

Vergaderjaar 2008–2009

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 178**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 mei 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 22 april 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 december 2008 over doelstellingen en budgetten ProRail (29 984, nr. 160);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 februari 2009 over aanbidding Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail 2009 (29 984, nr. 167);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 over informatie over een aantal zaken rond de prestaties en activiteiten van NS en ProRail (29 984, nr. 170);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 december 2008 over toegankelijkheid spoor: toezeggingen AO 4 september 2008 (25 847, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 april 2009 over informatie over de proef waarbij het station Eijsden niet meer bediend wordt per trein (29 984, nr. 171);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 april 2009 over extra informatie met betrekking tot de dienstregeling inzake stations Hoogeveen, Beilen en Meppel (29 984, nr. 172);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 april 2009 met reactie op de brief van de Vereniging Bewonersbelangen Maarn-Maarsbergen (VBMM) inzake A12 Utrecht-Maarsbergen en spoorwegonderdoorgang Maarsbergen (2009Z06452);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 april 2009 over toezegging Notaoverleg van 15 december jongstleden (MIRT) inzake de opheffing van de aansluiting Oosterspoorbaan/Maliebaanspoorlijn richting Den Bosch (31 700-A, nr. 89);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 april 2009 over reactie op de motie-Cramer c.s. (31 700 XII-36) en op de resterende vragen uit het ChristenUnie-rapport «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» (29 984, nr. 176);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d.**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolaï (VVD), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Linhard (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Sterk (CDA), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besse-link (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

**9 april 2009 over toezending documenten inzake de totstandkoming van het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS) (29 984, nr. 173);**

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2009 over beantwoording vragen commissie naar aanleiding van het persbericht van de Vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland (29 984, nr. 177).**

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

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat met de minister van Verkeer en Waterstaat. Aan de orde zijn het Vervoerplan NS 2009 en het Beheerplan ProRail 2009. Ik heet alle aanwezigen welkom bij dit AO. Een groot deel van de mensen op de publieke tribune heb ik zojuist, bij het aanbieden van de petitie, al welkom geheten. De mensen uit Drenthe hebben uiteindelijk meer dan een uur gewacht voordat wij zo ver waren. Dat ligt niet aan de minister of aan anderen, maar aan de Kameragenda, die wel eens verandert. We proberen dit AO in één keer af te ronden. Er geldt een spreektijd van zeven minuten per fractie en in eerste termijn mogen maximaal drie interrupties per fractie worden gepleegd.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De verleiding is groot om ook in dit debat nog uitgebreid stil te staan bij de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Ik zal dat niet doen, want afgelopen dinsdag is daar met het kabinet uitgebreid over gedebatteerd. Ik merk wel op dat we van de minister en van de staatssecretaris veel verwachten bij de verbetering van de sociale veiligheid van de chauffeurs, de machinisten, de conducteurs en uiteraard ook de passagiers. Wat ons betreft, sluiten beide bewindspersonen nauw aan bij het tienpuntenplan van de FNV, waarin zeer waardevolle suggesties staan. Ik wacht de reactie van het kabinet met grote belangstelling af.

We willen 5% meer reizigers op het spoor, een grotere klanttevredenheid en meer veiligheid. Ik vraag me hardop af welke rol de economische situatie hierbij speelt. Als je moet afgaan op de berichten, lijken de files korter te worden. Dat zou kunnen betekenen dat mensen minder makkelijk de trein instappen. Er is immers meer plek op de weg. In dit verband wil ik de minister nog eens herinneren aan de motie-Van Hijum/Dijksma van enige tijd terug over de reistijd van deur tot deur. Een snelle intercity van A naar B is namelijk wel aardig, maar als voor- en natransport en goede P+R-plekken niet op orde zijn, blijft de automobilist echt in de auto zitten. Wat gaat de minister doen om te voorkomen dat de trein over drie jaar leeg is en de weg weer vol?

Collega Koopmans heeft eind vorig jaar vragen gesteld over de budgetten van ProRail. In zijn brief van 21 april beantwoordt de minister die vragen slechts gedeeltelijk. Is er nu wel of geen sprake van onderuitputting? Mij bereiken signalen dat bepaald onderhoud zou zijn uitgesteld, om straks in één keer werk met werk te maken. Dat is mooi en het lijkt me een goede aanpak, maar de consequentie ervan is dat we veel onderhoud in een korte tijd proppen. De minister schrijft over een minimum aan hinder, maar het leidt toch tot overlast voor de reiziger en tot buitendienststellingen. De CDA-fractie is best bereid om veel te accepteren wat betreft het naar voren halen van werk en het creëren van werkgelegenheid, mits de NS en ProRail daarover tijdig en goed communiceren. De gang van zaken in Zeeland van vorig jaar is daarvan een goed voorbeeld. Mensen

begrijpen dan waarom een lijn tijdelijk buiten dienst is. Hoe gaat de minister dit soepeltjes regelen met ProRail en met de vervoerders? Over de aansturing van ProRail en het rapport van de Algemene Rekenkamer van vorige week komen wij nog te spreken. Ik hoef nu geen reactie van de minister, maar ik leg hem alvast de volgende vraag voor, zodat hij er goed over kan nadenken. Wie moet de minister aansturen en aanspreken op het realiseren van de 5%? Is dat de NS als grootste personenvervoerder of is het ProRail, dat – ik bagatelliseer het enigszins – alleen op verzoek van de vervoerders werkt? Het is iets om over na te denken. Ik zie de reactie van de minister te zijner tijd met belangstelling tegemoet.

Mijn volgende punt is de toegankelijkheid. De CDA-fractie heeft nog zorgen over het toilet in de trein, die ook worden verwoord in de brief van de CG-Raad die wij vandaag mochten ontvangen. Het is een bijna banaal onderwerp, maar toch niet onbelangrijk. Onlangs deed zich nog een bizarre situatie voor in een sprinter die ergens vanwege een storing stil stond. In de trein zat een mevrouw die sterk de behoefte had om het toilet te bezoeken, maar de conducteur zei: de deur mag niet open, want dat is onveilig. Daar sta je dan. Ik zei al dat het een wat banaal onderwerp is, maar soort dingen kan dagelijks gebeuren. Hoe gaat de minister dit soort sanitaire kwesties regelen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik maak me ook zorgen over de toiletten, maar in de brief van de CG-Raad stond ook dat de instroom van toegankelijke treinstellen niet versneld kan worden gerealiseerd en dat er ook geen aanpassingen komen om de toegankelijkheid van de huidige treinstellen te verbeteren. Is de heer Mastwijk het met mij eens dat dit ook een zeer zorgelijke situatie is? We zitten al jarenlang met het probleem dat mensen met een handicap heel moeilijk zelfstandig gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat is inderdaad een punt. Ik weet dat de minister daarmee bezig is. De realiteit gebiedt echter te zeggen dat al een aantal bestellingen zijn gedaan en dat dit niet de meest gelukkige bestellingen waren; laten we het zo maar formuleren en het luid en duidelijk tegen elkaar zeggen. Gegeven die omstandigheid is het wel zaak dat de onderliggende voorzieningen in de treinen die wél rijden, op orde zijn. Dan de intercity's uit Drenthe. Er gaat een intercity van Zwolle, via Meppel naar Leeuwarden – en regelmatig ook weer terug – en er gaat er een via Hoogeveen en Assen naar Groningen. Die intercity's rijden deels, tussen Groningen respectievelijk Leeuwarden en Zwolle, als stoptreinen. Daar gaat een aantal stops tussenuit. Vooral op het traject Zwolle – Groningen moet het, zoals de NS zegt, een echte intercity worden. Daardoor komen Groningen en Assen – in tijd gezien; niet geografisch – dicht bij de Randstad te liggen, zo zegt de NS. Ik kan me daar iets bij voorstellen, maar stel tegelijkertijd vast dat de NS de instapcijfers wel erg zwaar laat wegen. Overigens komt de Randstad op deze manier ook dicht bij Drenthe en Groningen. Dat zeg ik nog maar eens tegen die Randstedelingen die denken dat Den Haag – Meppel verder is dan Meppel – Den Haag. De NS maakt een cruciale denkfout door helemaal voorbij te gaan aan de rol en de bereikbaarheid van een complete regio.

De minister stelde nog niet zo lang geleden met gepaste trots de verdubbeling van de N37 tot A37 officieel in gebruik, daarmee de regio Zuidwest-Drenthe en de rest van Nederland directe toegang verschaffend tot het Duitse autobanennet en het Ruhrgebied. Op dit moment wordt gewerkt aan de kortsluiting van de A28 met de A32 bij Meppel en komt eindelijk de verbreding van de A28 tussen Meppel en Zwolle dichterbij. Dit alles is in het belang van de regio Zuidwest-Drenthe met het uitgebreide bijbehorende achterland; het was zojuist bij de aanbidding van de petitie al even aan de orde. De NS komt echter met een voorstel om de intercity van

Zwolle naar Groningen over een traject van 78 kilometer – ik herhaal: 78 kilometer; als je dat moet kruipen is het een heel eind – zo snel mogelijk door de regio te laten razen. Die regio heeft blijkbaar geen belang bij een goede verbinding met de rest van Nederland. Nu weet ik wel dat de stoptreindienst wordt verbeterd, maar de directe aansluiting op het intercitynet is weg. Ik voeg daaraan toe dat de situatie op station Zwolle verre van optimaal is wat betreft overstappen: men moet veel lopen, er is een beperkt aantal liften en er zijn smalle, lange tunnels. Als je in Amersfoort moet overstappen, loop je simpelweg naar de overkant en de zaak is geregeld. Kortom, de verbeterde stoptreindienst is, hoewel goedbedoeld, gewoon een troostprijs.

Voor een goed werkend ov-systeem en een optimale bereikbaarheid van de regio is het essentieel dat die regio een volwaardige aansluiting heeft op het intercitynet. Dat heeft te maken met bereikbaarheid en met aantrekkelijkheid van de regio voor bedrijven, scholen en recreatie en toerisme. De minister weet hoe zeer de provincie op dit punt aan de weg timmert. Ik heb het ook over tegengaan van congestie op de weg. De drukke Randstad ontsluiten, betekent ook maatregelen treffen die dat mogelijk maken. Het advies dat het Locov op 3 maart naar de NS heeft gezonden, laat aan duidelijkheid niets te wensen over. Kort en bondig: de CDA-fractie wil dat de intercity van en naar Groningen stopt in Hoogeveen en dat de intercity van en naar Leeuwarden stopt in Meppel. De bocht bij Hoogeveen haalt de snelheid er sowieso al uit. Het nadeel van mijn oplossing is dat er twee minuten af gaan van de tijdwinst van tien minuten. Het voordeel is dat er nog steeds een tijdwinst is van acht minuten. Een ander voordeel is dat een economisch belangrijke regio in Noord-Nederland goed aangesloten is op het intercitynetwerk, en daarmee dichterbij de rest van Nederland komt. Bovendien weerhoudt mijn oplossing mensen ervan om weer in de auto te stappen.

Mijn gewaardeerde collega Van Gent, nota bene een «Stadger» en dus belanghebbend bij een snelle verbinding tussen Groningen en de Randstad, gaat de motie steunen waarin ik verwoord wat ik zojuist heb opgelezen. Beter bewijs is er niet; ik stel de samenwerking dan ook buitengewoon op prijs. Ik heb de motie gemaakt om de minister een stevige steun in de rug te geven om onze zaak en de zaak van Zuid-Drenthe bij de NS te bepleiten. Ik weet niet of dat nodig is, maar als dat zo is, doe ik het graag. De stoptreinen, de boemeltjes tussen Zwolle en Groningen, moeten natuurlijk binnen de kortste keren worden vervangen door moderne treinen mét toilet en voldoende zitplaatsen. De inwoners van bijvoorbeeld Beilen zijn namelijk niet alleen verstoken van directe aansluiting op het intercitynet; zij missen ook de prachtige, nieuwe, moderne, gerenoveerde Koplopers, waarin voldoende ruimte is. Dat is ook iets om over na te denken. Ik heb ook begrepen dat deze week de fietsenstalling in Beilen weer is gesloten. De minister kan dus bij de NS nog wel wat zending bedrijven, bijvoorbeeld als het gaat om Beilen.

De dienstregeling dient naar onze mening meer rekening te houden met diensten die overige vervoerders in Noord-Nederland bieden. Ik denk bijvoorbeeld aan de treinen van Arriva, een regelmatig vol, zeer op prijs gesteld en goed vervoerssysteem. Wellicht komen we over de medewerking van de NS daarbij nog te spreken bij het rapport-Sorgdrager. De situatie is nu in ieder geval verre van optimaal.

Ik heb nog één vraag, waarop de minister eventueel schriftelijk mag reageren. Kan de minister ons uitleggen wat de achterliggende gedachten zijn bij de aanpassing van de gebruiksvergoedingen door ProRail? Die zijn nogal stevig gestegen. Het is ons niet helemaal helder hoe dat komt en wat de argumentatie daarbij is. Ook hier geldt weer dat de regionale vervoerders er bekaaid lijken af te komen.

De **voorzitter**: U hebt 7 minuten en 45 seconden gesproken. Ik zal die tijd ook aanhouden voor de overige fracties.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik merkte aan de tempoversnelling van de heer Mastwijk dat zeven minuten voor dit onderwerp veel te kort is. Dat is heel logisch, want we praten eigenlijk over de prestaties van ons openbaar vervoer; met name dat over het spoor. We zitten ook nog eens zo'n beetje halverwege de rit. Dat weet je natuurlijk nooit, maar laten we daar gemakshalve van uitgaan. Je mag nu toch onderhand verwachten dat zaken «op de rails» staan. Over de prestaties van het openbaar vervoer is echter nog erg veel op te merken. De minister geeft wel heel snel zijn ambities aan, maar we bekijken nu hoe het staat met de realisatie daarvan. Hoe gaat de minister zijn 5% reizigersgroei realiseren? Er is nog heel wat in te lopen, want tot de dag van vandaag hebben we die 5% nog niet bereikt. Hoe gaan we een aantal suggesties om dat te bereiken, op korte termijn doorvoeren? De SP heeft in de afgelopen twee jaar diverse voorstellen gedaan en was daarin niet de enige. Het is van groot belang dat wij boven op de doelstellingen van het kabinet zitten, dat helder is dat die doelstellingen gehaald gaan worden en dat we dat kunnen terugzien in concrete plannen. De meest geëigende plannen daarbij zijn natuurlijk die van de NS en ProRail.

Maken we echt werk van reistijdversnelling? Het niveau van reistijden ligt op sommige plekken nog onder het niveau van 2007. Ik ben daar zeer kritisch over en ik maak me er zorgen over. Slaagt de minister er straks wel in om bij de plannen voor 2011 of nog eerder, boven dit niveau te komen? De reistijd Nijmegen–Zwolle is één minuut langer dan in 1959! Dat zijn de feiten uit de boekjes. De terugreis van Den Haag naar mijn woonplaats Boxmeer is een kwartier langer geworden, óf doordat ik soms extreem lang op het perron sta, óf doordat de aansluitingen niet kloppen. Een kwartier langer dan de heenweg! Hoe zorgt de minister voor fatsoenlijke aansluitingen tussen vervoerders? Wanneer komt hij met een plan van aanpak om die te verbeteren?

Zorgt de minister voor service in de treinen, met goede informatie-schermen en gratis internet? Nu moeten we weer vier jaar wachten voordat het in 83% van de treinen is gerealiseerd. En is het dan wel gratis? Waarom is de aanleg hiervan zo duur, terwijl het bij Connexxion gratis is? Natuurlijk is de NS veel groter, maar tien keer nul is nog steeds nul. De sanitaire stop werd zojuist al genoemd. De nieuwe sprinters zijn er. Ze zien er mooi uit, maar hebben geen toilet. De minister heeft toegezegd zich ervoor in te spannen dat in ieder geval de stationsgebouwen op de betreffende trajecten aangepast zouden worden. Ik heb daar niets meer over gehoord. Welk resultaat heeft de minister geboekt?

Welke resultaten boekt de minister op korte termijn met het nachtnet? En maakt hij ook werk van tariefverlaging? We willen niet alleen reistijdverkortingen; we willen mensen natuurlijk ook de trein in verleiden. Dat krijgen we bijvoorbeeld voor elkaar door de tarieven voor het openbaar vervoer te verlagen. Ook daarvoor heeft mijn fractie voorstellen gedaan. Als wij dit allemaal zo belangrijk vinden, hoe kan het dan dat de parkeer-garage bij station Gorinchem wordt overgedaan aan Q-Park en men daarvoor moet gaan betalen voor het parkeren in die garage? Wat is dat voor een P+R-beleid? Ik krijg graag een reactie van de minister.

Het huidige beleid leidt bij mijn fractie tot behoorlijke zorgen. Wij zien weinig terug van daadwerkelijk beleid rondom overbelastverklaringen. Natuurlijk kunnen we heel formeel vragen hoe het er precies mee staat, maar laten we elkaar geen mietje noemen. Er is in Nederland een groot capaciteitsprobleem met betrekking tot het behalen van de doelstellingen en daar zou naar gehandeld moeten worden. Wij maken ons zorgen over de uitvoering van het vervoerplan en het beheerplan. Niet lang na de invoering van de dienstregeling voor dit jaar bleek dat die niet uitvoerbaar was. Machinisten en conducteurs renden door de stationsgebouwen om de trein te halen. De dienstregeling werd dan ook snel aangepast. Welke gevolgen heeft dit voor de afspraken in het vervoerplan? Wij maken ons ook zorgen over de aansturing door de NS. Via het vervoerplan lijkt die

mooi, maar wat doen we als er een sanctie moet worden opgelegd? Op het Implementatieplan Toegankelijkheid zijn de prestaties niet gehaald, maar wat doen we eraan? Boetes zijn zinloos, want die zijn een kwestie van vestzak, broekzak. Hoe gaat de minister hiermee om?

Eigenlijk raken al deze punten de outputsturing, zoals de minister het altijd zo mooi noemt. De minister ziet deze outputsturing echter als een inschatting van de NS en ProRail van hun prestaties, die de minister vervolgens vastlegt. NS en ProRail gaan dus bekijken wat ze eventueel kunnen halen en dat zijn dan de afspraken die we vastleggen. Daarna moeten NS en ProRail zich aan hun eigen afspraken houden. Ja, dat lijkt me nogal logisch. Dat is geen sturing; dat is afwachten. En het is al helemaal geen sturing op basis van eigen beleidsdoelen.

De veiligheid in het openbaar vervoer is de laatste tijd veel in het nieuws geweest. Afgelopen dinsdag hebben we er met het kabinet over kunnen spreken. De komst van 54 extra service- en veiligheidsmedewerkers lijkt op zijn plaats, maar daarmee komen we nog steeds niet aan de belofte uit 2002 van 200 extra mensen aan spoorwegpolitie. Wat gaat de minister hiermee doen? Is hij bereid om schriftelijk inhoudelijk te reageren op alle SP-punten van afgelopen dinsdag?

Mijn volgende punt betreft het ERTMS. We komen daarop later terug. Met het tempo waarin de minister nu aan de gang gaat, met een extra onderzoekje hier en daar om nog eens te bekijken of we een of andere subsidie-implementatie onderzocht moeten krijgen voor eind 2010, zijn we natuurlijk nooit klaar als we in 2012 op de Hanzelijn willen beginnen. Maak nu plannen. Begin vandaag. Begin met het ombouwen van de treinen. Dat is hard nodig en daarmee kunnen we vooruit; daarmee moeten we vooruit als we voor 2012 klaar willen zijn. We kunnen er geen dag op verliezen. Het uitspreken van ambities is leuk, maar ze worden getoetst op het beleid en op de afspraken die vervolgens worden vastgelegd en die controleerbaar dienen te zijn.

Dan de toegankelijkheid. Ik heb vandaag een zeer interessant gesprek gevoerd met mevrouw Roos Pommenschenkel. Zij is Mis(s) Nederland, zittend in een rolstoel. Zij heeft heel goede ideeën om treinen tijdelijk toegankelijk te krijgen; niet wachtend tot 2015, 2020 of 2030, maar met tussentijdse oplossingen. Wil de minister deze plannen serieus nemen? Wil hij ermee aan de slag gaan om met liftsystemen in ieder geval een tijdelijke oplossing te creëren, totdat het openbaar vervoer in 2030 volgens afspraak volledig toegankelijk is? Ik herinner de minister eraan dat hierover nog drie aangehouden moties liggen. Ik zal die moties morgen in stemming laten brengen.

Tot slot heb ik nog enkele opmerkingen. De minister wil geen uitspraken doen over een intercitystatus voor de stations in en rondom Drenthe. Ik begrijp dat er voor- en nadelen zitten aan het aandoen van een intercitystation. Mijn fractie zou het verstandig vinden om de reizigers te laten zeggen waar hun voorkeuren liggen. Zij zitten namelijk in de trein en zij zouden mede moeten bepalen of er wel of geen stops behouden moeten worden. Laten we eerlijk zijn; als we mensen willen verleiden om het openbaar vervoer te nemen, moeten vooral geen stations worden geschrapt, intercity's worden uitgekleeft en slechte boemeltreintjes worden ingezet. We moeten de dienstverlening uitbreiden en verbeteren, en de reiziger vragen hoe we dat optimaal kunnen doen. En het moet geen verschil maken of het nu in de Randstad is, in Zuid-Limburg of in Drenthe. Ook voor het station Eijsden accepteren we een verdere uitkleding van het spoor niet. We hebben ons destijds al uitgesproken tegen een tijdelijke sluiting van dat station. Permanent sluiten kan al helemaal geen optie zijn. Gelukkig ziet de minister nog enkele mogelijkheden en wil hij daarover gaan praten. Ook hierbij moet hij zorgen dat de reiziger een stem krijgt.

Natuurlijk kunnen we zo goed mogelijk proberen om met de huidige capaciteit een zo goed mogelijke puzzel in elkaar te draaien. Het is heel knap

als je de puzzel in de huidige situatie überhaupt in elkaar krijgt. De minister weet echter al heel lang dat we er daarmee niet komen; dat er een capaciteitsprobleem is en dat we voor de komende jaren op het hele spoor fors vooruit moeten, en niet alleen op de vier corridors. Dan verwachten we dat de sturing, de afspraken die de minister met NS en ProRail maakt, zo is vastgelegd dat alles in het werk wordt gesteld om de beleidsdoelen van het kabinet minimaal als uitgangspunt te nemen, en het liefst nog veel meer. Daar ontbreekt het momenteel aan, en ik hoop dat de minister mij in dit debat op veel punten gerust kan stellen. Zo niet, dan zullen wij zeker om uitspraken van de Kamer vragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil vanavond positief beginnen. Dat is altijd goed om de toon van het debat te zetten. Ik heb enige positieve woorden voor de NS. Die zijn misschien verrassend uit mijn mond, maar als dingen wel goed gaan, mag je dat best zeggen. Er rijden in 2009 weer meer treinen, zowel overdag als 's nachts. Met de nare berichten over het geweld van de afgelopen weken zou je bovendien haast vergeten dat reizigers over de gehele linie hogere rapportcijfers hebben uitgedeeld. Ik spoor de NS dus aan om zo door te gaan. Het is al druk op het spoor en het wordt steeds drukker. Dat is op zichzelf goed nieuws, want de milieuprestatie van de trein is beter dan die van de auto of de vrachtauto. Goederentreinen en personentreinen zitten elkaar echter dikwijls in de weg. Dat bleek vorige maand vrij pijnlijk, toen bij Vleuten een goederentrein ontspoorde. ProRail had een week nodig om de schade te herstellen en tienduizenden reizigers waren dagelijks de klos. Luister even naar wat Eric ten Feld van de transportmultinational ERS Railways, het bedrijf van de ontspoorde goederentrein, een dag later doodleuk zegt in NRC Handelsblad: de route over Utrecht is handig voor onze treinen; de Betuweroute zou een omweg betekenen; zo'n 10% tot 20% van onze treinen rijdt over de Betuweroute. De heer Ten Feld rondt af met: dit is een extra stimulans om zo vlug mogelijk meer op de Betuweroute te rijden, want dit hopen we nooit meer mee te maken. Het voorbeeld geeft vrij precies aan wat er aan de hand is op het spoor. Het Rijk heeft 5 mld. gestopt in de Betuwelijn, maar laat bedrijven vervolgens zelf de keuze waar ze rijden. In de nieuwe dienstregeling zouden 250 treinen per week rijden op de Betuwelijn. Dat is 100 minder dan waar exploitant Keyrail vorig jaar nog van uitging, maar zelfs dat halen we niet. De capaciteit van enkele duizenden treinen per week wordt dus op geen stukken na gehaald. Dat is echt niet alleen de schuld van de recessie, want over bestaand spoor rijden nog heel veel andere goederentreinen. Passagierstreinen en de passagiers daarin kunnen daarvan behoorlijk veel last hebben. Bedrijven bepalen kennelijk zelf welke route ze kiezen. Dat is voor GroenLinks onacceptabel. Het Rijk moet dat niet overlaten aan de vervoerders en aan ProRail, maar actief sturen. Die peperdure Betuwelijn ligt er tenslotte niet voor niets. De minister beloofde om naar de tariefstructuur voor goederentreinen te kijken. Hoe staat het daar nu mee? Gaat de minister ervoor zorgen dat vervoerders reserveringskosten moeten gaan betalen voor de goederenpaden die zij claimen maar niet gebruiken? Wat gaat de minister nog meer doen om personentreinen ruim baan te geven op spoorpaden waarvoor de Betuwelijn een alternatief is? Ik krijg graag glasheldere antwoorden op deze vragen.

Mijn volgende punt betreft Drenthe. Als Stadgers – inwoners van de stad Groningen – hebben wij ook altijd zorg voor het ommeland. Het is altijd stad en ommeland en daar hoort Drenthe natuurlijk ook bij. De heer Mastwijk zei het al: mijn steun kwam voor hem uit onverdachte hoek. Ik zit natuurlijk heel vaak in de intercity van de stad Groningen naar de Randstad en elders. Een stop minder zou dus voor mij wel gunstig zijn. Zo egoïstisch moet je echter niet zijn, want het is van groot belang dat ook in Drenthe een goede, rechtstreekse aansluiting blijft bestaan met de Randstad. Enige weken geleden heb ik samen met de heer Mastwijk – dat komt

niet heel vaak voor – actie gevoerd in Hoogeveen. Dat geeft wel aan hoe breed het ongenoegen is over de nieuwe plannen van de NS voor de aansluiting van Drenthe. Mijn hele schoonfamilie woont in Drenthe en mijn ervaring is: als die Drenten eenmaal in opstand komen, is er werkelijk iets aan de hand. Dat is in dit geval ook zo. Drenthe staat al een paar weken op zijn kop en dat vind ik op zichzelf heel goed. Het is ook prachtig dat mijn partijgenoten daar flink actie hebben gevoerd. Zij zijn boos omdat de directe trein naar het westen des lands dreigt te verdwijnen. Natuurlijk willen wij Groningers ook dat de verbinding met de Randstad verbetert. Wij willen dat echter niet over de ruggen van onze «zuiderburen». Heel veel Drenten hechten sterk aan een directe verbinding, getuige de vele duizenden handtekeningen en het bezoek van vandaag. Ik roep de minister op om met de NS om tafel te gaan zitten, om te bekijken of er creatieve oplossingen mogelijk zijn. Kan de intercity bijvoorbeeld op het hele uur stoppen in Haren en Hoogeveen en op het halve uur in Meppel en Beilen? Twee keer overstappen om in bijvoorbeeld Amsterdam te komen, is echt te dol. Wij vinden ook de regionale Park and Ridefunctie van deze stations van groot belang. Ik vraag de minister dus indringend om met de NS te onderhanden over de realisering hiervan, want het kan natuurlijk niet dat in Drenthe slechts geboemeld kan worden. Daar wonen actieve mensen die gewoon snel met de trein moeten kunnen. Ik trek daarin samen met de heer Mastwijk op voor wat betreft Hoogeveen en Meppel, maar ik vraag de minister ook aandacht voor station Beilen, vandaar de variant die ik heb voorgesteld. Ik krijg daarop graag een heldere reactie van de minister.

Dan nog een opmerking over het Vervoerplan NS 2009 en de veiligheid. Een van de indicatoren waarop de NS in de concessie wordt afgerekend, is het bijdragen aan sociale veiligheid. Er was onlangs een nationale actiedag waarop werkgevers en werknemers letterlijk de alarmbel lieten rinkelen. Niemand in de Kamer zal nare incidenten bagatelliseren. Conducteurs, controleurs en chauffeurs verdienen gewoon respect, zodat ze hun werk kunnen doen op een manier waar de reizigers en zichzelf wel bij varen. Veiligheid in het openbaar vervoer is namelijk vooral mensenwerk. Michael van der Vlis, de baas van Rover, zei het zo: «Poortjes en camera's kunnen nuttige ondersteuning bieden, maar zonder mensenwerk houden we de hufters niet in toom». En zo is het maar net. De inzet van mensen kost geld. Met een jaarwinst van 328 mln. lijkt het de NS daaraan niet geheel te ontbreken. In die zin is het logisch dat wij in eerste instantie naar het bedrijf kijken bij het veilig maken van treinen. Gelukkig is de NS dat ook van plan. Waar inzet van gewone serviceteams en conducteurs niet meer genoeg helpt, komt de spoorwegpolitie om de hoek kijken. Dan kan ook het Rijk aan zet zijn. Ik krijg hierop graag een reactie. Ik heb nog een paar losse vragen. Er staat niets in het vervoerplan over de OV-chipkaart. Verwacht de NS dan helemaal geen problemen? Dat lijkt mij toch gek. De NS kondigt variabilisering van de tarieven aan. Ik houd mijn hart vast. Het is prima dat de NS probeert om de treinen in de daluren voller te krijgen, maar als we de trein in de spits willen laten concurreren met de auto, zullen we de tarieven in de spits een beetje redelijk moeten houden. Uit de reactie van de consumentenorganisaties blijkt dat zij vinden dat de NS niet ambitieus genoeg is bij de afstemming tussen de treinen en de aansluitende bussen en trams van stads- en streekvervoerders. Daar valt winst te behalen. Kijk naar Syntus in de Achterhoek, dat de boel in één hand heeft, perfect laat aansluiten en dikke reizigerswinst behaalt. Op één punt scoort de NS echt heel beroerd: het personeel van de NS weet bij twee van de drie vertragingen in de trein geen informatie aan de reiziger te verschaffen over hoe en wat, terwijl dat toch erg helpt als je stapvoets door het weiland rijdt. Ambities moeten fors omhoog, bijvoorbeeld naar bij twee derde van het aantal vertragingen wél informatie weten te verschaffen.



Zowel de NS als de consumentenorganisaties hebben hun zorgen geuit over het tempo waarin de tweede fase van het Herstelplan spoor wordt uitgevoerd. Dat is ernstig. Het gaat veel en veel te traag. Het lukt ProRail gewoon niet om de boel aanbesteed te krijgen. Zo wordt de NS gefrustreerd in pogingen om de reizigersaantallen op te krikken. Zit de minister ProRail wel hard genoeg achter de broek? Is er, zeker nu de markt door de crisis flink verslapt, uitzicht op verbetering? Lukt het om de 140 mln. voor onderhoud die de minister naar voren wil halen, nu wel aanbesteed te krijgen? ProRail bereikt volgens de cijfers te veel geslaagde beroepen over de herverdeling van treinpaden, en voert veel minder toegankelijkheidsmaatregelen uit. Hoe gaat de minister ProRail tot verbetering brengen? Ik ondersteun de opmerkingen van mijn collega's over mensen met een handicap in het openbaar vervoer volledig. Voor gehandicapten zijn de zaken heel slecht geregeld. Ik vraag de minister of het mogelijk is om tijdelijke aanpassingen aan te brengen om de toegankelijkheid te verbeteren. De heer Roemer sprak daar ook al over. Deze mensen mogen toch geen extra handicap ondervinden omdat ze in de trein niet meer naar het toilet kunnen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb in de procedurevergadering een poging gewaagd om dit overleg te splitsen, omdat de agenda zo vol is. Men was daar niet voor. Nu hoor ik de collega's zuchten en steunen. Daarom begin ik in mijn bijdrage bij «Ten slotte». Dan heb ik daarna nog drie kantjes, maar dan val ik niet op tussen de anderen. Veel actuele kwesties kunnen niet los gezien worden van de manier waarop de NS en ProRail worden aangestuurd. Wij komen daarover nog te spreken bij de evaluatie van de spoorwegwetgeving en daarom zal ik me nu beperken tot de actualiteit.

Allereerst de actualiteit bij ProRail. Het crisispakket van 140 mln. tot 2012 lijkt mooi, maar waarom is het er nu pas? We hebben er in 2008 al over aan de bel getrokken. De minister heeft dat erkend, waarvoor dank. We hebben toen echter gesproken over de onderhoudsportefeuille op het spoor, en een deel van het bedrag dat nu wordt uitgetrokken, heeft niet direct met onderhoud te maken. De orderportefeuilles liggen 30% lager dan vorig jaar. Hoe kan de minister in zijn brief dan spreken van een goed gevulde orderportefeuille? Er wordt al over 400 ontslagen gesproken in de sector. Het versnellingsgeld gaat voor een belangrijk deel naar bijvoorbeeld fietsenstallingen en naar het station Amsterdam Centraal. Dat is prima, maar de spoorbouwers leggen bielzen, dwarshouten. De minister erkent dit in zijn laatste brief en tegelijkertijd stelt hij dat het volume werkzaamheden zal stijgen vanaf 2010. Dat zijn volgens mij echter oude cijfers, want in een eerdere brief wordt juist gesproken over het naar beneden bijstellen van de reeksen uit het beheerplan. Er is dus niet alleen minder onderhoudswerk op de markt gezet; ook bij investeringen in de nieuwe infrastructuur bestaat achterstand. Een voorbeeld daarvan is de gemelde vertraging van OV SAAL. De vitaliteit van de spoorsector gaat op deze manier hard achteruit. De minister weigert nog steeds om mijn motie over een taakgroep vitaliteit spoorsector uit te voeren, want hij legt de bal volledig bij ProRail, terwijl juist gevraagd is om een onafhankelijke taakgroep. Er zijn maar drie grote spoorbouwers en die zijn voor 90% afhankelijk van ProRail. Kunnen we hier dus wel spreken over een markt? Die vraag hebben wij al eerder gesteld. Er zijn dus genoeg vragen en ik roep de minister opnieuw op om vandaag de taakgroep aan het werk te zetten. Rijkswaterstaat gaat een maatschappelijke kosten-batenanalyse doen naar het nacht- en weekendwerk op de weg. Is de minister bereid om zo'n analyse ook voor het spoor te laten doen? Voor 40% van het budget voor de tweede fase van het Herstelplan spoor is nog geen keuze gemaakt. Nu de NS en ProRail hierover openlijk van mening verschillen, vraagt de ChristenUnie-fractie de minister om in te grijpen en voor de zomer te

komen met het besluit voor alle projecten, met oplossingen om ervoor te zorgen dat alles toch in 2012 klaar is.

Over de positie van ProRail komen we nog te spreken bij de evaluatie van de spoorwegwetgeving, maar de ChristenUnie-fractie vraagt de minister om het rapport van de Holland Consulting Group over de outputsturing deze maand aan de Kamer te sturen. De Kamer kan het dan bij de voorbereiding betrekken.

Ik heb een korte vraag over de Maliebaanspoorlijn. Vindt de minister het sluiten van die spoorlijn acceptabel vanuit zijn visie op robuustheid van het netwerk? De minister schermt daar graag mee bij de wegen en ik wil die discussie ook maar eens scherp doortrekken naar het spoor.

Dan de reistijdbetrouwbaarheid. De stap van aankomstpunctualiteit naar reizigerspunctualiteit is een stap vooruit, maar het zou veel meer moeten gaan om reisbetrouwbaarheid over de hele keten. Dat is immers het doel van de Nota Mobiliteit en van de motie Van Hijum/Dijksma. Wat doet de minister om de NS en ProRail te stimuleren om betere aansluitingen met het regionale openbaar vervoer te realiseren?

In de brief over station Eijsden wordt vooral betoogd waarom heropening niet zou kunnen. Het toppunt vind ik het argument dat de Maastricht-Brussel Express niet zou kunnen stoppen in Eijsden omdat de trein – ik chargeer een beetje – voor Belgische conducteurs kennelijk te lang is en we daarom zogenaamd slimmere Nederlanders nodig hebben; aldus ProRail en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Waarom wordt een rapport van Arcadis over eisen niet openbaar gemaakt? De fractie van de ChristenUnie vraagt de minister om met een oplossing te komen voor de korte termijn en met een bedienplicht voor de lange termijn.

Al staat het nachtnet niet in de concessie, de minister is wel de opdrachtgever en hij kan om een onderbouwde businesscase vragen. Wat is het tijdspad van de minister en wat is zijn inzet in de gesprekken met de NS? Mijn fractie vindt het vreemd dat de nachttrein tussen Schiphol en Twente besloten zal zijn.

Niet elk station kan intercystation zijn, want dan hadden we alleen stop-treinen. Toch is de ChristenUnie-fractie gevoelig voor het verzet in het noorden en tegen het opheffen van de intercystatus van Hoogeveen en Meppel, ook vanwege het grote regionale belang van deze stations.

Wanneer komt de minister met zijn antwoord op de vragen van de Kamer over de acht minuten reistijdverlies rond Zwolle? Ik sluit graag aan bij de vragen van vorige sprekers over de voorgestelde opties om Hoogeveen en Meppel te blijven bedienen. In mijn motie en in de notitie van mijn fractie noem ik een aantal mogelijkheden voor verbetering van de kwaliteit van het treinproduct tussen Zwolle en Utrecht. Wanneer wil de minister daarop ingaan?

Bij Nijverdalen ondervinden reizigers drie jaar lang een half uur vertraging door een busritje van nog geen twee kilometer. Het Locov is duidelijk in zijn kritiek hierop en ik concludeer dat de reiziger in de steek wordt gelaten doordat een paar jaar geleden geen overbelastverklaring is afgegeven. Over dit principe hebben wij al vaker met de minister gedebatteerd. Ik vraag hem om alsnog een oplossing te vragen van de NS en ProRail. Hoe staat het met mijn motie om snel tot verbeteringen te komen op deze lijn? De opmerking over de beperkte capaciteit van de opstel-terreinen vind ik zorgelijk, want ook daarvoor zou dan volgens mij al een overbelastverklaring afgegeven moeten zijn.

De NS heeft nog steeds geen bedieningsgarantie afgegeven voor het station Zoetermeer Bleizo. Ik roep de minister op om deze bedieningsgarantie binnen een maand van de NS te eisen.

Heeft de minister al nieuws te melden over de mogelijkheden van een snelle verbinding Den Haag – Eindhoven via de HSL? Die HSL kan overigens morgen al rijden, maar dat is een andere discussie. Hoewel, als de minister daar vanavond antwoord op geeft, ben ik ook blij.

Ik heb nog een opmerking over de CG-Raad. We hebben een goede brief gekregen over de zorgen van de CG-Raad over de toiletten in de treinen. Ik sluit aan bij de opmerking dat de afwezigheid van toiletten gecompenseerd zou moeten worden op de stations. Dit is een groot probleem en de minister moet zich bij de vervolgbestellingen met de NS verstaan om aan te geven hoe de NS de service kan blijven bieden. Overigens speelt dit ook bij de regionale vervoerders.

De toegankelijkheid in het algemeen is een aandachtspunt. Ik wijs nog maar eens op de problemen met de lift op station Gouda, waardoor mensen die minder mobiel zijn een groot probleem hebben bij de toegang tot het station.

Kortheidshalve sluit ik aan bij de opmerking van de heer Roemer over ERTMS en ik rond af met het traject Breda – Utrecht. Ik heb vernomen dat de MER A27 deze maand in de aanbesteding is gedaan. Ik heb echter ook begrepen dat de minister daarbij op geen enkele wijze rekening houdt met een variant van de spoorlijn, terwijl hierover nog Kamervragen en een motie liggen, en de minister zelf om uitstel van de beantwoording heeft gevraagd. Ik krijg hierover graag opheldering.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het jaarlijkse Beheerplan ProRail en Vervoerplan NS liggen weer op tafel. Over de prestaties van de NS zijn we over het algemeen tevreden. Bij ProRail heeft mijn fractie wat meer twijfels. Voordat ik op beide plannen afzonderlijk inga, heb ik eerst enkele vragen van algemene aard. De minister zegt in zijn brief dat ProRail en de NS hun plannen hebben aangepast naar aanleiding van opmerkingen van de minister. Kan de minister globaal zeggen welke aanpassingen dat zijn geweest? Op welke punten had de minister dus zelf kritiek? De ambities voor het spoor zijn terecht hoog. Een reizigersgroei van 5% per jaar is en blijft onze ambitie, maar mijn fractie is ook niet blind voor de gevolgen van de crisis. De vraag is dan ook of deze doelstelling de komende jaren gehaald kan worden. De minister moet alles op alles zetten om het doel alsnog te halen, maar geeft aan dat ook hij zijn twijfels heeft. Er kan nog een ander probleem gaan spelen door de economische crisis, en wel een van financiële aard. Stel nu dat de groei op het spoor achterblijft bij de ambities, ondanks de inspanningen van de minister en de spoorsector. Nogmaals, mijn fractie legt zich daar niet bij voorbaat al bij neer, maar gelet op de omstandigheden is het wel verstandig om nu alvast over dat scenario na te denken. Welke financiële consequenties kan dit hebben voor met name de NS?

En dan de plannen zelf, te beginnen met het Beheerplan ProRail 2009. Op het plan zelf lijkt weinig aan te merken, maar toch blijft de schijn bestaan dat ProRail achterloopt met zowel onderhoud als investeringen. Dat is al tijdens de begrotingsbehandeling voor 2009 ter sprake gebracht en wij hebben destijds de motie van de heer Cramer mee ondertekend. Inmiddels zijn door hem aanvullende vragen gesteld, die zijn beantwoord. Deels is ons beeld van de prestaties van ProRail daardoor bijgesteld. Het is goed om te lezen dat er geen achterstallig onderhoud is. Wij steunen bovendien het maatregelenpakket van 140 mln. om zaken naar voren te halen. De opgave voor de komende jaren is groot en ProRail is daarin een essentiële schakel. De boel moet bij ProRail dus op orde zijn. Hoewel we dreigen op detailniveau te belanden, vragen we de minister toch om toe te lichten hoe de 30 mln. om Amsterdam Centraal aan te passen, bijdraagt aan de kabinetsambitie van 5% reizigersgroei. Wat betreft de lijn Utrecht–Breda sluit ik me aan bij de vragen van de heer Cramer.

Als de rails in orde zijn, kunnen we gaan kijken naar de treinen. Wij zijn over het algemeen tevreden met het Vervoerplan NS 2009. Het is goed om te constateren dat de NS op tien van de veertien indicatoren de doelstellingen behaalt, en bij de andere vier merendeels in de buurt komt. De NS laat meer treinen op tijd rijden, de service wordt steeds beter en de kans op een zitplaats is verder toegenomen. Ook is mijn fractie er verheugd

over dat in 2009 weer een aantal nieuwe stations in gebruik is genomen en dat op een aantal trajecten de frequentie van treinen is verhoogd. Voor 2010 staat nog een aantal veelbelovende aanpassingen van de dienstregeling op het programma. Dat is allemaal goed nieuws, maar het kan natuurlijk altijd beter; daarom heeft mijn fractie nog een aantal vragen en opmerkingen.

De spoorsector heeft aangegeven, op termijn de zogenaamde 6/6-variant – 6 intercity's en 6 sprinters per uur – op de drukste trajecten als optie te zien om aan de mobiliteitsvraag te voldoen. Hiervoor is ongeveer 1 mld. extra nodig, boven op de 4,5 mld. die nu is gereserveerd. De minister heeft toegezegd dat er tijdens de planstudies gemonitord wordt en dat hij bekijkt of de 6/6-variant zo veel mogelijk binnen het huidige programma kan worden gerealiseerd. Afgelopen zondag repte hij in Buitenhof ook van deze variant. Mijn fractie vindt het uiteraard heel goed als delen van de 6/6-variant ingepast zouden kunnen worden binnen het bestaande budget. Wanneer kan de minister hierover definitief duidelijkheid geven?

Het klantoordeel gaat weliswaar omhoog, maar dat gaat erg langzaam. Is dat niet te versnellen? Waar zitten de grootste knelpunten? Uit het vervoerplan blijkt dat de Nederlandse reiziger erg kritisch is in vergelijking met reizigers in andere landen. Op zichzelf is dat prima, want het openbaar vervoer moet goed zijn, maar de NS zegt terecht dat het tevredenstellen van de reiziger soms kan botsen met andere prioriteiten. Een voorbeeld hiervan is dat reizigers pas een cijfer boven de zeven geven op de indicator «zitplaatskans» als er drie zitplaatsen per reiziger beschikbaar zijn. De NS wikt nu tussen het voldoen aan deze eis, om het cijfer op te krikken, en het hebben van zo weinig mogelijk lege stoelen, uit efficiency-oogpunt. Wat betreft de PvdA-fractie is het absolute uitgangspunt voor iedere passagier een zitplaats. Het is vervolgens aan de NS om zo dicht mogelijk tegen de maximale benutting van de zitplaatsen aan te gaan zitten. Het is vanuit efficiency- en energieoogpunt onzinnig om drie stoelen per reiziger aan te bieden en daardoor met meer treinstellen dan noodzakelijk te gaan rijden. Wellicht is de reiziger wel tevreden als de stoelen anders worden opgesteld, of zijn er andere mogelijkheden om het tevredenheidscijfer verder te verhogen. Hoe staat de minister daarin? Mijn volgende punt betreft de lobby rondom de stations Meppel en Hoogeveen. De plaatselijke en de regionale politiek steunen de actie en het Locov maakt zich er hard voor. Toegegeven, mijn fractie is ook voor het voorstel gezwich. Toch bekruipt ons een vervelend gevoel. Als we de NS en ProRail namelijk echt willen controleren op hun output, is het de vraag of we op dit detailniveau moeten debatteren. Natuurlijk is dat erg verleidelijk en ook mijn fractie zal zich er her en der aan bezondigen, maar toch moeten we proberen om enige terughoudendheid in acht te nemen op dit terrein. In dit geval is de noodkreet van belang van de regionale vervoerders. Zij stellen dat de aansluitingen op bussen en treinen in het noorden verslechtert door een eventuele dienstwijziging van de NS; ik druk me nog voorzichtig uit. De NS moet hier wel op letten. Kan de minister ervoor zorgen dat de NS en de regionale vervoerders in dit geval en in toekomstige gevallen in overleg treden, opdat dergelijke problemen worden voorkomen? Met «overleg» bedoel ik ook echt overleg, en niet: dit is ons standpunt; zegt u het uwe maar en dan gaan we toch gewoon doen wat we van plan waren. Ik krijg van de minister graag een toezegging op dit punt. Misschien moeten we hier ook iets aan doen in de spoorwetgeving.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Roefs maakt een aantal opmerkingen die wel degelijk gerekend kunnen worden tot het detailniveau. Dat is niet denigrerend bedoeld. Ze zegt dat we eigenlijk niet op dat niveau moeten praten, maar ik heb haar ook wel eens horen zeggen dat het verstandig zou zijn om ons bij de evaluatie van de Spoorwegwet hardop af te vragen of we de concessie voor ProRail en de NS niet wat strakker zouden

moeten vormgeven. Als we als Kamer namelijk wat slimmer opschrijven wat we van de NS en van ProRail verwachten, kunnen wij de minister vervolgens ook makkelijker controleren op de naleving daarvan. Is mevrouw Roefs het met mij eens dat het verstandig zou zijn om de concessietouwtjes eens wat strakker aan te halen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik doel erop dat het vaker fout gaat waar de ene concessie op de andere moet aansluiten en waar de keuzes van de ene partij gevolgen hebben voor de andere partij. We moeten bij de spoorwegwetgeving heel alert bekijken hoe we kunnen afdwingen dat er geen besluiten worden genomen die andere partijen het werken onmogelijk maken. We moeten dus ook de manier waarop we outputsturing vastleggen, bij de evaluatie heel goed bekijken.

De heer **Mastwijk** (CDA): We zouden in de concessie kunnen afspreken dat we sterk druk uitoefenen op de minister om ervoor te zorgen dat vervoerders onderling tot overeenstemming komen over het onderliggende net. Ik heb het daarbij niet zo zeer over ProRail, maar vooral over de NS en de Syntussen, de Arriva's en de Veolia's. Er kan namelijk geen 5% groei zijn zonder goed voor- en natransport.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben het daar op zichzelf wel mee eens. We moeten daarover zeker uitgebreid spreken. Het moet met elkaar kloppen. Ik kom bij de toegankelijkheid voor minder valide mensen. De minister is in zijn brief positief over zijn maatregelen tot nu toe en wij kunnen daar deels in meegaan. Toch krijgen wij signalen dat het in de praktijk nog een tandje beter en een tandje sneller kan. In 2030 moet al het materieel volledig toegankelijk zijn. Hoe kan het dan dat er, nadat dit besluit was genomen, nog ontoegankelijke dubbeldekkers zijn aangeschaft die tot 2030 blijven rijden? Weliswaar gaat de minister zoeken naar oplossingen, maar er is nog geen helderheid. Kan de minister nogmaals garanderen dat de datum van 2030 hard is en blijft? In de tussentijd moeten we natuurlijk zo veel mogelijk zoeken naar oplossingen voor de korte termijn. Tot slot heb ik nog twee concrete punten. Het eerste punt is internet in de trein. Het lijkt er nu eindelijk van te komen. De plannen lijken nu althans echt in praktijk gebracht te worden. De minister gaat binnen enkele maanden besluiten op welke manier de beschikbare 15 mln. uitgegeven kan worden. Kan hij toezeggen dat wij voor het zomerreces worden geïnformeerd over deze plannen?

Mijn tweede punt is van geheel andere aard. Het betreft de toiletten in de trein. Los van schoonmaakperikelen is het de vraag of het wel zo hygiënisch is om de afvoer direct op het spoor te laten uitkomen, zoals dat in vele treinen nog gebeurt. Voor passagiers van boten kan dit soms onfrisse gevolgen hebben. Ook voor spoorwerkers en mensen op stations is het niet altijd even fris. Kan de minister met de NS overleggen of hier iets aan gedaan kan worden? Overigens is het helemaal weghalen van toiletten, zoals in sommige treinen is gebeurd, daarbij natuurlijk niet de beste optie. Wij horen graag hoe de minister hiertegen aankijkt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag aan mevrouw Roefs over de toegankelijkheid in 2030. Ik heb de indruk dat mevrouw Roefs daaraan twijfelt. Gaat het daarbij ook om stations? De heer Roemer heeft daarover namelijk prachtige moties liggen: de stations zijn aangepast, er zitten toiletten in de treinen en treinen mogen in 2030 niet meer over het spoor als ze niet toegankelijk zijn. Ik vat het even snel samen. Ik steun dat van harte. Geldt dat ook voor mevrouw Roefs? Dan zouden we nu namelijk toch een beetje moeten doorpakken. Vindt mevrouw Roefs het ook van belang dat we tussentijds, zolang de toegankelijkheid nog niet is geregeld, toch echt meer concrete maatregelen treffen, zodat mensen zelfstandiger gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Toegankelijkheid is heel belangrijk en er wordt op allerlei manieren geprobeerd om daarin verbetering aan te brengen. Daarbij is ook een aantal keren echt misgekleund, door treinstellen aan te schaffen die eigenlijk niet aangeschaft hadden moeten worden. Dat is gebeurd en daar kunnen we verder weinig meer aan doen. We hebben ook lijsten gekregen met daarop de toegankelijkheid van de stations. In Venlo, waar men niet eens op het perron kon komen, komt nu bijvoorbeeld een lift. Die staat gepland. Dat zijn echte verbeteringen. Ik hoor dat het de laatste tijd, bijvoorbeeld met Valys en met de assistentie op stations, heel erg veel beter gaat, vooral ook omdat men via internet kan reserveren. Men kan die assistentie via internet bijvoorbeeld voor een halfjaar vooruit voor iedere vrijdag van dan tot dan regelen. Daarover zijn mensen heel erg tevreden. Ik snap dus dat we het niet allemaal tegelijkertijd voor elkaar krijgen, maar ik heb wel het gevoel dat we stap voor stap verder komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mevrouw Roefs heeft het over stap voor stap, maar de laatste stap om dit te bereiken is 2030 en dat wil ik graag helder van haar horen. Ik neem ook aan dat mevrouw Roefs met mij van mening is dat de wc's dan ook schoon moeten zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb gevraagd: «Kan de minister nogmaals garanderen dat de datum van 2030 hard is en blijft?». Dat lijkt me dus duidelijk.

De heer **Roemer** (SP): De minister heeft toegezegd om de aanpassing van een aantal stations te versnellen. Dat is natuurlijk een goede maatregel; hoe eerder hoe liever. Daarmee hebben we echter slechts ongeveer 60% van alle stations gehad, en ongeveer 90% van de reizigers en dat werkt natuurlijk niet. Als je afhankelijk bent van toegankelijkheid, kan het niet zo zijn dat een gedeelte van de stations niet toegankelijk is. We zullen als Kamer dus de afspraak moeten blijven nakomen dat we, na de versnelling van de minister, tussen 2020 en 2030 zorgen dat de laatste 40% ook wordt aangepast. En het gaat helemaal niet om extreem grote bedragen; dat weet de minister ook, want dat heeft hij zelf geschreven. Het is dus makkelijk haalbaar. Daarover gaan de moties die morgen in stemming zullen komen. Gezien de antwoorden van mevrouw Roefs op de vragen van mevrouw Van Gent reken ik erop dat de PvdA-fractie ermee zal instemmen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat is mooi praten, maar er hangt ook een prijskaartje aan en ik zie geen dekking in dit soort moties. Voorlopig zeg ik dus niets toe.

De heer **Roemer** (SP): We hebben het daar de vorige keer over gehad. Het is natuurlijk erg lastig om aan het bedrag van 100 mln. nu een dekking te geven als je een en ander van 2020 tot 2030 wilt gaan realiseren. Het is niet iets wat ik morgen ga doen, want daarvoor hebben we de toegankelijkheidsafspraken al staan. De minister gaat versnellen en hij gaat stations aanpassen. Dit is het restant, dat de minister is vergeten en dat vanaf 2020 gerealiseerd moet gaan worden. Ik weet niet hoe mevrouw Roefs zich voorstelt dat ik daarvoor een dekking moet aangeven. Het gaat over het principe dat de Kamer bij een afspraak blijft die zij zelf heeft gemaakt: in 2030 is alles toegankelijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij gaan er inderdaad van uit dat 2030 een heel belangrijk jaar is, maar nogmaals, je kunt ijzer niet met handen breken. De stappen die op dit moment worden genomen, vind ik heel erg goed. Het gaat stap voor stap. De heer Roemer heeft gelijk; in 2020 zouden we

wellicht zelfs via het MIRT dingen kunnen doen. Dat is echter niet mijn portefeuille en ik ga er dus op deze plek niets over zeggen.

De heer **Blok** (VVD): Voorzitter. Ik vervang de heer Aptroot, die geveld is door bronchitis. Ik verdiep mij voor het eerst in Verkeer en Waterstaat. Gelukkig zit ik vaak in de trein en dan word ik voortdurend overvallen door mensen van NS Reizigersonderzoek. Daar werkte ik altijd aan mee, maar dat doe ik de volgende keer niet meer, want het resulteert in dit soort dikke rapporten. Ik heb vandaag niet in de trein gezeten en heb de stukken dus slechts in hoofdlijnen kunnen doornemen. Dat betekent dat ik de mensen uit Drenthe maar een beetje antwoord kan geven. Ik kon niet in een uurtje de hele afweging maken, maar ik zit vaak in de trein naar Groningen; dat weet mevrouw Van Gent. De laatste keer wilde zij niet met mij in de coupé zitten, want er waren maar drie stoelen!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik had heel andere, belangrijke zaken te doen; het lag dus niet aan de heer Blok.

De heer **Blok** (VVD): Ook de VVD-fractie vindt het redelijk dat er een extra stop is tussen Groningen en Zwolle en tussen Leeuwarden en Zwolle. Als ik in die trein zit, lig ik toch al laat in bed. Op die paar minuten zal het echt niet hangen. Het lijkt ons dus een redelijke eis.

Als ik een onderwerp van een zieke collega mag behandelen, zoek ik altijd even naar parallellen met mijn eigen onderwerp; op dit moment Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Zowel minister Donner als minister Eurlings is liefhebber van de heel lange termijn. Minister Donner schetst mij meestal visioenen van wat er in 2040 gerealiseerd moet zijn. Ik zeg dan altijd dat ik hoop dat hij dat mag meemaken. Ik meen dat ook van harte. Ik las in deze stukken visioenen over 2020 en 2030. Dat zal deze minister wel meemaken, maar dan is hij allang commissaris van de koningin. Het achterliggende probleem is echter hetzelfde: er wordt gewoon in deze kabinetsperiode te weinig geld uitgetrokken voor het spoor – overigens ook voor andere infrastructuur – en dat verklaart het grote capaciteitstekort. Ik zeg dit niet vrijblijvend. De VVD trekt in de tegenbegroting bewust veel meer geld uit voor infrastructuur. Ja minister, wij trekken per jaar al meer uit dan u in een hele kabinetsperiode. Dat doen we door gewoon andere keuzes te maken. Een overleg als dit gaat over het verdelen van de armoede. Tegen die achtergrond is het overigens wel vreemd om te lezen dat ProRail de afgelopen jaren te maken had met onderbesteding. Ik krijg daarvoor graag een verklaring. Als je al te weinig geld hebt, geef het dan tenminste uit. Een onderdeel van de verklaring zal ongetwijfeld zijn dat ook ProRail stuit op lastige procedures rond infrastructuur, maar het kabinet heeft ons beloofd, mede in het kader van de aanpak van de crisis, dat procedures rond infrastructuur versneld zullen worden. Daar moet dus ook het spoor van profiteren. Kan de minister een tipje van de sluier oplichten? Wordt er al doorgepaktd bij het versnellen van de procedures?

Een van de zaken die mij intrigeren is, zoals gezegd, de ontzettend lange termijn waarop gemikt wordt. Er wordt gezegd dat er vanaf 2020 geen spoorboekje meer zal zijn. Ik neem aan dat dit is omdat de treinen dan vaak rijden en niet omdat het spoorboekje zinloos is geworden. Als het is omdat de treinen dan vaker rijden, moet je toch ook een schema hebben met de punten die je tussen 2020 en nu wilt bereiken. Dat gaat over geld en over wat je concreet wilt hebben gebouwd in de tussentijd. Ik heb het schema niet kunnen vinden bij het snel doorlezen. Dat kan aan mij liggen; dan geef ik graag toe dat ik beter had moeten lezen. Waar is het schema voor de tussenliggende periode? Als het er niet is, is het heel erg vrijblijvend om tegen de opvolger van de opvolger van het volgende kabinet te zeggen hoe de rails erbij moeten liggen.

Terecht hebben meerdere collega's gesproken over de sociale veiligheid. We hebben allemaal gehoord over de verschrikkelijke incidenten. Hulde voor de medewerkers van de NS die moedig hebben opgetreden. Het verraste mij echter om in de rapportage te lezen dat er wordt voldaan aan de normen voor sociale veiligheid, terwijl er niet alleen sprake is van incidenten maar ook van gevoelens van onveiligheid in het openbaar vervoer. Dat horen we allemaal; we ondervinden ze misschien zelf ook als we in de trein zitten. Iedereen neemt waar dat NS-medewerkers inderdaad ontzettend hun best doen, maar dat de kans dat je een conducteur treft die echt zijn rondje loopt en controleert, bijzonder klein is. Daar is iets echt mis. Als je afspraken maakt over sociale veiligheid, moet dat ook een onderdeel zijn. Mensen willen de conducteur zien; dat is een onderdeel van veiligheid: zien dat er één of twee mensen door de coupé lopen, opletten en waar nodig ingrijpen.

Collega's hebben ook terecht gesproken over de problemen met de treinstellen en de positie van gehandicapten. De VVD heeft een aantal moties van de heer Roemer meeondertekend. Wij zullen daar dus voor stemmen. Het punt van de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad Nederland over het probleem met de toiletten is ook zeer terecht. Als er nieuwe stop-treinen worden gekocht, waarom wordt daarbij dan niet gedacht aan een toiletvoorziening? Juist voor gehandicapten is dat een groot probleem. Mijn laatste punt is door de collega's nog niet genoemd. De Algemene Rekenkamer heeft in een rapport geschreven het aandeelhouderschap van ProRail bij het ministerie van Financiën te willen zien, net zoals het geval is bij andere overheidsdeelnemers, zodat er een scheiding is tussen de aandeelhouder en de beleidsbepalende minister. Ik heb begrepen dat de minister daar niet voor voelt. Dat verrast me, want het lijkt me een nuttige scheiding der machten. Als de minister er niet voor voelt, welke consequenties heeft dat dan voor andere overheidsdeelnemingen? Gaat de minister bijvoorbeeld ook de aandelen Schiphol terugkopen?

#### **Antwoord van de minister**

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister. Hij zal in het eerste deel van zijn eerste termijn proberen om het «Drentse deel» te behandelen, zodat de mensen uit het noorden tijdig met de trein terugkunnen en nog kunnen stoppen in Hogeveen en Meppel.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Sterker nog; ik wilde er maar gewoon mee beginnen. Ik dank de leden van de commissie voor hun uitvoerige en rijke bijdrage in eerste termijn, aan het eind van een dag met een marathonsessie aan debatten. Wij voelen de marathonsessie, maar wij hebben vanmorgen tenminste niet ver hoeven reizen; ik spreek even voor mezelf. Dat geldt niet voor veel mensen in de zaal en ik heb veel bewondering en begrip voor de betrokkenheid van die mensen bij hun stations. Dat is het prachtige van Nederland: wij hechten heel erg aan het openbaar vervoer en als er iets dreigt te gebeuren met een station, dan raakt dat ons diep. Ik heb als jochie ooit met mijn ouders handtekeningen verzameld toen men een station bij ons in de buurt wilde sluiten. Ik heb voor deze mensen dus heel veel waardering. Ik wil vandaag eerlijk en open zeggen wat de stand van zaken is in Drenthe, en wat de verschillende afwegingen zijn. Vervolgens zal ik mijn beeld geven van het vervolgtraject.

Het maken van de dienstregeling is natuurlijk eerstens de verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen en niet die van het ministerie van Verkeer en Waterstaat; heel vroeger was dat misschien anders. Hoe staat het er nu voor? Over het voorlopige voorstel voor de dienstregeling 2010 dat de NS in het kader van het Actieplan Groei op het spoor heeft ingediend, heb ik van de NS de volgende feiten gekregen. Men zou een groei kunnen bereiken van dertien miljoen tot vijftien miljoen reizigerskilometers in 2012 en een reistijdwinst van 10 minuten voor 12 000 door-



gaande reizigers; de mensen uit het Groningse. Daarbij heeft men een subsidie nodig van tussen de 8 mln. en 10 mln. en is er een overstap van vijf minuten op Zwolle voor reizigers vanaf de sprinterstations naar de Randstad. Dat is het beeld dat de NS heeft geschetst. De NS heeft hierbij de afweging gemaakt dat een grote groep reizigers – zo'n 12 000 – voordeel heeft en een kleine groep een nadeel, namelijk de extra overstap richting de Randstad. Voor de reis van Hoogeveen naar Schiphol treft het zo'n 100 van de 2000 reizigers per dag op dat station. Maar goed, er zijn meer reizigers vanaf Hoogeveen dan alleen die naar Schiphol. Met het voorstel wordt volgens de NS de grootste reistijdwinst en de grootste groei gerealiseerd. Ik zeg het even zakelijk zoals het is, want ieder voordeel heeft zijn nadeel, ieder nadeel heeft zijn voordeel en iedere keuze heeft zijn consequenties. We moeten daar open in zijn. Vanuit onze doelstelling van groei van het aantal reizigers lijken deze cijfers dus aan te geven dat dit voor het behalen van onze doelstellingen een goede stap is. Dat doet niets af aan de pijn die de kleinere groep in bijvoorbeeld Hoogeveen hiervan ondervindt. Ik zal overigens in het vervolg van dit AO «Hoogeveen» zeggen als ik Hoogeveen, Meppel en Beilen bedoel. Vanuit de grote afweging van de reizigersgroei vind ik de afweging van de NS dus begrijpelijk om het aantal treinen in Noordoost-Nederland te vergroten van drie naar vier per uur en daarmee de bediening van een aantal stations aan te passen.

Via internet volg ik de regionale pers goed en ik heb de emoties goed begrepen. Ik heb ook de vele aanwezigen vandaag goed gehoord. Velen zien liever vier treinen per uur met een extra stop in Hoogeveen. Ik heb de NS vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid gevraagd wat dat scenario volgens de NS zou opleveren. De NS zegt dat er dan minder groei zal ontstaan. De eigen analyse van de NS laat zien dat slechts ongeveer de helft van de groei zal plaatsvinden; geen dertien miljoen tot vijftien miljoen reizigerskilometers dus, maar zeven miljoen tot negen miljoen. De reistijdwinst zal niet tien, maar acht minuten bedragen. Ik noem de feiten zoals ik ze heb gehoord. Een kleine groep reizigers komt hierdoor veel beter uit, terwijl een grote groep reizigers een iets minder grote verbetering krijgt. Daarbij geven de spoorwegen ook aan dat men bij deze optie geen 8 mln. tot 10 mln. subsidie nodig heeft, maar 10 mln. tot 15 mln. Ook dat zou dus een consequentie zijn van het alternatief.

Nu wil ik heel helder zijn. Als de Kamer het wenst, kan ik de NS uiteraard vragen om toch te gaan stoppen op Hoogeveen. Zo simpel is dat. De Kamer heeft daarin simpelweg het laatste woord. De consequentie daarvan kan zijn dat ik meer geld uit het actieplan zal moeten inzetten voor een kleinere groei en een beperktere reistijdverbetering. Ik ben bereid om erom te vragen als de Kamer dat wenst, maar de Kamer moet zich realiseren dat de NS dat voorstel kan honoreren, maar ook kan weigeren en zeggen: dan houden we op met de verandering. In dat geval – en dat zou ik het minst gunstige scenario vinden – zullen 12 000 mensen per dag een reistijdwinst van 10 minuten niet krijgen, en zullen we er misschien ook niet komen met een extra trein. De consequentie is dan dus dat alles bij het oude blijft en daar zouden we ook niet op uit moeten zijn.

**De voorzitter:** De mensen op de tribune mogen niet reageren, alleen in stilte, want anders worden de Kamerleden onnodig beïnvloed.

**Minister Eurlings:** Nu ja, ik kan het wel hebben hoor. Ik heb het daarbij niet alleen over de situatie in Hoogeveen.

**De voorzitter:** De minister gaat niet over de orde; daar gaat de voorzitter over.

**Minister Eurlings:** Dan zeg ik vanuit mijzelf – ik kom daar spontaan op – dat ik niet zozeer wilde zeggen dat in Hoogeveen alles bij het oude blijft. Ik

bedoelde dat we in den brede het doel van meer reizigers niet gaan halen, en dat zou ik vanuit de landelijke doelstelling een weinig gunstige oplossing vinden.

Wat is nu de stand der dingen? Nogmaals, ik wil hier heel open in zijn. Ik laat de stand van zaken weten, opdat wij ordentelijk procederen. Ik zeg dat juist uit respect voor de betrokkenheid van zo velen hier aanwezig. De NS zal nog deze week reageren op dit overleg en op het Locov et cetera. Iedere keuze is een keuze en heeft consequenties. Nogmaals, ik zit hier niet rabiaat in; dat heb ik nadrukkelijk gezegd, maar we moeten wel weten wat we kiezen en waar we dus tegen kiezen. Ik ben bereid om, als de NS met het bod komt, een onafhankelijke second opinion te laten uitvoeren op de cijfers van de NS. Heel precies gezegd: ik wil onafhankelijk laten controleren of je bijvoorbeeld echt veel minder reizigersgroei krijgt als je in plaats van tien minuten maar acht minuten reizigerswinst hebt. We hebben dan een onafhankelijke check. Die kan ik eind mei hebben. Vervolgens is misschien nog een soort van tussenoplossing mogelijk, maar dat schijnt moeilijk te zijn. Ik hoor sommige leden daarover spreken; mevrouw Van Gent en de heer Cramer, geloof ik. We hebben dan eind mei een eindbeeld en vervolgens moeten we de knoop doorhakken.

Ik leg dit gewoon open op tafel en ik zit er niet rabiaat in, maar ik vind het fair om van de Kamer het volgende te vragen. Stel je voor dat het beeld van de NS wordt herbevestigd en het echt zo zou zijn als de NS nu zegt; dan moet de Kamer ruiterlijk kunnen zeggen dat zij er bij een keuze voor Hoogeveen voor staat dat de reizigersgroei niet wordt behaald. Dat is dan een onderdeel van de keuze. Nogmaals, ik zit hier niet dogmatisch in. Dit is het eerlijke verhaal. Wij komen straks aan de bal, maar eerst zal de NS eind deze week met een reactie komen. Vervolgens zorg ik ervoor dat ik voor eind mei een onafhankelijk second opinion heb, zodat we zeker weten over welke cijfers van kosten en reizigersgroei het echt gaat.

De **voorzitter**: De punten die nu worden ingebracht zie ik als punten van orde en niet als interrupties. De heer Mastwijk wil iets zeggen over het voorstel van orde van de minister.

De heer **Mastwijk** (CDA): Je kunt nooit tegen een second opinion zijn, maar ik voel wel aankomen dat wij straks eindeloos zitten te soebatten over cijfers. Ik heb die cijfers in mijn bijdrage bewust niet genoemd, omdat we elkaar daarover tot sint-juttemis kunnen bezighouden. Ik wil graag een reactie van de minister op mijn inbreng over de bereikbaarheid van een complete regio, die pas is aangesloten op het versnelde snelweg-netwerk naar Duitsland, om maar eens een voorbeeld te noemen. Het gaat niet alleen om cijfers; het gaat om de bereikbaarheid van de totale regio – niet de minst belangrijke in Noord-Nederland – ten opzichte van de Randstad. Ik heb het dus niet over Schiphol, maar gewoon over de rest van Nederland.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb hier toch wat moeite mee. De minister heeft het zelf over een ordentelijke procedure. Ik heb er moeite mee dat de minister, wetende dat dit vandaag besproken gaat worden, blijkbaar over cijfers en onderbouwingen beschikt waaruit blijkt dat het allemaal duurder en anders is en dat de reizigersgroei wordt beperkt. De Kamer heeft die informatie niet. Ik vind dat geen ordentelijke procedure, want de minister had kunnen weten dat wij de exacte cijfers moeten hebben. De NS zegt dat er met een extra stop zoveel reizigersgroei minder komt. Dat lijkt behoorlijk op bangmakerij en ik heb daar heel veel moeite mee. Dat is een allesbehalve ordentelijke procedure. Ik zou bovendien graag willen dat de minister ingaat op de stelling dat extra reistijd ook gecompenseerd kan worden met een snelheid van 160 km/u. Dat kan namelijk ook vandaag ingevoerd worden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister komt nu met een aantal cijfers; je zou dat een first opinion kunnen noemen. We krijgen ook nog een second opinion. Ik vind het interessant om ook de first opinion in te zien. In de second opinion zou ik ook graag varianten meegenomen willen zien die vandaag zijn geopperd, vooral omdat die varianten verschuivingen kunnen veroorzaken in het reizigersaanbod. Ik doel bijvoorbeeld op mijn voorstel om op het hele uur op Hoogeveen te stoppen en op het halve uur op Meppel of Beilen. Ik zou het ook plezierig vinden als een en ander op langere termijn bekeken wordt. De wereld staat natuurlijk niet stil en het treinvervoer wordt voor deze regio steeds belangrijker, als de regio niet wil dichtslippen met autoverkeer. Ook krijg ik graag de heldere garantie dat er geen onomkeerbare besluiten worden genomen totdat de second opinion er is. Dat lijkt mij eigenlijk volstrekt logisch, maar misschien kan de minister het nog glashelder bevestigen.

De **voorzitter**: Wij kunnen in de procedurevergadering bepalen dat wij, als eind mei het onderzoek er ligt, daarover in de eerste helft van juni een AO hebben.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op zichzelf heeft het ordevoorstel van de minister mijn instemming. De wrevel over het niet beschikken over alle cijfers bestaat bij mij iets minder. Ik denk dat de minister te vertrouwen is met de stukken die hij heeft uitgereikt. Bij de second opinion zou ik wel inzage willen hebben in wat de first opinion bood, want dan kun je ze naast elkaar zetten en dat helpt. Ik vraag de minister om de volgende punten in de second opinion te betrekken. Wat zijn de consequenties van de 60 mln. die de Kamer eerder al beschikbaar heeft gesteld voor de reistijdverbetering naar het noorden? Dit heeft niet alleen betrekking op Groningen, maar ook op de bereikbaarheid van Leeuwarden. Daarover kreeg ik zojuist een telefoontje van de gedeputeerde uit Friesland. Ik vraag de minister ook om de uitkomsten van de second opinion in overleg met de hele regio Noord-Nederland aan de Kamer te sturen. Er moet niet alleen gekeken worden naar de corridor Zwolle – Groningen, maar ook naar de corridor Zwolle – Leeuwarden. Dan hebben we de reistijdverbetering van deze regio als geheel te pakken.

Minister **Eurlings**: Ik begin bij het pièce de résistance. Aan mevrouw Van Gent zeg ik toe dat er geen onomkeerbare stappen zullen worden gezet voordat de second opinion er ligt. Ik heb haar ook al gezegd dat de Kamer het laatste woord heeft. Ik zit er niet rabiaat in. Dat wil ik heel nadrukkelijk nog eens markeren. Ik vraag van de Kamer wel om te beseffen hoe dit soort processen door onze voorgangers in Nederland is geregeld: eerst is de NS aan bod in een onderling verkeer met het Locov, vervolgens moet de NS daarop reageren en dan komen wij aan zet. Zo hebben we het met elkaar geregeld en daar vraag ik aandacht voor. Ik heb het zelf allemaal niet verzonnen, maar ik vind wel dat er veel voor te zeggen is om het proces ordentelijk te doorlopen.

Wat betreft de bereikbaarheid van de bredere regio kan ik nu alleen varen op de gegevens die de NS zelf gebruikt in het verkeer met bijvoorbeeld het Locov, waarin de NS aangeeft het belangrijk te vinden om het zo te gaan doen. Ik heb geen reden om te twijfelen aan de NS, maar het is bij zo'n beslissing belangrijk om een onafhankelijke second opinion te hebben. Ben je bijvoorbeeld echt de helft van het aantal extra reizigers ineens kwijt als je twee minuten verliest? Zo'n vraag kan in de eindafweging een grote rol spelen. Als het meevalt, heb je een heel ander verhaal dan als het tegenvalt. Wij zullen er open over moeten spreken en ik zeg de Kamer toe dat ik me zal inzetten voor een soort tussenvorm, hoewel dat niet gemakkelijk zal zijn. Je hebt dan de winst van de reizigers zonder dat je de bereikbaarheid van Hoogeveen verliest. Ik wil ook bekijken hoe bijvoorbeeld spoorbochtaanpassing positief kan meetellen in

de reistijd, maar dat wordt een beetje quick and dirty omdat zo iets niet met 100% zekerheid is in te schatten. Ik wil een totaalplaatje hebben. Het maakt voor de afweging hier tussen de twee varianten niet zo veel uit, omdat de versnelling er in beide varianten zal zijn. Het maakt natuurlijk wel uit voor het aantal reizigers en voor wat we straks kunnen bereiken. Ik bied dit te goeder trouw aan, ook uit respect voor de betrokkenheid van de hele bredere regio. Ik lees de kranten met bovengemiddelde interesse en ik merk dat dit punt heel gevoelig ligt. Ik vraag echter ook iets van de Kamer. Als we geen compromis of tussenmodel zouden kunnen vinden en de Kamer op basis van de second opinion kiest voor de bereikbaarheid van Hoogeveen, dan kiest zij ook bewust voor de consequenties daarvan. Dat is altijd zo, maar het is daarbij zaak dat er heldere, onafhankelijke gegevens op tafel liggen. Dat is ordentelijk. Vervolgens moeten wij onze keuze maken; zo simpel is dat. Er gebeurt niets definitiefs voordat we het proces ordentelijk hebben doorlopen. Ik heb de Kamer goed gehoord en ik zal proberen om te bekijken of er alsnog een soort compromis mogelijk is. Zo niet, dan wordt het een zwart-witte keuze.

De **voorzitter**: En de 160 km/u van de heer Roemer?

Minister **Eurlings**: Daarover komen wij heel binnenkort met een brief, waarin wij schrijven wat wij daarmee kunnen bereiken.

De **voorzitter**: Kan die optie ook worden betrokken in de second opinion?

Minister **Eurlings**: We spreken over 160 km/u in den brede, waarbij het ook gaat over de beveiliging, ERTMS en ATB-groen. Onderdeel van het pakket waren ook twee spoorbocht aanpassingen. Bij die aanpassingen kun je ook versnelling krijgen in de lange verbinding. Dat geldt in beide gevallen; voor welke optie – «Hoogeveen» of «Groningen» – we ook kiezen. We kunnen nu natuurlijk ook wel de mogelijke reiswinst van de boog meenemen om te bekijken of we straks alleen daardoor al toch wat extra reizigers zouden kunnen krijgen. In die zin zal ik dus wel proberen om het onderwerp in de berekeningen mee te nemen, maar je hebt de versnelling van de boog zowel als je kiest voor «Hoogeveen» als wanneer je kiest voor «Groningen». Je hebt de winst in beide gevallen binnen. Ik zal hiervoor mijn best doen en er zo snel mogelijk op terugkomen. Ik zal de second opinion aanvragen als de NS met zijn reactie op het Locov komt. Ik zal dan ook met de NS in gesprek gaan om te bekijken of er een soort derde weg mogelijk is. Eind mei heeft de Kamer de second opinion en het totaalbeeld en dan zullen er knopen moeten worden doorgehakt.

De **voorzitter**: De second opinion gaat over zowel de huidige cijfers als de andere cijfers. Zijn er nog vragen over dit onderwerp? Zo niet, dan kunnen we het gedeelte over Drenthe afronden. De minister noemde overigens Hoogeveen steeds als voorbeeld, maar in die gevallen bedoelde hij ook Meppel en Beilen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik blijf toch zitten met het punt van het wegen van de regio. Het blijft wat zweven. De minister zal er ongetwijfeld op ingaan als hij de toegezegde informatie aan de Kamer stuurt. Er wordt gezegd dat we dalen van twaalf miljoen naar acht miljoen reizigerskilometers en dat er bovendien zoveel mln. bij moet. Welke achtergrondinformatie weegt de NS daarbij mee? De Randstad is bijvoorbeeld aanzienlijk dichter bevolkt dan het noorden, Limburg of Zeeland. Dat soort aspecten moet wel worden meegenomen als we spreken over de bereikbaarheid van de regio. Bij het aantal instappers en reizigerskilometers mag voor de regio niet dezelfde maatstaf worden gehanteerd die in de Randstad wordt gebruikt, en zeker niet als de NS meteen aan de kassa gaat zitten. We hebben het dan namelijk alleen nog maar over platte cijfers en niet meer

over de bereikbaarheid van en het gevoel in een bepaalde regio. Dat aspect – we kunnen het ook de «kwaliteitskilometers» noemen – moet wel degelijk worden meegenomen.

**Minister Eurlings:** De heer Mastwijk weet dat ik best houd van stevige stellingnamen, maar ik wil de feiten even helder hebben. Ook de vraag wat het zou kosten in het ene of het andere geval, kan in de second opinion worden meegenomen. Ik wil daarover gewoon duidelijkheid hebben. Met die second opinion hebben we de feiten definitief op tafel en is het tijd voor keuzes. Ik heb de heer Mastwijk goed gehoord. Hij heeft zich zeer prominent sterk gemaakt voor de bereikbaarheid van de regio. Ik vind wel dat ik pas in beeld moet komen als ik formeel in beeld kom, en dat we het allemaal verdienen om de onafhankelijke second opinion te krijgen. Daarna zullen we moeten kiezen; zo simpel is het. Het onderwerp komt ongetwijfeld eind mei of begin juni terug.

De heer **Roemer** (SP): Zijn of worden reizigers zelf nog betrokken bij de procedure die we hebben afgesproken?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Die vraag hield mij ook bezig. Het lijkt mij bovendien zinnig dat de first opinion aan de second opinion is vastgezet als die komt; dat de stukken ons integraal bereiken.

De **voorzitter:** Ik heb begrepen dat de minister dat zojuist toezegde, maar we vragen het hem.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was nog een beetje onduidelijk, vond ik.

**Minister Eurlings:** Natuurlijk, het spreekt voor zich. Als ik zeg «een onafhankelijk onderzoek», dan bepaal ik niet hoe onderzoekers het beeld creëren. Het gaat over de behoeften van de huidige reiziger, maar ook over de latente behoefte van de nog-niet-reiziger: wanneer zou die overgehaald worden om de trein te nemen? Andere mensen zijn veel beter geëquipeerd dan ik om die informatie te verkrijgen. Het zou kunnen dat ze echt reizigersinterviews gaan houden. Als ik dit echter in handen geef van een onafhankelijke, gerenommeerde instantie, wil ik het aan die instantie overlaten hoe zij het onderzoek aanpakt. De instantie zal zich daarvoor later ook verantwoorden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou me kunnen voorstellen dat we het stuk dat er nu al ligt, gewoon krijgen. Dan kan ook de regio, die zich heel erg in het onderwerp heeft verdiept, daarop alvast reageren. Dat kan dan mooi in alle openheid en dan worden we er niet pas eind mei mee geconfronteerd. Kunnen we dat afspreken?

**Minister Eurlings:** Ik heb hier een brief van de gemeenteraad. Het meest saillante verschil dat ik zojuist genoemd heb, is de bijdrage die wij zelf in twee scenario's zullen moeten leveren. Het is dus ook allemaal niet zo geheim. Het Locov speelt zijn rol natuurlijk ook op basis van verwachtingen van de spoorwegen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Van Gent bedoelt het volgende, en daarin heeft zij op zichzelf gelijk. De NS heeft de minister blijkbaar – terecht, denk ik – ingefluisterd. Mij dunkt dat er niets op tegen is om die cijfers volgende week een-op-een door te geleiden aan de Kamer. Dan kunnen we er inderdaad alvast op studeren.

Minister **Eurlings**: Dat is exact wat ik zei. Ik zei er alleen bij dat het niet nieuw was, omdat de cijfers an sich al redelijk bekend zijn. Maar ik ben er natuurlijk toe bereid.

De **voorzitter**: Voor dit overleg is het gedeelte over Drenthe afgerond. Ik laat het dus aan de mensen uit Drenthe zelf over of zij nog een tijdje bij het algemeen overleg willen blijven. De toezeggingen lijken mij echter helder en duidelijk. Voor het zomerreces neemt de Kamer een beslissing over wat er gaat gebeuren. Dat geldt voor alle stations. Goede reis terug!

Minister **Eurlings**: Goede reis naar de intercitystations in het noord-oosten!

De **voorzitter**: Dit was een zeer uitzonderlijke manier van behandelen van een stuk waarbij wij rekening houden met mensen uit verre regio's van het land. Ik geef de minister graag de gelegenheid om nu te reageren op de overige stukken en de punten die zijn gemaakt door de commissie.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom bij de vragen over de onderbesteding en de versnelling. Naar aanleiding van opmerkingen van de heer Cramer, waarvoor dank, heb ik actie ondernomen en de Kamer per brief geïnformeerd over de mogelijkheid om het spooronderhoud versneld te realiseren. Ik wil vooropstellen dat ik de zorg voor een vitale sector deel en dat behoud van capaciteit en kennis zeer belangrijk is. Ik wil ook benadrukken dat ProRail mij heeft verzekerd dat er geen achterstanden zijn die ten koste gaan van beschikbaarheid en veiligheid. Wel is sprake geweest van onderbesteding, een reeds jarenlang terugkerend fenomeen. Ik heb de Kamer daarover eerder per brief van 29 september 2008 geïnformeerd. Ik heb ProRail erop aangesproken en ik ben content dat ProRail de door de heer Cramer geworpen handschoen heeft opgepakt. Ik ben blij dat er nu een pakket aan maatregelen ligt van 140 mln., waardoor in deze moeilijke jaren de orderportefeuille voor spooraanneemers beter kan worden gevuld. Laat ik in dit verband een aantal zaken toelichten.

In het kader van het in de brief van 22 september genoemde verbeterprogramma heeft ProRail een nadere analyse en herijking van de financiële reeksen uitgevoerd. Daaruit is naar voren gekomen dat in het reguliere onderhoud deels sprake is van vertraging, met name in het programma Mistral, maar deels ook van efficiency. Met andere woorden: ProRail is er ook in geslaagd om een aantal dingen goedkoper te realiseren dan was begroot. Het realiseren van efficiency is in lijn met de doelstellingen van de Nota Mobiliteit. Wij zijn de totale omvang van de efficiëncyslag nog verder aan het uitharden. Voor de spooraanneemers heeft de onderbesteding in deze sowieso al moeilijke tijd geleid tot een lager volume aan werk. Daarom heeft ProRail in januari afspraken gemaakt met de sector om werkzaamheden alsnog naar voren te halen. Het ging toen, in januari, om 45 mln. aan onderhoudswerk. Dit is inmiddels verhoogd tot 55 mln. Ik ben blij dat de sector dit heeft opgepakt. Ik verwacht van ProRail ook continuering van dit proces, om zo mogelijk nog tot nadere maatregelen te komen. De efficiency wordt ook nog nader uitgehard. Ik verwacht dat op deze wijze invulling is gegeven aan het verzoek van de heer Cramer, zeker als ik zeg dat er wellicht nog een slag volgt. Hij heeft het aan de orde gesteld; ik ben blij dat dit een concreet resultaat is geweest.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb drie korte opmerkingen naar aanleiding van de woorden van de minister. Ten eerste had de efficiencyverbetering ook kunnen worden vertaald in het in de markt zetten van het resterende deel van het budget. Er is namelijk nog steeds een achterstand op het onderhoud. Ten tweede geeft de sector aan dat het niet alleen een kwestie is van efficiency, maar ook van het uitblijven van het in de markt

zetten van opdrachten. Dat heeft niets met efficiency te maken, maar met de capaciteit van ProRail. Ten derde gaat een belangrijk deel van die 140 mln., ik dacht 30 mln., naar Amsterdam en eenzelfde bedrag naar fietsenstallingen. Dat is geen onderhoud, terwijl er wel een achterstandsprobleem is. De minister heeft zelf al gezegd dat er een aantal jaar achterstand is op het onderhoud. Daarop heeft onze kritiek zich primair gericht. Het is fijn dat ProRail nu gaat inlopen, maar dat is nog niet meteen de oplossing voor het probleem dat ik heb aangekaart.

**Minister Eurlings:** Dat ben ik met u eens. De grotere uitdaging is natuurlijk om in de toekomst dit soort onderuitputting te voorkomen. Wel zie je dat ProRail zich de kritiek heel erg aantrekt. Ik heb gezien dat de organisatie heel creatief is gaan bedenken hoe zij de slag naar voren kan maken. Zij heeft daarbij ook gekeken welke financiële efficiency zij zelf kan inzetten. Had zij nog meer kunnen doen? Misschien wel, maar zeker in deze financieel toch al niet gemakkelijke tijd moet eerst zijn uitgehard dat hiervoor ook echt geld over is. Dat is een slag die nu nog wordt gemaakt. Men heeft daar niet op willen wachten, dus het deel waarvan men redelijk zeker was dat het besteed kon worden, is nu in de markt gezet. Ik vind dat een belangrijke eerste stap. Ik denk ook dat een trendbreuk is. De uitdaging is natuurlijk om in de toekomst onderbesteding te voorkomen. Ik heb ProRail gevraagd om het gesprek met de sector nadrukkelijk te blijven zoeken en om ook te kijken naar aanvullende maatregelen. Verder is met ProRail afgesproken dat het station Amsterdam CS voortvarend in de oude luister wordt hersteld. Sommigen zeggen dat het hier niet om spoorrails gaat. Door de besparing die ProRail zelf heeft bereikt, wordt Amsterdam CS echter wel weer de parel die het ooit is geweest. Als dit extra geld er niet aan werd besteed, zou je een gerenoveerd station krijgen met behoud van de entresols oftewel betonnen tussenplafonds. Nu verdwijnen die en wordt de hal weer helemaal in oude staat hersteld, precies zoals destijds door de architect is bedoeld. Uit de visualisaties blijkt dat dit een pronkstuk wordt van het spoor in Nederland. Daarmee vind ik het een uithangbord voor het openbaar vervoer en – maar nu moet ik niet al te ronkend worden – een mooi welkom voor internationale bezoekers die via Schiphol en Amsterdam CS ons land binnenkomen. Het is echt een geweldige kwaliteitsslag. Ik vind het belangrijk dat dit mogelijk is geworden omdat er efficiencywinst is geboekt. Elk nadeel heeft ook weer een kans in zich. Ik vind het mooi dat wij dit nu kunnen bereiken. Als wij het nu niet hadden gedaan en de renovatie was gegaan zoals gepland, was het over een x-aantal jaar niet meer aan de orde gekomen. Het wordt echt heel erg mooi. Ik heb gevraagd om de financiële reeksen te laten auditen, met het oog op de toekomstvaste reeksen maar ook met het oog op een helder beleid inzake de omvang van de efficiencyuitharding. Rond de zomer zullen de resultaten hiervan beschikbaar zijn. Dat biedt dan wellicht meer mogelijkheden, maar ik ben voorzichtig omdat wij de financiële ruimte echt uitgehard moeten hebben.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik neem aan dat wij het onderwerp ProRail, onderhoud en onderuitputting aan het afronden zijn. Ik heb in dit kader de volgende opmerking gemaakt. Als wij zaken gaan bundelen en proberen om de achterstand in te halen, zal dit misschien niet kunnen met zo weinig mogelijk overlast. Wil de minister daar nog even op reageren?

**Minister Eurlings:** De heer Mastwijk brengt dit punt terecht naar voren. Je kunt dingen niet onbeperkt versnellen, want dan wordt het spoorvervoer te veel gehinderd. Ik heb het hierover gehad met de heer Klerk en ik kreeg het beeld dat dit pakket op een redelijk acceptabele manier mogelijk zou moeten zijn. Mogelijk zal sprake zijn van iets meer buitendienststelling. Dat klopt. Ik ga ervan uit dat ProRail en vervoerders een en ander in goed

overleg zullen realiseren. In de brief van 21 april staat ook dat de versnellingsmaatregelen met een minimum aan hinder zullen worden gerealiseerd. Er is echter een grens; daarin heeft de heer Mastwijk gelijk. Als je heel veel meer tegelijkertijd wilt, kom je voor een uitdaging te staan. Dan de taskforce vitaliteit. Ik vind het van belang dat de sector hierin zijn verantwoordelijkheid neemt. ProRail en Bouwend Nederland hebben al in januari het initiatief hiertoe genomen. Ik heb ProRail gevraagd om dit overleg te continueren en de sector daarbij zo veel mogelijk te betrekken. Ik heb daar vertrouwen in. Mede vanwege de nadrukkelijke betrokkenheid van Bouwend Nederland zal de taskforce, zoals bedoeld door de heer Cramer, tot zijn recht komen. Mocht de Kamer het opportuun vinden, dan zal ik haar te zijner tijd berichten hoe het verder loopt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is nu net mijn zorg. De minister heeft de bal neergelegd bij de markt. Wij krijgen vanuit dezelfde markt te horen dat er geen bal gebeurt. De minister moet het nu initiëren, want het gaat niet vanzelf met ProRail en de sector. De sector zit er dringend om verlegen dat een katalysator die niet ProRail heet, de bal laat rollen. Graag actie, want anders zitten wij hier over een paar maanden weer. De motie is inmiddels al enigszins gedateerd.

Minister **Eurlings**: Ik snap het wel, maar ik vind het ook nogal wat om de markt helemaal alleen leidend te laten zijn bij dit soort afwegingen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat heb ik niet gevraagd.

Minister **Eurlings**: Nee, maar het zou een samenspel moeten zijn tussen Bouwend Nederland en ProRail. Als u nu zegt dat ProRail een te stevig zegje heeft of dat Bouwend Nederland niet voldoende tot zijn recht komt, wil ik best nog eens contact laten opnemen met de partijen om te kijken hoe het echt wordt ervaren. Ik wil de Kamer daarover graag nader berichten. Ik hoop dat u begrijpt dat ik een balans wil hebben, maar dat ik ook vind dat goede ideeën moeten doorkomen en van plussen en minnen moeten worden voorzien. Wij kunnen er dan ons oordeel over vormen, want dat was toch de bedoeling. Als dat niet goed loopt – ik zal mij daarover nader laten informeren – kunnen wij kijken hoe het anders moet. Ik vind wel dat er altijd een balans moet blijven, want ProRail is natuurlijk een belangrijke partij in dit samenspel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De grap van de discussie die wij hebben gevoerd en de strekking van de motie was dat wij twee partijen hebben met twee belangen, namelijk de spoorsector en ProRail als aanbesteder. De onafhankelijke taakgroep staat daar eigenlijk naast en kijkt naar dat proces. Als je de bal neerlegt bij ProRail, is een van de belanghebbenden als eerste aan de bal. Als die niet schopt, krijgt de andere partij hem niet. Ik vraag dus om een onafhankelijke taakgroep met een onafhankelijke voorzitter die buiten die twee partijen staat en niet één heer hoeft te dienen. Die kan zich dan druk maken over het proces en beide partijen aan het werk zetten. Dat was onze intentie en dat is noodzakelijk voor de vitaliteit.

Minister **Eurlings**: Ik heb niet het beeld – dat wil echter niet zeggen dat het zo is – dat er geen goede discussie zou kunnen plaatsvinden omdat ProRail erin zit zoals hij erin zit. Ik zal mij nader beraden, niet alleen op de situatie maar ook op de vraag of het mogelijk is om een onafhankelijk persoon in de taskforce de rol van voorzitter te laten spelen. Ik zeg daar dan wel bij dat het ook niet iemand moet zijn uit de spoorwereld van de aannemerij, want die is natuurlijk ook belanghebbend. De belangen zijn in dezen natuurlijk legio. Ik wil er best nog eens naar kijken en de Kamer daarover nader berichten.



De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op welke termijn?

Minister **Eurlings**: Als u mijn agenda voor morgen leeghaalt, kan ik u morgen een brief schrijven!

De **voorzitter**: Laten wij afspreken dat de Kamer voor het einde van het meireces bericht heeft.

Minister **Eurlings**: Prima.

Tegen mevrouw Van Gent zeg ik dat ik wel degelijk bekijk hoe ProRail met het herstelplan omgaat. Ik monitor via het Beheerplan en via de reguliere kwartaalrapportages. Ik heb nog geen signalen dat deze projecten in 2012–2013 niet zullen zijn afgerond. De versnellingen zal ik nadrukkelijk monitoren via de kwartaalrapportages. Ik zal daar goed op letten.

Dan het versnellingspakket en de vraag «waarom nu?». Er is de laatste tijd hard gewerkt aan het maatregelenpakket. Ik moest ook rekening houden met het kabinetsbesluit inzake de economische crisis. In het kortetermijnpakket hebben wij veel extra geld gekregen voor investeringen in infra. Het had ook heel anders kunnen uitpakken. Je moet toch altijd even kijken hoe dat soort dingen loopt. Ik kon er dus ook niet op vooruitlopen, maar nu is het moment daar om met de sector deze stap te zetten. Zoals blijkt uit het Beheerplan zal in 2010 het volume stijgen ten opzichte van dat van 2009: voor beheer en onderhoud van 973 mln. naar 1038 mln. in 2010 naar 1160 mln. in 2011 naar 1223 mln. in 2012. Deze tendens is ook in lijn met de grafiek in de brief van ProRail aan Bouwend Nederland. De cijfers zijn nog exclusief het versnellingspakket voor de korte termijn van 140 mln. Ik wil even kort reageren op de aansturing van ProRail, maar ik doe dat op een manier waarop ik niet vooruitloop op de evaluatie van de spoorwegwetgeving. Daar moet het namelijk tot zijn beslag komen. De keuze waarvoor wij collectief komen te staan, is hoe wij ProRail zien. De Kamer heeft hierover vaker opmerkingen gemaakt. Ik heb mensen horen roepen: geen fratsen! Daarmee zei men dat ProRail vooral een publieke uitvoeringsorganisatie moest zijn. Dat is dus iets anders dan bijvoorbeeld Schiphol. De vraag is dan of dit verder van ons af of dichterbij naar ons toe moet. Je zult daarin een keuze moeten maken. Het ministerie van Financiën laat weten de aandelen niet te willen hebben, omdat men het een wezenlijk andere organisatie vindt dan de NS of Schiphol. Je kunt daar ook anders tegenover staan. Je kunt dus zeggen: wij trekken het dichterbij naar ons toe en het wordt meer een uitvoeringsorganisatie. Als je er met een bepaalde theoretische blik naar kijkt, kun je ook zeggen: je zou zo'n organisatie verderaf moeten plaatsen. Het beeld van «geen fratsen en laat het vooral een publieke uitvoeringsorganisatie zijn» is wel een ander beeld dan het beeld van «laten wij de splitsingen doorvoeren gelijk Schiphol en de NS». Ik vraag hiervoor de aandacht van de Kamer. Ik kan de keuze niet voor haar maken. Ik zal er zelf mijn eindoordeel over moeten vellen in het voorstel dat ik de Kamer zal doen. Het zijn echter wel twee beelden en het is een kwestie van het een of het ander. Het heeft ook consequenties. Dat wil ik de Kamer alvast meegeven, maar wij zullen deze discussie vast uit en te na voeren bij de evaluatie van de spoorwegwetgeving.

Wat zijn de consequenties van de financiële crisis voor de spoorwegen? Wat is de impact van de crisis op de groeiambitie? Laat ik zeggen dat ik zelf van de theorie ben dat je, zo goed en zo kwaad als het gaat, in een tijd van crisis juist moet doorgaan met investeren. Juist in een tijd van crisis moet je je land klaarmaken voor de groei van de toekomst. Dat vind ik vooruitdenken. Elk groot nadeel heeft ook nog een klein voordeel. Als het even iets minder druk is, is er ook even iets minder overlast van het werk voor het uitbreiden van de winkel. Dat geldt voor de weg, maar ook voor het spoor. Ik wil dus met onverminderde kracht doorgaan met de extra investeringen waarvoor het kabinet staat. Daarom gaan wij door met het inzetten van de 200 mln. voor het aanzwengelen van het spoorgebruik,

bijvoorbeeld de kaart voor ex-studenten en de fietsenstallingen, maar ook het stimuleren van spoorgebruik onder ouderen. Ook gaan wij door met de planstudies voor de vier grote corridors, oftewel de viersporigheid. Ik zeg daarbij direct dat in het plan Groei op het Spoor – dat NS, de goederenvervoerders en ProRail gezamenlijk in Nieuwspoort aan mij hebben aangeboden – is afgesproken dat wij sowieso gaan naar zes plus vier per uur, maar dat wij doorpakken naar zes plus zes als de marktvraag er is. Als het enigszins kan, en ik hoop dat, gaan wij dus snel naar zes plus zes. Het zal echter van de marktvraag afhangen; het heeft geen zin om lege treinen te laten rijden. Daar wordt niemand gelukkig van. Mochten wij naar zes plus zes kunnen gaan, dan is vervolgens de vraag aan de orde wat daarvoor nodig is. De heer Veenman zei bij de presentatie dat hij ervan uitging dat zes plus zes ook met de 4,5 mld. moet kunnen worden gehaald. Ik heb vervolgens gezegd dat als dat niet zo is, wij voor de vraag komen te staan wat wij nader gaan doen. Laten wij echter «first things first» doen. Zes plus vier komt er sowieso aan. Als de markt genoeg vraag heeft, pakken wij door naar zes plus zes. Dan zullen wij kijken hoe wij het kunnen inpassen. Kan het binnen die 4,5 mld., dan is dat prima. Wij hebben het geld namelijk niet echt op de rug groeien. Kan het niet, dan komen wij voor de vraag te staan wat er extra moet. Laten wij eerst maar eens beginnen met de 4,5 mld. Het is een megaoperatie. Het is lang geleden dat een kabinet zo veel heeft geïnvesteerd in nieuwe rails. Het is heel erg van belang dat wij nu ook doorpakken op dat vlak. Het beeld van een metroachtige treinverbinding lokt veel automobilisten uit de auto, omdat het echt een concurrerend alternatief is.

De heer **Blok** (VVD): Ik hoor heel veel bedragen voorbijkomen. Daarbij valt vaak het woord crisis. Het is verstandig om in een periode van crisis te proberen om echte investeringen in de infrastructuur naar voren te trekken. Laten wij het daarover eens zijn. Nu noemt de minister planstudies – dat is volgens mij papier – fietsenstallingen en toegankelijkheid voor ouderen. Ik bedoelde dat er eerder spoor wordt aangelegd, want daar zitten de knelpunten. Ik hoor dat de heer Cramer dat ook vindt. Dit is ook zijn kabinet, maar het is fijn dat wij het met elkaar eens zijn. Daarnaast noemt de minister een bedrag van 4,5 mld. Ik heb het regeerakkoord er nog even bij gepakt, maar daarin staat 100 mln. voor het spoor, te bereiken in 2011. Waar komt die 4,5 mld. dus vandaan? Dat is waarschijnlijk oud geld, van het vorige kabinet.

Minister **Eurlings**: Welkom in het debat, maar dat is een beetje het probleem als u een aantal debatten hebt gemist. Voor alle andere woordvoerders hier was het namelijk minder verrassend. Wij gaan wel degelijk veel geld snel extra wegzetten: 600 mln. in 2009 en 2010 voor het onderhoud van wegen, viaducten, vaarwegen en wat dies meer zij en nu nog eens 140 mln. voor het spoor. De 4,5 mld. is zeker niet allemaal oud geld. Er komt heel veel nieuw geld bij: uit de enveloppen 800 mln. en uit vermogensconversie/concessie 2 mld. Dat is een hoofdpunt geweest van het politieke debat van het laatste jaar. Ook rondom procedures pakt het kabinet door. Wij hebben de spoedwet door de Eerste Kamer gekregen. Voor dertig projecten op de weg gaat de schop nog deze periode de grond in. De komende weken zullen wij een wetgevingsnota naar de Kamer laten gaan, zoals al eerder aangekondigd, waarin wij aangeven hoe wij na «Elverding-1», met «Elverding-2» ook de bredere wetgeving zullen aanpassen zodat wij sneller kunnen procederen. Daarvan kunnen de grote wegprojecten van de toekomst profiteren volgens de nieuwe Elverding-methode. Wij hebben de Kamer ook toegezegd dat wij bekijken hoe het spoor en de decentrale wegen van een versnelling kunnen profiteren. Vervolgens heeft de premier aangekondigd om met een crisis- en herstelwet te komen. De minister van VROM heeft daarop al in die zin

gereageerd dat zij mogelijkheden ziet om de Elverding-aanpak die wij bij Verkeer hebben geïnitieerd, te verbreden naar ruimtelijke ordening, naar windmolens en wat dies meer zij. Zij gaf daarbij aan dat in dit mooie land zelfs het bouwen van een windmolen acht jaar procedure met zich meebrengt. Waarvan akte. Laatst heb ik tijdens een speech in de RAI gezegd dat zelfs voor het aanleggen van een natuurpark een milieueffect-rapportage moet worden gemaakt, hetgeen de aanleg van het natuurpark heel lang ophoudt. Wij doen heel veel extra. Wij pakken gewoon door op het vlak van procedures en van financiën.

De heer **Blok** (VVD): Wanneer je investeringen in infrastructuur koppelt aan de recessie, is de crux hoeveel je uitgeeft in de komende twee jaar. Hoe lang zo'n crisis precies duurt, weten wij niet, maar planstudies voor de periode daarna hebben met de crisis niets te maken. Kan de minister aangeven hoeveel hij in de komende twee jaar concreet extra uitgeeft aan infrastructuur, dus niet aan toegankelijkheid voor ouderen en aan fietsenstallingen?

Minister **Eurlings**: Ik ga mijzelf herhalen; ik geef weer precies hetzelfde antwoord, namelijk 600 mln. in 2009 en 2010 aan onderhoud van wegen, viaducten en vaarwegen. Dat is allemaal extra werk in 2009 en 2010. Dan 140 mln. op het spoor in 2009 en 2010. Dat is bij elkaar 740 mln. Vervolgens kijken wij wat verder dan onze neus lang is en pakken wij ook vooral door in het versterken van onze structuur op de wat langere termijn. Dat betekent dus dat je niet alleen in een crisis bezig bent met het voorkomen van werkloosheid in 2009 en het begin van 2010, maar dat je ook wilt doorpakken om ervoor te zorgen dat ons land er in 2011, 2012 en 2013 beter voorstaat. Daar hoort een betere infrastructuur bij. Daar hoort bij dat je de spoedwetprojecten doorvoert, ook al vallen die niet allemaal – hoewel de meeste wel – in 2009, 2010 en begin 2011. Je zet een versnelling in waarvan je zeker weet dat ons land die beter kan pakken als de groei weer komt in 2012 of 2013. Het gaat dus niet alleen om 2009 en 2010. Ik vind 740 mln. extra geen klein bier, maar daarover kunnen wij natuurlijk altijd van mening verschillen.

De heer **Mastwijk** (CDA): In relatie tot de discussie over 4,3 mld., meer treinen, zes keer zes en dat soort zaken, vraag ik de aandacht van de minister voor het volgende. Op station Amsterdam Zuid zie je, wellicht als gevolg van het gereedkomen van de Utrechtboog, soms zo veel treinen tegelijkertijd aankomen met zo veel passagiers erin, dat er Japanse toestanden ontstaan. Er is echter één belangrijk verschil: de Japanner is aanzienlijk gedisciplineerder dan de gemiddelde Nederlander. Nu al dreigen er zo nu en dan gevaarlijke situaties. De minister kan dat nu niet hier aan tafel oplossen, maar ik hoop dat hij er bij de beheerders van de stations en de rails op aandringt dat zij dit soort zaken tijdig op waarde weten te schatten en er iets aan doen waar nodig.

De **voorzitter**: Vanaf nu wil ik het aantal interrupties beperken. Ik wijs erop dat de minister nog ongeveer 40 A4'tjes heeft liggen met antwoorden op door de leden van de commissie gestelde vragen. Ik sta nog twee interrupties per fractie toe.

Minister **Eurlings**: Voorzitter, ik ga in een hogere versnelling. De drukte op het Zuidstation is op zich positief, omdat die samenhangt met het succes van de Utrechtboog en de groei in het algemeen. An sich is het dus een luxeprobleem dat de passagiersstroom zo snel groeit. Ik ben het echter met de heer Mastwijk eens dat dit leidt tot veel vervelende situaties. Ik kan aankondigen dat ProRail op korte termijn maatregelen zal nemen om de groeiende reizigersstroom op te vangen. Dit gebeurt mede in het kader van de voorbereidingen van het project OV SAAL. Voor de wat langere

termijn is er het project Zuidas, waarbij de vormgeving van het station en de omgeving centraal staat. Op korte termijn zal echter worden bekeken wat kan worden geoptimaliseerd. Wij hebben in Nederland niet de luxe van «treininduwars», zoals in Japan het geval is. Ik ben daar vaak de trein in geduwd, gelukkig wel door handen met handschoentjes. Als ze mij er niet in kregen, gingen zij met de rug tegen mij aan duwen. Of dat nu echt de klantvriendelijkheid is die wij wensen, vraag ik mij af. Ik ben bang dat er in Nederland dan een klap wordt teruggegeven, maar in Japan laat men zich dat allemaal welgevallen.

Dan de sluiting van de Maliespoorbaan. In 2008 kwam het verzoek, de Kamer te informeren over de stand van zaken rondom de besluitvorming. Ik heb de Kamer een reactie gestuurd met de reden van het besluit om een van de aansluitingen te laten vervallen, en heb tevens aangegeven dat er voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer alternatieve oplossingen zouden zijn. Ik heb het serieus genomen. Ik heb in het algemeen overleg van juni 2008 vervolgens gezegd de Kamer schriftelijk te informeren naar aanleiding van de reacties van goederenvervoerders. Het is namelijk niet fijn als je gewoon een stuk spoor uit de baan neemt. In deze schriftelijke reactie ben ik ingegaan op de noodzaak van de capaciteitsuitbreiding waarvoor de aansluiting moet vervallen. Ik ben ook ingegaan op de consequenties voor het goederenvervoer. Ik heb daarbij aangegeven mij bewust te zijn van het dilemma waar aan de ene kant de capaciteit van het spoor wordt vergroot maar er aan de andere kant een omrijmogelijkheid komt te vervallen. Ik heb daarbij gezegd dat ik, gezien het huidige gebruik en de alternatieve mogelijkheden voor in dit geval het goederenvervoer, kies voor de capaciteitsuitbreiding. Dat vind ik dan toch de betere keuze. Naar aanleiding van vragen van de commissie tijdens het MIRT-overleg van 15 december heb ik toegezegd om nog eens bij ProRail na te vragen of het goederenvervoer problemen kan ondervinden van dit besluit. Het is nagevraagd. Naar aanleiding van de schriftelijke vragen heb ik de Kamer begin april nog eens gemeld dat de desbetreffende treinen zonder probleem kunnen worden omgelegd via Utrecht Centraal. Hierbij is trouwens slechts sprake van beperkt omrijden over de knoop Utrecht. De afhankelijkheid van dit knooppunt lijkt dus echt niet te groot te zijn. Dat is de stand van zaken. Ik snap de twee kanten van de keuze, maar ook op basis van deze signalen uit de sector slaat bij mij de naald uit in de richting van de capaciteit en niet van de extra omrijmogelijkheid.

De **voorzitter**: Even een punt van orde. Mede vanwege het feit dat er voor straks allerlei VAO's gepland staan, wordt vanuit de commissie geopperd om vandaag tot 21.00 uur door te gaan en na het reces opnieuw op dit onderwerp terug te komen.

Minister **Eurlings**: Ik zal nu in ieder geval in sneltreinvaart doorgaan.

De heer **Roemer** (SP): Er zijn verschillende onderwerpen aan de orde. Ik weet hoe het gaat: het een is voor mij interessant, het ander is voor een andere fractie interessant. Wij willen er gewoon serieus over kunnen debatteren. Zowel de minister als de Kamer heeft er niets aan om nu alles af te raffelen. Daarvoor is het allemaal te interessant en te belangrijk. Laten wij in een normaal tempo doorgaan tot 21.00 uur en dan na het reces verdergaan.

De **voorzitter**: Ik zie dat de overige sprekers zich hierin kunnen vinden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Indachtig uw opmerking over het beperken van het aantal interrupties het volgende. Als wij dit op een fatsoenlijke manier kunnen afhandelen, doen wij recht aan de uitgebreidheid van de stukken die wij hebben behandeld.

De **voorzitter**: Daar ben ik het helemaal mee eens. Ik leg dus geen beperkingen op aan het aantal interrupties. Als u wilt interrumpen, kan dat. Wij gaan door tot 21.00 uur en stoppen dan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als dan nog niet alle vragen zijn beantwoord, krijgen wij dat dan schriftelijk ...

De **voorzitter**: Dan gaan wij daarmee door na het reces.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Mijn volgende onderwerp betreft het station in het schone Eijsden. Ik heb in mijn brief geprobeerd om heel erg duidelijk te zijn. Begin maart is met de gemeente Eijsden, de provincie Limburg en de gemeente Maastricht gesproken. Ik heb mijn directeur, de heer Johan Jacobs, naar het zuiden gezonden. Ik vind dat trouwens nooit een straf; ik denk dat ik hem daarmee een groot plezier heb gedaan. Het gaat er primair om dat Eijsden een goed openbaar vervoer heeft. Wat is nu gezamenlijk afgesproken? Ik vind dat van belang, want ik heb deze extra slag gemaakt omdat ik vind dat de oplossing die er komt, samen met de gemeente Eijsden moet worden gevonden. Afgesproken is dat de cijfers en de feiten van de verschillende scenario's op een rij worden gezet, onder andere de scenario's om het station Eijsden eventueel weer te bedienen. Op basis van die cijfers en feiten zullen de maatschappelijke kosten en baten van een eventuele bediening van het station Eijsden zorgvuldig worden afgewogen. Dat is niet negatief en technocratisch, maar een verantwoord omgaan met het publiek belang en de publieke middelen. Het rapport van Arcadis is trouwens opgesteld in opdracht van de provincie Limburg. Ik kan nu dus niet toezeggen dat het rapport openbaar wordt gemaakt. Ik zal het verzoek van de Kamer graag doorgeleiden naar de provincie Limburg. De directeur voegt mij toe dat er bedrijfsvertrouwelijke gegevens in staan. Ik weet dus niet wat wel of niet kan. Ik leg dat eerst neer bij de provincie Limburg. Het is dus van belang dat alle verschillende opties rondom goed openbaar vervoer, treinen en/of bussen, goed op een rij staan, net zoals de maatschappelijke kosten en baten. Zo weten wij in elk geval dat de keuze die wordt gemaakt, ook echt de beste keuze is voor de bereikbaarheid van Eijsden per openbaar vervoer. Ik vond het zelf van groot belang dat wij uit de wij/zij-verhoudingen kwamen, want daar had niemand wat aan, en dat de gemeente Eijsden, de gemeente Maastricht en de provincie Limburg er gezamenlijk met ons naar kijken. Ik vind dat winst. Dit wordt dus vervolgd. Wat de lengte van de treinen betreft, zijn de treinen niet te lang voor Belgische conducteurs. Onderschat de Belgische conducteur in dit verband niet! De treinen zijn wel te lang voor het perron. Daarvoor hebben wij nog niet zo snel een oplossing. Het is een beperkende factor van het station waar ooit de Duitse keizer aankwam met zijn trein om asiel te zoeken aan het einde van de Eerste Wereldoorlog. Het is dus wel een plek met historie.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een extra reden om er zuinig op te zijn en het station in gebruik te houden. Kunnen wij op zijn minst afspreken dat de minister een vergelijkbare procedure afspreekt als die voor Drenthe? Dan hebben wij rond de tijd dat wij «Drenthe» gaan bespreken, duidelijkheid over de mogelijkheden en opties. Zo kunnen wij voorkomen dat ook Zuid-Limburg met een petitie naar Den Haag moet komen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat lijkt mij ook handig. Over dat lange perron het volgende. Half Nederland is volgestampt met van die buitengewoon intelligente tijdelijke perronnetjes. Zo staat er al pakweg zeven jaar eentje bij Almere Strand. Er zijn dus oplossingen denkbaar om een perron te verlengen. Eijsden was volgens mij gewoon een station, maar het is er als proef uitgehaald. Nu praten wij erover dat het ingewikkeld is om

Eijsden terug te brengen. Indachtig de notitie over grensoverschrijdend verkeer zeg ik – ik heb begrepen dat de minister hierover als Kamerlid ooit vragen heeft gesteld – dat zou kunnen worden gedacht aan een stoptrein die Eijsden bedient. Doe iets!

**Minister Eurlings:** Ook die optie wordt meegenomen in het onderzoek. Het gaat erom wat uiteindelijk de beste oplossing is om het beste openbaar vervoer voor de mensen in Eijsden te garanderen. Daarbij zit Eijsden zelf ook aan tafel. Er is gezegd dat wij een jaar gaan experimenteren met de Maastricht-Brusselexpres. Ik vind dat een belangrijke verbinding. Ere wie ere toekomt: Gerd Leers en de zijnen hebben er lang voor gepleit. Het is niet gemakkelijk om grensoverschrijdend ov van goed niveau op de kaart te zetten. Dat is hier gelukt. Dit bewijst zichzelf, want het gaat beter dan verwacht en het aantal reizigers tussen Maastricht en Brussel neemt sterk toe. Ik vind dat echt goed. Vervolgens is er wel het probleem hoe je structureel met Eijsden omgaat. Er is een betere busverbinding gekomen met een hogere frequentie dan de trein had en met meer stations. Die loopt goed en wordt goed gewaardeerd. Tegelijkertijd zegt een gedeelte van de mensen dat zij toch liever het station had gehad. Wij zetten alles op een rijtje en wij kijken naar alle opties. Wat kost het? Wat levert het op? Zou uiteindelijk blijken dat het heropenen van de stationsverbinding toch een betere optie is, dan kun je het perron verlengen. Je kunt het ook allemaal doen, maar dan is het de vraag of het nog vol zit. Dat soort dingen wordt allemaal bekeken, ook in relatie tot elkaar. Ik wil dit zo snel als het kan met de Kamer bespreken, maar ik ben ook afhankelijk van hoe snel alles in de regio op een rijtje staat. Mijn directeur Johan Jacobs fluistert mij in dat hij hoopt dat men er voor de zomer uit is. Het gaat dus eerder om maanden dan om jaren.

**Mevrouw Roefs (PvdA):** Wordt ook de optie erbij betrokken om alleen in het weekend de oude verbinding te herstellen? Ik heb begrepen dat dit tot de mogelijkheden zou behoren. Of is dit inmiddels voor de regio geen optie meer? Iets wat geen alternatief meer is, hoeven wij natuurlijk niet te onderzoeken.

**Minister Eurlings:** In het gesprek met de regio is deze optie niet toegevoegd. Ik zou wel mijn best kunnen doen om haar toe te voegen, maar dan kan het onderzoek nader uitlopen. Misschien is het goed om te kijken waartoe deze exercitie nu leidt. Ik vind het een serieus iets. Hoe dan ook moeten de bewoners van Eijsden en de dorpen eromheen zo goed mogelijk per openbaar vervoer verbonden zijn met de rest van Limburg. Laten wij op basis van de analyse met elkaar het beste besluit nemen. Laten wij hopen dat de inwoners van Eijsden niet deze kant op hoeven te komen, want het is daar hartstikke goed toeven.

Dan de verbetering van het treintraject Zwolle – Utrecht. Zoals eerder gemeld, heb ik hierover per brief geantwoord dat er geen mogelijkheden lijken te zijn voor reistijdverbetering. Wij zijn echter in een vergevorderd stadium met de haalbaarheidsstudie naar extra Sprinters tussen Utrecht en Harderwijk. In het bestuurlijk overleg in mei hoop ik hierover met Utrecht en Gelderland afspraken te maken. Ik zal de Kamer hierover natuurlijk met graagte informeren.

Over de «acht minuten Zwolle» heb ik al gesproken bij de behandeling van de begroting en van het MIRT. Ik heb toen gezegd dat ik dit onderwerp zal meenemen in de spoordriehoek in het pakket Zwolle–Leeuwarden–Groningen–Zwolle, dat in het alternatieve Zuiderzeelijnpakket zit. In dat kader kijken wij naar een oplossing voor dit mogelijke probleem bij hogere frequenties en proberen wij te voorkomen dat het zich inderdaad zo gaat voordoen.

Dan de bedieningsgarantie voor Bleizo. De staatssecretaris heeft in het Actieprogramma Regionaal OV geld beschikbaar gesteld voor het regio-

nale ov, bijvoorbeeld voor de tram Haaglanden. Ook ik vind het een belangrijk knooppunt in de stedenbaan en ik ben bereid om hierover de nodige positieve druk uit te oefenen ten opzichte van de NS.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap de koppeling niet helemaal. De tram Haaglanden is volgens mij hier. Dat is toch iets anders dan de stedenbaan en Bleizo.

Minister **Eurlings**: Ik gaf daarmee het algemeen belang aan dat wij aan dit soort zaken hechten. Ik had een zin extra moeten uitspreken, namelijk dat ik rondom Bleizo positieve druk zal uitoefenen in lijn met het belang dat wij beleidsmatig zien. Het ging specifiek om de bedieningsgarantie. Ik zal mijn best daarvoor doen.

Ik heb toegezegd dat ik met de HSA zal spreken over Den Haag – Eindhoven. Dit gesprek over de samenloop met de HSA-concessie loopt nog, samen met de concessiediscussie. Als ik er uitsluitsel over heb, zal ik de Kamer erover informeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wanneer zal dat gesprek ongeveer plaatsvinden?

Minister **Eurlings**: Ik zou bijna gekscherend zeggen: lang voordat de HSA op snelheid rijdt. Daar hebt u echter niets aan. Het zal rond de zomer zijn. Dan Breda–Utrecht. Ik ben bezig met het proces van het beantwoorden van de vragen van de heren Cramer en Samsom mede naar aanleiding van de nieuwe publicatie van BAM. Bij de A27 zijn – ik zeg dat nadrukkelijk – nog geen onomkeerbare besluiten genomen ten aanzien van de MER. Ik zeg daarbij wel dat ik vanuit mijn verantwoordelijkheid vind dat wij de MER niet mogen vertragen, ook gelet op het grote belang dat de regio eraan hecht. Ik zal proberen om de vragen snel te beantwoorden, zodat wij dat voorkomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister heeft toegezegd dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet. Dat is ook de vrijmoedigheid waarmee ik deze vraag heb gesteld, want wij zien en horen nu dat de MER in de markt wordt gezet zonder het spoor. Deskundigen van velerlei achtergrond geven aan dat er helemaal geen vertraging hoeft te spelen. Dat is dus geen relevante discussie, vandaar mijn indringende vraag om de spoorvariant wel degelijk mee te nemen in de MER. Naar onze overtuiging hoeft dat geen vertraging op te leveren. Ook zal dit het complete beeld opleveren waarnaar wij met zijn allen op zoek zijn.

Minister **Eurlings**: Wij moeten twee dingen scheiden. Ten eerste zetten wij geen onomkeerbare stappen. De discussie hierover kan dus worden gevoerd. Ten tweede is er de inhoudelijke discussie, waarin niet alleen de vertraging speelt, maar ook de kosten en baten en dat soort zaken. Wij hebben hierover eerder met elkaar gesproken. Daar kunnen de beelden verschillen, maar het is van belang dat de inhoudelijke discussie tot haar recht komt. Ik zeg dus toe dat er geen onomkeerbare stappen worden gezet. Ik zal zo snel mogelijk inhoudelijk reageren naar aanleiding van de nieuwe publicatie van BAM. Ik wil dat wel een reactie laten zijn die inhoudelijk enigszins «sound» is. Wij werken dus zo snel als wij kunnen en zetten geen onomkeerbare stappen. Dat is het belangrijkste om ervoor te zorgen dat de discussie tot haar recht komt op een moment dat het nog zin heeft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dank voor de toezegging over de antwoorden. Het gaat mij er nu specifiek om dat er in de MER een afweziging komt van de milieuvarianten. Dat is in de MER nog steeds gebruikelijk. Het spoor kan dan een alternatief zijn. Het gaat mij erom dat de MER

compleet wordt gedaan, zodat wij ons huiswerk straks niet over hoeven te doen. Dat kan juist vertragend werken.

Minister **Eurlings**: Ik ben niet bang voor een vertragende werking. Ik heb eerder gezegd dat je zou kunnen discussiëren over «en-en», maar dat alle beelden ons laten zien dat er geen situatie zal optreden waarin wij de weg niet zouden hoeven aan te leggen als wij een spoorbaan leggen. Ik ben daar dus niet zo bang voor. De regio zelf hecht ook aan het niet verder vertragen van de A27; ik kan mij de brandbrieven uit het provinciehuis in Den Bosch nog herinneren. Zoals ik al zei, probeer ik de vragen zo snel mogelijk te beantwoorden en zal ik geen onomkeerbare stappen zetten, zodat wij de discussie hier ordentelijk kunnen voeren.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben nog niet gerustgesteld door de manier waarop de minister de vraag van de heer Cramer beantwoordt. De MER wordt nu in de markt gezet. De spoorlijn zou daar niet in zitten. Volgens mij vraagt de heer Cramer of dat inderdaad zo is en om het te corrigeren indien dit niet het geval is. Uit het antwoord van de minister proef ik alleen maar dat hij dat liever niet wil, omdat hij bang is voor ofwel meer vertraging ofwel meer kosten. Is de vraag van de heer Cramer nu bevestigend beantwoord, ja of nee? Gaat de minister ervoor zorgen dat de mogelijkheid van een spoorlijn wordt meegenomen in de MER, ja of nee? De minister is daar nog steeds niet duidelijk in.

Minister **Eurlings**: Wij moeten de discussie kunnen voeren over nut en noodzaak van een spoorlijn zonder dat het al een – zoals wij dat noemen – omgedragen boek is. Dat is misschien een gekke uitdrukking, maar zo zeggen wij dat in het zuiden. Ik heb eerder gezegd dat het heel veel kost en dat het de vraag is hoeveel het oplevert aan reizigers, maar die discussie kunnen wij voeren. Als de Kamer dat nodig vindt, moet het nog mogelijk zijn om een spoorbaan of een reservering voor een spoorbaan toe te voegen aan het plan. Daar gaat het om. Ik vind het echter niet realistisch om het beeld te laten ontstaan dat wij de weg helemaal niet meer zouden hoeven aan te leggen. Ik heb gezegd dat er geen onomkeerbare stappen worden genomen en dat ik de vragen zo snel als ik kan zal beantwoorden, zodat wij met elkaar vrij kunnen spreken over nut en noodzaak van een spoorreservering of van de aanleg van een spoor. Misschien heb ik daarover een andere mening dan de Kamer, maar als dit zou leiden tot besluitvorming over een reservering of zelfs tot het direct aanleggen van het spoor, dan moet dat nog kunnen. Daar gaat het om. Het moet dan geen mosterd na de maaltijd zijn, laat ik het zo uitdrukken. Het is van belang dat die discussie gewoon tot zijn recht kan komen. Dat heb ik u hier proberen te garanderen.

De **voorzitter**: Het is 21.00 uur.

Minister **Eurlings**: Als u mij toestaat, maak ik graag nog wat opmerkingen over de toiletten. Het betreft een al wat ouder item, maar dat wil niet zeggen dat het daarmee minder van belang is. Ik heb eerder gezegd dat al in 2004 is besloten om geen nieuwe toiletvoorziening op te nemen in de Sprinter Light Train. De achtergrond daarvan was met name de sociale veiligheid. Wij kunnen er nu van vinden wat wij willen, maar het is in de tijd van Karla Peijs en Melanie Schultz van Haegen zo besloten, overigens niet door deze bewindspersonen, want het is allereerst een verantwoordelijkheid van het spoor. Ik heb ook gezegd dat wij geen indicator hebben waarmee toiletten in de trein zijn opgenomen als een eis. Op dit moment bestaat er dus vrijheid op dit vlak. Ik vind het echter een serieus punt. Er is een aantal extreme voorbeelden genoemd. Als je lang vaststaat in een weide maar daar niet in kunt omdat de deuren dicht moeten blijven, heb je inderdaad een groot probleem. Ook voor oudere mensen geldt dit als zij



toch wat langer in een stoptrein moeten zitten. Hoe graag ik het misschien zou willen, het is gewoon niet mogelijk om nu een soort van camping-toiletvoorziening in te bouwen in de trein. Ik wil wel serieus laten onderzoeken of wij dan op de stations in elk geval meer voorzieningen kunnen krijgen. Ik ben daarmee bezig en zal de Kamer hierover in het najaar informeren.

Ik kan over de hygiëne van de afvoer van treintoiletten melden dat mijn collega Cramer van VROM bezig is met het opstellen van een besluit waarin voorschriften worden opgenomen ten aanzien van het ongezuiverd lozen van afvalwater – en niet alleen water – uit treinen. Dit ontwerpbesluit is naar verwachting binnenkort gereed. In het ontwerpbesluit wordt door de minister van VROM voorgesteld om het lozen van ongezuiverd toiletwater vanuit materieel dat na inwerkingtreding van dit besluit in productie wordt genomen, niet meer toe te staan. Dit betekent dat afvalwater ofwel moet worden opgevangen en afgevoerd, ofwel moet worden gezuiverd. Wat dit gaat betekenen voor een afname van de vruchtbaarheid van de bodem rond de spoorbielzen kan ik niet beoordelen, maar op de hygiëne voor de spoorwerkers zal het in elk geval een positieve invloed hebben.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt dat hij ooit iets heeft gezegd over de toiletten en dat er iets in het najaar zal komen. Hij heeft dat al op 24 september toegezegd. Ik ben daar in eerste termijn op teruggekomen. Hij heeft mij toen zelfs verzocht om de motie daaromtrent aan te houden. Langer dan morgen kan ik haar niet meer aanhouden, want dan is zij gewoon weg. Mijn geduld is wat dit betreft ook wel enigszins op. Het typeert het ook een beetje, en dat vind ik heel erg spijtig.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik niet met de heer Roemer eens. Het is niet zo gemakkelijk om nu maar eens even in de keten – niet alleen treinen, maar ook stations – allemaal nieuwe toiletvoorzieningen te creëren. ProRail is daarbij aan zet, net zoals de Nederlandse Spoorwegen. Het is ook nog de vraag wie precies waarvoor aan de lat staat. Ik ben er echt serieus mee bezig. Nogmaals, dit probleem is eigenlijk al in 2004 gecreëerd. Zo simpel is het. Ik probeer het op de best mogelijke manier op te lossen, omdat ik geen mogelijkheid heb om nog wat aan de treinen te doen. Als u de verhoudingen kent, weet u wie verantwoordelijk is voor de spoorstations. Als men samen wat doet, dan vergt dat nogal het nodige. Ik kom hierop zo snel mogelijk na het zomerreces terug. Ik hoop dat wij in elk geval een stuk van de spreekwoordelijke en niet-spreekwoordelijke druk kunnen wegnemen.

De heer **Roemer** (SP): Tijdens dat debat heeft de minister andere signalen afgegeven over het informeren van de Kamer. Als ik zeven maanden niets hoor en elke keer weer moties moet aanhouden, heb ik daar geen goed gevoel meer over. Het is jammer dat de minister dat niet snapt. De motie die morgen in stemming komt, staat de verdere ontwikkeling van de plannen en de beantwoording echter niet in de weg, dus die kan morgen gewoon worden aangenomen door de Kamer. Wat dat betreft, is er geen probleem. Ik hoop dat de minister wat sneller is. Ook als hij weinig te melden heeft, zou hij de Kamer kunnen laten weten dat hij geen nieuws heeft.

Minister **Eurlings**: Ik houd ervan om met informatie te komen als die ook wat te zeggen heeft. Om nu te melden dat ik nog niets te melden heb, is ook weer zo iets. Het is niet niets om zo iets te organiseren en ik hoop dat wij iets bereiken, laat ik het daarop houden. Ik meld het de Kamer zodra er echt iets over te melden is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De discussie concentreert zich nu een beetje op de toiletten, maar er is ook nog een aantal andere vragen gesteld over de aanpassingen en in hoeverre die toch enige versnelling kunnen krijgen. Daar heeft de minister nog niet op gereageerd.

Minister **Eurlings**: Ik wil daar graag op ingaan, maar dan open ik wel een nieuw onderwerp.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat gaat u dus de volgende keer doen?

De **voorzitter**: Het lijkt mij dat wij daar de volgende keer op doorgaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Mij is het verhaal over het lozingsbesluit bekend. De afgelopen week was Veolia weer in het nieuws in Limburg. Mensen konden niet meer naar het toilet omdat Veolia was vergeten om de lozingsvergunning aan te vragen. Dat was dus sowieso al een drama. De minister heeft gezegd dat het zal gelden voor alle nieuwe situaties. Mijn vraag was wat wij gaan doen met alle treinen die nu in gebruik zijn en waarin een dergelijke voorziening helemaal niet aanwezig is.

Minister **Eurlings**: Het lijkt mij moeilijk om alle treinen op dit punt om te bouwen. Dat zou nogal wat betekenen, want u weet dat er nog steeds heel veel treinen rondrijden waarin je gewoon een gapend gat in kijkt vanaf het toilet, en de rails onder je ziet bewegen. Mochten er gemakkelijke oplossingen zijn, dan wil ik nog een keer checken of er iets mogelijk is, maar ik ben zomaar bang dat het heel veel betekent als je treinen moet ombouwen. Ik hoor van mijn directeur dat er misschien mogelijkheden zijn als een treinstel wordt gereviseerd, maar ik wil graag nader analyseren wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn, wat het zou kosten en wat het echt zou opleveren.

De **voorzitter**: Wij zijn voor vandaag aan het einde gekomen van dit debat. Wij proberen om het vervolg van de vergadering te plannen in de week van 11 of 18 mei. Wij gaan dan verder met de eerste termijn van de minister.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

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