen naar de beide alternatieven voor de spoorboog Deventer en zal de Kamer daarover informeren.
- De minister zal schriftelijk laten weten hoe is omgegaan met de motie-Feenstra/Verbugt (22 589, nr. 165).

Gelet op de behoefte van een groot aantal commissieleden zal ik een VAO, een apart overleg in de plenaire zaal, aanvragen. Ik neem aan dat de heer Slob daar als eerste spreker zal optreden.

Minister **Eurlings**: Bij de eerste toezegging refereerde u aan de MKBA, maar het ging meer om het breder onderzoek destijds naar de noordtak. Dat was breder dan een MKBA. Het gaat om de actualisatie van het onderzoek dat in 1999 tot de conclusie leidde: wij leggen hem niet aan. Dat actualiseren wij met de gegevens van vandaag de dag.

De **voorzitter**: Uitstekend. U bent oplettend tot het laatste moment, minister.

Het was een bijzonder overleg. De snelheid waarmee het aantal toezeggingen werd gedaan, maakt het al bijzonder. Dat heb ik ook wel eens anders meegemaakt. De onthulling dat u als een soort nimby-activist bent begonnen, was ook opmerkelijk. Ik wil nog een paar woorden tot u richten namens de commissie en de staf. Die heeft immers ook met u en uw mensen mogen werken en dat ging altijd buitengewoon goed. U blijft een passioneel en bevlogen politicus maar u was een buitengewoon prettig iemand om mee samen te werken. Om in uw woorden te blijven: dit was geen klein bier. Dit was af en toe een majeure investering. Die werd echter aan twee kanten gedaan. Uiteindelijk ging overal de schop de grond in. Op het resultaat was u over het algemeen ronduit, of zoals u het zou hebben gezegd: «carrément», trots of fier. Uiteindelijk deed u het voor de mensen in het land. Het is niet meer dan toepasselijk dat er zo veel van hen vandaag zijn gekomen. Ook weten wij ondertussen allemaal wie dr. Peter Ramsauer is. Of u nou uw carrière zult vervolgen als makelaar, boze wolf of het orakel van Valkenburg, wij wensen u en elk geval een vliegende start.