

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 169

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 maart 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 februari 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 oktober 2008 met de reactie op het SP-plan Spoorwegovergangen (29 893, nr. 76);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 december 2008 met de resultaten van het onderzoek van FNV Bondgenoten inzake spooronderhoud (29 984, nr. 163);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 december 2008 met de reactie op de notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie (29 984, nr. 164).**

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

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Welkom bij dit algemeen overleg over het spoor.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Afgelopen maandag hebben wij nog uitgebreid gesproken over de mobiliteitsaanpak en over de vraag hoe de minister zijn ambities wil verwezenlijken. Die heeft hij gelukkig behoorlijk; nu eens kijken hoe ver wij komen. Het is ook hard nodig, want na de achterblijvende reizigersgroei op het spoor in 2007 van 3%, bleven ook de cijfers in 2008 nog iets achter met een groei van 4,1%. Hoewel het wel steeds dichterbij de 5% komt, is het die 5% nog steeds niet, terwijl de gevolgen van de economische teruggang hierin nog niet zijn verwerkt. Ik houd mijn hart dus vast voor het vervolg. Hoe gaat de minister de komende twee jaar zijn ambitie halen om – ter compensatie – tot twee keer 6,5% reizigersgroei te komen? Kan hij hierover tegen deze achtergrond vandaag al wat vertellen?

Er liggen grote uitdagingen voor ons op het spoor. Wij hadden het maandag al over de wat langere termijn, maar de problemen doen zich nu

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (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), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

al voor. Tot onze grote schrik bleek bijvoorbeeld de nieuwe dienstregeling dit jaar niet geheel uitvoerbaar. De capaciteit is op veel plekken simpelweg gewoon te klein. Na een maand moest de dienstregeling om die reden al worden aangepast: een soort overbelastverklaring voor het spoor die vrijwel integraal lijkt te gelden. Bij een overbelast spoor moet er een plan komen voor capaciteitsverruiming. Wil de minister een aantal trajecten snel aanpakken vanwege deze overbelasting? Wat gaat hij daarmee doen in het kader van ERTMS? Ik zal daar niet meer over zeggen, want ik wil het vandaag graag gezellig houden. Gaat de minister het spoornet integraal overbelast verklaren met de volledige juridische consequenties van dien, of zal hij het feitelijk zo beschouwen en ook echt iets doen? Een spoedwet spoorverbreding kan hier wellicht uitkomst bieden. Wat gaat de minister doen?

Ik had een heleboel willen zeggen over Utrecht-Breda. Dat doe ik zo ongeveer in elk debat waar het woord spoor ook maar wordt genoemd.

Vandaag wil ik het laten bij de vraag of de minister op zijn minst kan aangeven wanneer hij echte duidelijkheid aan de Kamer zal geven over waarmee hij bezig is, hoe de stand van zaken is, wat de kansen zijn en waar hij tegenaan loopt, zodat wij in ieder geval informatie krijgen waarom de zaken lopen zoals zij lopen. Nu worden wij volledig buitenspel gehouden. Bij zo'n belangrijk onderwerp is dat erg spijtig.

Een andere nuttige investering kan zijn om de service in treinen te verbeteren, in dit geval bijvoorbeeld door internet in de trein. Ruim twee jaar geleden had NS het systeem hiervoor al kant en klaar. Er deed zich echter een kans voor op meer reclame-inkomsten met een andere leverancier, zodat het hele kant-en-klare project weer verdween. Daarna ging NS met KPN in zee, wat ook vastliep. Ondertussen hebben Connexion en Arriva het al wel, net zoals Duitsland, Zweden, Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Het wordt steeds bekender overall, maar hier duurt het nog even. Wat is de stand van zaken? Wat kan de minister hierin betekenen?

Wanneer zal deze vooruitgang er echt zijn? Het hoofdspoornet kan toch niet achterblijven?

Dan het nachtnet. In het gouden debat van vorig jaar heeft de SP-fractie aangetoond dat een nachtnet in Brabant wel degelijk kon. Vervolgens is er bij de minister op aangedrongen om dit te regelen. Met succes, zo weten wij nu. Het is er snel gekomen, waarvoor wij nog steeds erkentelijk zijn. Het nachtnet is ook een succes. Daar mogen wij met zijn allen hartstikke blij mee zijn. Het verdient dus ook een snelle uitbreiding. De SP stelt dan ook voor, zo snel mogelijk te onderzoeken of en hoe het nachtnet kan worden uitgebreid. Om het verhaal kort te houden: wij hebben dit in een voorstel gegoten dat ik via de voorzitter zo dadelijk graag aan de minister overhandig. Dat scheelt een hoop spreektijd. De minister is vast in staat om het snel te lezen, want het is maar een A4'tje. Het betreft in ieder geval uitbreiding in Brabant, in het Oosten en rondom Amsterdam. Het tweede onderdeel van het voorstel betreft maatregelen om de veiligheid op het nachtnet te verbeteren. De minister heeft ongetwijfeld ook gehoord dat het hier en daar niet goed gaat. Wij moeten zeker daarop inspringen. Graag hoor ik een reactie van de minister op onze voorstellen.

In oktober vroeg mijn fractie extra aandacht voor de spoorwegovergangen. Dit leidde tot een notitie, waarop de minister inmiddels heeft gereageerd. Met zijn reactie ben ik blij, maar niet helemaal tevreden. De minister geeft aan, met een heleboel verbeteringen bezig te zijn. De urgentie om er haast mee te maken, kan ik er echter niet uithalen en zie ik nog niet. Het kan zijn dat ik niet alles weet, maar dan hoor ik dat graag. Vorig jaar botste er nog een trein op een auto bij een onbewaakte overgang in Doetinchem. Eind vorig jaar wilde een moeder niet langer blijven wachten op een eindeloos gesloten overgang in Zeeland. Zij werd geschept. Onlangs liep een tiener bij station Diemen onder de trein. Dat geeft toch de urgentie aan om alles te doen wat wij redelijkerwijs kunnen. Natuurlijk kan niet elk ongeluk worden voorkomen, maar de spoorbomen

in Zeeland hadden niet zo lang dicht moeten zijn en dubbele bomen waren op hun plek geweest. De black spot in Doetinchem was allang bekend, maar er was kennelijk geen geld voor spoorbomen. Bij Diemen moeten wij nadenken of een tunnel misschien een oplossing is. Graag krijg ik van de minister de toezegging dat hij samen met ProRail vlot gaat kijken naar een hernieuwd veiligheidsplan spoorwegovergangen, bijvoorbeeld in de lijn die de SP heeft beschreven in het rapport dat zij de minister in oktober heeft overhandigd. De reactie daarop was wat ons betreft nog te vrijblijvend.

De minister heeft tijdens het overleg over het MIRT toegezegd om de Kamer te informeren over wat er is gebeurd met het budget uit 2002, waaruit in 2007 alle onbeveiligde overgangen hadden moeten worden beveiligd. Graag ontvangen wij deze brief zo snel mogelijk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik vraag enige clementie, want dit AO gaat in belangrijke mate over de reactie op ons voorstel Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor. Ik dank de minister hartelijk voor de reactie op deze notitie van de ChristenUnie. Mijn doel was om een aantal actuele spoorthema's uit te diepen. Het gevaar is dat wij dan technische discussies geïsoleerd gaan bekijken. Met mijn notitie heb ik geprobeerd, de onderwerpen in samenhang te bezien en daarbij een link te leggen tussen de techniek en de politiek. Ook uit de reacties die ik uit het werkveld heb ontvangen, heb ik de indruk gekregen dat dit een wat spannende poging is geworden, die soms als erg technisch werd ervaren. Mijn bedoeling is toch om het uiteindelijk vooral ook politiek te duiden. Wij kunnen vandaag alleen over een tussenstand praten. De resultaten van verschillende onderzoeken, zoals die naar de 160 km/u-oplossingen en het uitgesteld remmen, volgen nog. De minister komt nog uitgebreid terug op alle vragen over spoorbudgetten specifiek voor onderhoud, waarover ik recentelijk nog aanvullende schriftelijke vragen heb gesteld. Ik wil mij nu beperken tot de hoofdlijnen slim, snel en zuinig. Ik zal na het reces nog een notitie maken over de antwoorden, maar dan wat meer specifiek gericht, met het verzoek aan de minister om die voor de zomer mee te nemen in de verdere uitwerking. Ik denk dat dit te ver gaat voor dit overleg.

De minister laat veel vragen beantwoorden door ProRail. Als het louter om techniek gaat, is dat terecht, maar de kern van veel van mijn aanbevelingen is juist politiek en gaat over de aansturing van ProRail. Daarom vind ik het vreemd als niet de minister, maar ProRail reageert. Ik verzoek de minister, in voorbereiding op de evaluatie van de spoorwegwetgeving een brief te sturen met zijn visie op de verhouding tussen ProRail en het ministerie, maar ook de IVW, als het gaat om het spoorbeleid. Van ProRail zou ik juist een algemene reactie willen vragen inzake hoe het bedrijf wil komen tot meer effectiviteit, doelmatigheid en klantgerichtheid. Dat doe ik dan uiteraard via de minister. Ik constateer dat een aantal vragen niet wordt beantwoord. Het gaat dan bijvoorbeeld om de voorstellen inzake Zwolle-Amersfoort en mijn vragen over de overbelastverklaring voor Tiel-Arnhem en Zwolle-Emmen.

Ik kom bij de specifieke onderdelen. Bij het onderdeel «slimmer» gaat het om de vraag of wij meer kunnen bereiken voor minder geld. Het gaat dan om efficiëntie, capaciteit en veiligheid. Wat ERTMS betreft, aanbeveling 31, kan ik kort zijn. Ik zie geen enkel obstakel om nu te starten met de ombouw van het materieel. Ik roep de minister op, morgen te beginnen. Ik realiseer mij dat dit ingewikkeld is als het gaat om de baan, maar met het materieel kunnen wij wel beginnen. Ik begin mij wel zorgen te maken over Mistral. Het gaat hier om honderden miljoenen. ProRail streeft naar een gelijk speelveld voor leveranciers en wil meerdere corridors aanbesteden. Is dit slim, ook gezien de discussies over de voortdurende problemen? Krijgen wij in de knelpunten dan geen interfaceproblemen? Nergens in de

wereld wordt deze aanpak nu gevolgd. Ik krijg graag een brief van de minister, want ik begrijp dat de aanbesteding zeer binnenkort gaat lopen. Dan het onderdeel «veiliger», aanbevelingen 1 en 2. Ik lees over veiligheidsindicatoren en een veiligheidsmanagementsysteem, maar de politieke vraag is of de veiligheid is verbeterd sinds de eerste Kadernota Spoorveiligheid, bijvoorbeeld als het gaat om in- en uitstapveiligheid. Praten wij wel over de goede indicatoren? Dat is toch een politieke vraag. Dan het punt «sneller», aanbevelingen 17 tot en met 20. Reistijdverkortung, of in brede zin verbetering van de kwaliteit van het treinproduct, is wat de ChristenUnie betreft een continue opdracht aan ProRail. De ChristenUnie zou graag meer focus op dit doel willen hebben, naast benutting. Dit wordt nu te vaak tegenover elkaar geplaatst. ProRail laat weten dat van verkantingsvoorschriften kan worden afgeweken. Dat klopt, maar ik heb juist aangegeven dat de Europese normen zelfs ruimer zijn dan de maximaal toegestane afwijkingen. Dan komen meer spoorbogen in beeld en dus meer reistijdverbetering. Mijn aanbevelingen richten zich er dan ook op, generiek te kijken naar de voorschriften. Ik zie dit graag meegenomen in het door de minister aangekondigde onderzoek. Dan de aanbevelingen 21 tot en met 29 over de capaciteitsknelpunten. Overbelastverklaringen gaan ondanks mijn motie nog niet volgens Europese regels. Indirect wordt dit nu wel door ProRail erkend, omdat er ook in haalbaarheidstudies sprake zou moeten zijn van overbelastverklaringen. Dit is uiteindelijk een politieke vraag. Ik roep de minister op, zich hierover uit te spreken. Dat geldt ook voor de vraag op welke manier kwaliteitsaspecten daarbij een rol zouden moeten spelen. Dan het punt «zuiniger», aanbeveling 30. Over energiebesparing heb ik deze week een motie ingediend om te benadrukken dat de ambities op dit punt echt hoger kunnen. Dan moet echter naar het totale spoorstelsel worden gekeken en niet alleen naar ProRail. In de notitie met antwoorden die ik zal toesturen, zal ik enkele suggesties doen die de minister kan meenemen in het onderzoek naar de energiebesparing. Afrondend is er wat de ChristenUnie betreft nog veel resultaat te behalen met slimme, sneller en zuiniger op het spoor. Ik ben blij met de reactie van de minister op de notitie, maar ik zou de ambitie graag doorgezet zien. De onderzoeken leiden hopelijk snel tot een concreet resultaat. De fractie van de ChristenUnie steunt het voorstel van de SP ter uitbreiding van het nachtnet, als dat maar niet betekent dat de verleiding hierdoor nog groter wordt om tot in de nachtelijke uurtjes te blijven vergaderen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Laat ik eens beginnen met een frustratie. Een collega van mij kwam gisterenavond rond 20.30 uur aan op een station in Brabant en probeert met zijn creditcard het parkeerterrein van Q-Park te verlaten. De automaat vreet het ding op. Dat is niet voor het eerst; dit is hem het afgelopen jaar vier keer overkomen. Het is dus geen incident. Het is een goed systeem om via iets wat moet lijken op automatiek, mensen met korting te laten parkeren in de buurt van een station. Wij noemen die plekken P+R. In de praktijk werkt het echter niet. Als je mensen in de trein wilt hebben en uit de auto, moet je ervoor zorgen dat het technisch goed werkt, want zo jaag je ze weer terug de auto in. Minister, jaag de betrokken partijen met elkaar om tafel, regel het, los het op, voer zo snel mogelijk een chipcard in en doe het daarmee. Dit moet anders, want dit komt op deze manier niet goed.

Ik spreek mijn waardering uit voor het werk van de collega's Roemer en Cramer. Ik ga er niet al te veel over zeggen, maar het is natuurlijk altijd goed als collega's de moeite nemen om een bepaald onderwerp uit te diepen. Zij redden zich ongetwijfeld met vragen aan de minister. Ik wil de minister vragen hoe de aanleg en het onderhoud van sporen naar voren kan worden gehaald. Ik vraag dat natuurlijk in relatie tot de economische crisis en de wens om zo veel mogelijk werkgelegenheid te houden, maar ook in het licht van de capaciteit van ProRail en de overlast

die onderhoud nu eenmaal met zich brengt. Ik heb nog wel een idee. Wat mijn fractie betreft, zou bij voorrang een perron in Roosendaal kunnen worden aangepast aan de Belgische spoorhoogte. Collega Biskop pleit al sinds jaar en dag voor het inrichten van station Roosendaal als een soort Belgisch station. De intercity uit Antwerpen rijdt sinds kort met nieuw, modern dubbeldeksmaterieel. Dat past niet goed langs de Nederlandse perrons. Nu heeft ProRail 45 mln. op de plank liggen om projecten sneller uit te voeren. Maak dus ruimte voor die intercity op het station van Roosendaal, want dat is een stuk beter dan afwachten wat er met de Benelux-trein gebeurt als de HSL in gebruik wordt genomen. Wat vindt de minister van dit idee?

Dan een enkele opmerking naar aanleiding van de notitie van de Christen-Unie. Het is goed dat de minister openstaat voor de ideeën uit deze notitie. Wij komen er ongetwijfeld nog verder over te spreken. Ik geef in dit kader nog een idee mee. Er is in Zuid-Drenthe nogal wat commotie ontstaan over het uit de dienstregeling halen van de intercity naar Schiphol. In de Staten van Drenthe is een motie van het CDA breed overgenomen. De politieke partijen trekken in Zuid-Drenthe met elkaar op. Hier liggen inmiddels Kamervragen van de fractie van GroenLinks. Naar de mening van de CDA-fractie en de mensen in Drenthe kunnen minister en NS dit signaal niet negeren. Een regio zoals Zuid-Drenthe kan niet zonder intercitystation. Wij wachten uiteraard met belangstelling de antwoorden van de minister op de Kamervragen af.

Ten slotte heb ik nog een idee, dat ik via de Koninklijke weg zal indienen in de procedurevergadering. Het gaat om een door de CDJA-jongeren aangereikte resolutie op het partijcongres in november. Het voert te ver om de ideeën hier binnen de vier minuten die wij hebben op tafel te leggen. Het komt er echter op neer dat er slimme ideeën bestaan om het hoofdspoor net te laten aansluiten op het regionale netwerk en uiteraard op het stads- en streekvervoer. Ik zal het via de procedurevergadering inbrengen; wij zien te zijner tijd dan wel een reactie van de minister tegevoet.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Allereerst dank en complimenten aan de collega's Roemer en Cramer die initiatieven hebben ontplooid.

Inzake de spoorwegovergangen is mijn fractie het eens met de hoofdlijnen van de reactie van de minister, op één punt na. Als het gaat over de acht concrete spoorwegovergangen, valt het ons op dat er bij eentje een besluit is genomen en het probleem is opgelost en dat er bij de andere zeven sprake is van stilstand of onderzoek. Als nu wordt aangegeven dat er nog zeven problemen zijn op te lossen, laten wij dat dan voortvarend doen.

Dan de brief inzake het spooronderhoud, ook naar aanleiding van het onderzoek van FNV Bondgenoten. Wij zijn het ermee eens dat het nuttig kan zijn om wat langere buitendienststellingen te hebben om het in één keer goed en veilig te doen. Wij vinden overigens dat hieruit wat weinig spreekt dat behalve de kwaliteit van het onderhoud en de veiligheid en het werkritme van de medewerkers, het natuurlijk ook belangrijk is voor het functioneren van het spoor en het op tijd kunnen draaien van de dienstregeling. Er wordt overigens gesproken over innovatieve technieken voor het onderhoud, die ook zouden kunnen helpen om van nachtonderhoud te verschuiven naar dagonderhoud. Nu kan het zijn dat ik dit niet weet omdat deze portefeuille voor mij nieuw is, maar ik zou graag enige aanduiding willen hebben van de innovatieve technieken die wij kunnen verwachten. Ik kan mij daarbij niets concreets voorstellen.

Dan de notitie van de ChristenUnie, Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor. Wij zijn het eens met de reactie van de minister, met één kanttekening. Die is misschien wel aardig, omdat het net een punt is dat de minister uitvoert omdat de Kamer dat heeft gevraagd. Snelheidsverhoging en reistijdverkorting zijn in principe mooi, maar ik heb mij door

gebruikers en deskundigen laten vertellen dat bijvoorbeeld de hoge baanvaknelheid Sittard-Heerlen zo'n 20 mln. kost en nog geen twee minuten reistijdverbetering oplevert. Voor de mensen die moeten overstappen, is de reistijdwinst per saldo nul. Hier is volgens mij eerder over gesproken, maar ik wil toch eens van de minister horen of het klopt en of dit dan wel een zinvolle uitgave is. Als hij vindt van niet, zou hij wat sterker moeten argumenteren tegenover de Tweede Kamer, want wij kunnen die 20 mln. natuurlijk op allerlei andere fronten voor het openbaar vervoer of het wegennet heel goed gebruiken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Aptroot heeft dit onderwerp perfect geërfd van zijn collega De Krom, want die stelde daar ook voortdurend vragen over. De overdracht is dus heel goed gegaan. Heeft de heer De Krom er ook bij verteld dat telkens wordt gezegd dat die twee minuten misschien weinig lijken, maar voor het spoorboekje en de aansluiting op de knooppunten een aanmerkelijk grotere bijdrage leveren? Heeft de heer De Krom dat ook overgedragen en wat is de visie van de heer Aptroot daarop?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn natuurlijk een week in conclaaf geweest over dit traject! Eerlijk gezegd heb ik dit niet specifiek van de heer De Krom gehoord, maar gewoon van mensen uit het veld. Zij zeiden tegen mij dat de politiek best goed bezig is met het spoor, maar dat er op een paar punten wordt doorgeslagen en er veel geld wordt uitgegeven aan verbeteringen die in de praktijk eigenlijk geen enkel effect hebben, juist ook niet voor de overstappers. Dit werd daarbij genoemd als een voorbeeld waar goed geld wordt uitgegeven waarvoor wij in de praktijk niets terugkrijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik vervang vandaag de heer Samsom. Mijn fractie is tevreden met de aanpak van de minister inzake de spoorwegovergangen. Voor de toekomst verwachten wij vooral dat het verkorten van de dichtligtijden door betere software, die onderscheid maakt tussen stop- en sneltreinen, nog tot verbeteringen kan leiden. Volgens de minister verwacht ProRail dat er pas in 2010 een goed product ligt. De vraag is natuurlijk of dat niet wat sneller kan. Hoeveel dichtligtijd gaat het systeem gemiddeld opleveren? Hoe snel denkt de minister dat het vervolgens kan worden geïmplementeerd?

Over het FNV-rapport over spooronderhoud zijn wij het op de meeste punten eens met de reactie van de minister. Op één punt zien wij op dit moment, gegeven de situatie in Nederland, toch een andere oplossing dan de minister voorstelt. Volgens FNV Bondgenoten en ProRail ontstaat er een tekort aan technisch personeel. De oorzaak daarvan is dat door het vele nachtwerk het werk relatief onaantrekkelijk is. De minister ziet een oplossing in innovatieve technieken, waardoor sommige werkzaamheden naar de dag kunnen worden verschoven. Daar zijn wij zeker niet tegen, maar wij pleiten ook voor een andere oplossing. Door de economische crisis verdwijnt het probleem van het tekort namelijk op de korte termijn als sneeuw voor de zon. Om ervoor te zorgen dat ProRail en zijn onderaannemers de komende jaren geen personeel hoeven te ontslaan, pleiten wij ervoor om werk naar voren te halen. Het gaat dan vooral om onderhoudswerkzaamheden en stations. Het extra voordeel is dat veel van deze projecten deels overdag kunnen worden uitgevoerd. Daarmee ontstaat, samen met toekomstig werk, een betere mix van dag- en nachtwerk, wat in de toekomst betere mogelijkheden geeft om technisch hooggeschoolde werknemers vast te houden.

Verder willen wij graag dat de minister de kandidaat-studies van drie in het oog springende en belangrijke projecten naar voren schuift. De heer Samsom heeft dit al bij de behandeling van de begroting aan de orde gesteld. Ten eerste gaat het om de boog bij Deventer, een extra spoor-

boog bij Deventer die de lijn Zutphen-Deventer verbindt met de lijn Deventer-Hengelo-Oldenzaal, voor reistijdverbetering en tegen geluids-overlast van goederentreinen in Deventer. Ten tweede gaat het om het doorstroomstation Utrecht, om daar zowel aan de oost- als westkant een vereenvoudiging van wisselstructuren en een verkorting van het emplacement aan te brengen. Dat levert een reistijdverbetering op van twee minuten per trein. Ook zijn er minder wissels, waardoor er minder onderhoud nodig is. Ten derde gaat het om een viersporig deel bij Geldermalsen. Door daar vier sporen aan te leggen, kunnen er zes intercity's en zes sprinters rijden tussen Utrecht en Den Bosch. Ook mijn fractie complimenteert de collega's van de ChristenUnie en de SP. Wij zijn tevreden met de reactie van de minister op de notitie van de ChristenUnie.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Laat ik, na dankzegging voor de inbreng, de repliek beginnen met de opmerking dat wij het in Europees perspectief op het vlak van overwegen relatief goed doen. Met het aantal overwegen zitten wij in de Europese middenmoot. Als het gaat om het aantal beveiligde overwegen zitten wij heel erg hoog, in de top-4 van de 27 landen. Het Programma Verbeteren Veiligheid Overwegen is erop gericht om de veiligheid bij overwegen verder te vergroten. Het programma is zoals gemeld nu bijna helemaal klaar. Hiermee zijn de meeste veiligheidsmaatregelen en kosteneffectieve maatregelen uitgevoerd. Het totaalbudget is ongeveer 500 mln. over de periode van 2001 tot 2010. Dat is echt geen klein bier; het komt neer op ongeveer 50 mln. per jaar specifiek voor deze problematiek. Een belangrijk resultaat is dat vrijwel alle – ongeveer 500 – automatische knipperlichtinstallaties bij overwegen ofwel zijn omgebouwd tot de zogenaamde automatische halve overwegbomen, ofwel zijn opgeheven. Dat is voor de veiligheid natuurlijk pure winst. Ik ben blij met de ambitieuze veiligheidsdoelstelling uit de tweede Kadernota Railveiligheid voor overwegen. Wij halen die nu al enkele jaren op rij. De veiligheidsdoelstelling is – dat blijft altijd vreselijk klinken, maar goed – maximaal 24 dodelijke slachtoffers in 2010. In 2007 en 2008 zitten wij gelukkig daaronder met respectievelijk negentien en achttien dodelijke slachtoffers. Naar mijn overtuiging is dat het resultaat van het actief uitgevoerde beleid door alle betrokken partijen. Naast technische maatregelen is en wordt ook nadrukkelijk ingezet op voorlichting. Gelet op het relatief erg hoge percentage jongeren onder de ongevallen, geeft ProRail terecht veel voorlichting op scholen. Van de negentien dodelijke ongevallen in 2007 waren er elf onder de twintig jaar. Dat is echt gigantisch. Die voorlichting bestaat onder meer uit een gratis lespakket en een website. Ook gaat de aandacht steeds meer uit naar ouderen. De oudere Nederlanders vormen een groeiend deel van onze samenleving. Wij willen voorkomen dat zich ook daar zo'n groot percentage gaat aftekenen. Handhaving is natuurlijk ook van belang. Het afgelopen jaar heb ik circa 50 boa's ingezet. ProRail en de KLPD werken nauw samen. Surveillanten informeren personen over de risico's van het onder bomen door kruipen. Men deelt ook boetes uit. Overtreders worden actief overgedragen aan de politie. Al deze maatregelen hebben stuk voor stuk bijgedragen aan het bereiken van de doelstelling voor overwegen, maar iedereen die zegt dat wij er daarmee niet zijn, heeft natuurlijk gelijk. Wij zijn gestart met een evaluatie van de tweede Kadernota Railveiligheid. Het doel is om samen met de sector en de marktpartijen te bekijken welke resultaten zijn bereikt in de afgelopen periode en wat het effectiefst is gebleken. Wij kijken dan ook hoe wij doorgaan. Sowieso is duidelijk dat wij een aantal aanvullende maatregelen zullen nemen. Wij blijven ons dus inspannen om verdere verbeteringen door te voeren. Ik noem een paar voorbeelden. Onder andere in het kader van het programma Spoorse Doorsnijdingen draagt

het Rijk nadrukkelijk bij aan ongelijkvloerse kruisingen, met name in het gevaarlijke stedelijke gebied. Daarvan zijn een hele rits voorbeelden in Nederland: Alphen aan den Rijn, Boskoop, Enschede, door het hele land zie je activiteiten. De tweede tranche loopt. Daarin zullen weer heel wat nieuwe projecten worden geëffectueerd. Daarnaast worden op veel plaatsen middengeleiders aangebracht om het slalommen tussen de bomen door tegen te gaan. Voorbeelden daarvan zijn Putten, Ede en Kerkrade. Veel witte kruisen worden aangebracht om een veilige opstelruimte aan te geven voor fietsers en voetgangers, zoals in Vught, Purmerend en Bussum. Ook worden op een aantal plekken automatische dubbele overwegbomen geïnstalleerd, bijvoorbeeld in Diemen, Bilthoven en Almelo, ook om het slalommen te voorkomen.

Naast deze maatregelen voert ProRail een aantal onderzoeken uit. Om het onder bomen door gaan te bestrijden, worden op verschillende locaties proeven gedaan met hangwerken, die ook vandaalbestendig moeten zijn. Medio april worden de proeven geëvalueerd. Daarna wordt besloten of deze hangwerken onder de slagbomen ook op andere overwegen worden aangebracht. Dat betekent een beetje terug naar het verleden, want ik kan mij nog herinneren dat die hekjes vroeger bijna altijd onder de spoorbomen zaten. Wat dat betreft, keren wij terug naar het verleden als de evaluatie positief is. Ook is ProRail gevraagd, te onderzoeken of de tijd dat overwegen dicht zijn kan worden verkort, uiteraard voor zover de veiligheid dat toelaat. De vragen van de heer Roemer over bijvoorbeeld de overwegen in Gilze-Rijen die heel lang dicht zijn, zijn mede aanleiding hiertoe geweest. Het resultaat hiervan is medio 2009 beschikbaar. Het belang van beide onderzoeken wordt onderstreept in het veiligheidsplan voor overwegen van de Socialistische Partij, waarvoor nogmaals mijn dank.

De motie-Van der Staaij over onbeveiligde overwegen, die tijdens de behandeling van het MIRT afgelopen december is aangenomen, vraagt om extra aandacht voor drukbereden trajecten met onbeveiligde overwegen. Omdat er vaak een recreatieve functie is, worden overwegen niet zomaar opgeheven. Hierover hebben wij gezamenlijk tijdens een debat in april 2007 afspraken gemaakt. Mogelijke alternatieven voor opheffing, zoals extra veiligheidsmaatregelen of partiële sluiting, maar ook de kosten en baten, moeten nadrukkelijk worden afgewogen. De kern van het beleid is dat de benodigde veiligheidsmaatregelen worden genomen, linksom of rechtsom. Wij moeten ons wel realiseren dat het evenwicht belangrijk is tussen veiligheid en toegankelijkheid. Je ziet in veel regio's dat men toegankelijkheid wil hebben. 100% veiligheid zal natuurlijk nooit worden gerealiseerd. Er zijn circa 2060 beveiligde overwegen. Van de circa 860 onbeveiligde in 1999 zijn er inmiddels 220 opgeheven dan wel voorzien van een beveiligingsinstallatie. Ongeveer een op de vier onbeveiligde overwegen is dus opgeheven of beveiligd. Een fors aantal drukbereden onbeveiligde overwegen is daarmee aangepakt.

Net zoals de heer Van der Staaij in zijn motie, vindt de regering het van belang om extra aandacht te geven aan met name de drukbereden onbeveiligde overwegen die nog over zijn. Ik ga nog even kort en goed in op twee onderdelen van deze motie. Het eerste onderdeel was om op het drukbereden traject Barneveld-Amersfoort zo snel mogelijk een einde te maken aan de bestaande situatie van de onbeveiligde overgangen. De stand van zaken is dat ProRail samen met de provincie Gelderland en de gemeenten Barneveld en Ede bezig is met het verbeteren van de veiligheid op 42 van de in totaal 57 overwegen van de Valleilijn. Het wordt dus groots aangepakt. De totale kosten hiervan zijn 3,5 mln. De planning is om alle maatregelen uiterlijk in 2010 afgerond te hebben. In 2008 zijn er bij tien overwegen maatregelen genomen. De Prins Hendrikweg te Barneveld is inmiddels voorzien van een mini-AHOB. Op een aantal plaatsen is de zichtbaarheid verbeterd, wordt het verkeer beter begeleid door middengeleiders en zijn extra snoeiwerkzaamheden verricht om de zichtlijnen te

verbeteren. In het tweede deel van de motie werd gevraagd om te bevorderen dat ook op andere plaatsen dit soort situaties snel worden beëindigd. Vooruitlopend op de evaluatie van de tweede Kadernota Railveiligheid heeft ProRail van mij de opdracht gekregen om een analyse uit te voeren van de overige drukbereden trajecten met onbeveiligde overwegen. De resultaten hiervan zullen de Kamer uiterlijk aan het begin van de zomer bereiken.

De heer Roemer heeft gevraagd naar het recente ongeval in Doetinchem. Inmiddels zijn maatregelen getroffen. De spoorovergang in de Ooijmanlaan in Doetinchem wordt beveiligd met een mini-AHOB. Dit is de uitkomst van het gesprek tussen ProRail, de gemeente Doetinchem en de provincie Gelderland. De kosten worden door deze drie partijen gezamenlijk opgehoest.

De heer Roemer heeft ook gevraagd naar het opheffen van onbewaakte overwegen, zoals besproken in de MIRT-behandeling in december 2008. De brief hierover is toegezegd, maar ik kan nu al een antwoord geven. Mochten er vragen overblijven, dan beantwoord ik die graag schriftelijk. Van de circa 860 onbeveiligde overwegen in 1999 zijn er – ik meldde het al – inmiddels 220 opgeheven dan wel beveiligd. Bijna een op de vier is dus aangepakt. In april 2007 is in overleg met de Kamer de nieuwe beleidslijn ingezet: niet sluiten tenzij. Mogelijke alternatieven voor opheffing en kosten en baten dienen altijd nadrukkelijk te worden afgewogen. Mede naar aanleiding van de vragen van de heer Roemer en de motie van de heer Van der Staaij heb ik, zoals gezegd, ProRail opdracht gegeven om een analyse uit te voeren van de drukbereden trajecten met onbeveiligde overwegen. Op basis van de resultaten daarvan zal ik verdergaan met het opheffen en het van beveiligingsinstallaties voorzien van de resterende onbeveiligde overwegen, waarbij wij uiteraard altijd beginnen met de meest kosteneffectieve maatregelen, waar het effect per geïnvesteerde euro het grootste is. Daarnaast is er het overwegenproject, zoals onder andere beschreven in het MIRT-projectenboek, dat ook in lijn is met de brief van Karla Peijs van 13 november 2005, waarbij ook is gevoegd het geactualiseerde PVVO-programma van 6 oktober 2005.

De heer Aptroot heeft gevraagd of de problemen bij de acht spoorwegovergangen vlot worden aangepakt. Ik neem aan dat dit de acht spoorwegovergangen zijn die op de nominatie staan om opgeheven te worden. De risicoanalyses die dienen ter onderbouwing van deze opheffing, worden een dezer dagen aan de Inspectie ter toetsing voorgelegd. Dat zou zo maar eens deze week kunnen zijn, anders volgende week. Dit is eerder met de Kamer afgesproken. Onlangs zijn de belangengroeperingen hierover gehoord. Ik verwacht dat ProRail in de overwegenrapportage 2008, die in het tweede kwartaal verschijnt, de uitkomsten kan rapporteren. Dan het onderzoek van FNV Bondgenoten. Zoals ik eerder heb gemeld, heb ik de onderzoeksrapportage van FNV Bondgenoten over het spooronderhoud voorgelegd aan ProRail. Ook heb ik aan de Inspectie, die het toezicht voert over de spoorveiligheid en over het veiligheidsmanagement van ProRail, gevraagd wat haar oordeel is. Laat ik beginnen met te benadrukken dat ik de betrokkenheid van FNV Bondgenoten bij dit belangrijke en gevoelige onderwerp zeer waardeer. Ik deel ook de zorg van FNV Bondgenoten over de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel in de railinfrasector. Ik moest ook even denken aan een aantal interruptie-debatten die ik hierover eerder met de heer Cramer had, die al wees op de kwalitatieve aspecten van dit verhaal. Ook ProRail vindt het van belang dat spooraannemers aantrekkelijke werkgevers op de arbeidsmarkt blijven en kunnen blijven. Een verzwakte positie van de aannemers op de arbeidsmarkt kan op den duur ook ProRail voor grote problemen stellen. ProRail heeft mij in deze lijn verzekerd, er alles aan te doen om samen met andere partijen, zoals Bouwend Nederland en de vakbonden, dit op te lossen.

Inmiddels heeft ProRail een drietal afspraken gemaakt met Bouwend

Nederland. In de eerste plaats zal op korte termijn de inzet van de mobiele werkplaats geïntensiveerd worden, waardoor meer werkzaamheden in de dag kunnen worden uitgevoerd. Ook zal zoveel als mogelijk maatwerk worden geleverd om de inzet van de baanwerkers verder te optimaliseren. In de tweede plaats zullen maatregelen worden genomen om op de middellange termijn de beschikbaarheid van personeel met specifieke spoortechnische expertise bij de aannemers te borgen. In de derde plaats zal ProRail samen met de aannemers een langetermijnonderhoudsvisie maken. Er wordt actief nieuw personeel geworven. Banenbeurzen en scholen worden bezocht en innovatieve onderhoudstechnieken worden bevorderd. Nachtwerk wordt door FNV Bondgenoten beschouwd als een van de redenen waarom steeds minder mensen in de infrasector willen werken. Om daaraan tegemoet te komen, zal meer worden gewerkt met mobiele werkplaatsen en handheld terminals. Dit moet ervoor zorgen dat er minder onderhoudswerk in de nacht nodig is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dit sluit enigszins aan op wat er in onze notitie staat over veiliger werken langs het spoor. Werkplaatsen op het spoor bieden kansen, maar kunnen vanwege de regelgeving slechts beperkt worden ingezet, bijvoorbeeld als het gaat om de snelheid van het van en naar de locatie rijden. De minister zegt terecht dat je met innovatieve technieken moet werken, maar dan moet je ze ook optimaal benutten. De minister heeft gezegd hierop terug te komen, maar ik proef een spanning tussen wat er daadwerkelijk gebeurt en de wens die de minister hier uit. Wat mij betreft, gaat de wens van de minister voor.

Minister **Eurlings**: Ik vind dit een belangrijke opmerking. Ik heb er met de heer Cramer al eerder bilateraal over gesproken dat er in de praktijk te weinig ruimte is voor deze innovaties. Ik neem dit graag mee in mijn nadere beantwoording. Ik ga er graag dieper op in.

Op basis van de reacties van ProRail en de Inspectie moet ik, in tegenstelling tot FNV Bondgenoten, concluderen dat er voldoende tijd en spoorwegcapaciteit beschikbaar is voor spooronderhoud, omdat de beschikbaarheid en de vereiste kwaliteit van de veilige bereikbaarheid van het spoor nog steeds gewaarborgd zijn. FNV Bondgenoten stelt dat er in 2008 een halvering van de voor spooronderhoud beschikbare capaciteit was ten opzichte van 2007. Dit lijkt echt niet juist. De hoeveelheid voor spooronderhoud geplande ruimte is sinds 2007 0,3% van de beschikbare spoorwegcapaciteit. In 2008, 2009 en de jaren daarna blijft dit op hetzelfde niveau, zoals wij het nu zien. Het is de taak van ProRail om na overleg met aannemers en vervoerders de schaarse capaciteit te verdelen tussen spooronderhoud en treinverkeer. Daarbij moet ProRail natuurlijk zorgen voor het optimale evenwicht: zo veel mogelijk treinverkeer voor reizigers en goederen en de doorgaande groei daarvan. De veiligheid is natuurlijk niet marchandabel. Wij hebben het daar eerder over gehad. Ik vind dat, met alles wat je blijvend kunt zeggen over wat er kan worden verbeterd, de verhoudingen op het spoor beter zijn dan zij een tijdje geleden waren. Dat helpt wel.

De verschillende vervoerders en ProRail proberen nu om het efficiënter in elkaar te vlechten. Dat heeft tot nu toe resultaat. Zo rijden er in de huidige dienstregeling 3% meer treinen, met handhaving van het noodzakelijke onderhoud. Natuurlijk stelt het steeds intensievere treinverkeer steeds meer eisen aan de planning. Mede dankzij een aantal maatregelen blijft er echter voldoende ruimte voor het onderhoud. ProRail gaat steeds meer over tot maatwerkafspraken met aannemers en vervoerders. Zo kan in goede samenwerking de capaciteit efficiënt worden verdeeld. Daarnaast leveren innovatieve nieuwe technieken een bijdrage aan de efficiency van het onderhoud. Het werken onder zogenaamde beheerste toelating leidt ook tot een veilige manier van werken overdag. Een stuk spoor wordt door middel van een schakelaar op een veilige manier ter beschikking

gesteld aan de baanwerkers, zodat er voldoende tijd en capaciteit beschikbaar is voor het onderhoud en beschikbaarheid, kwaliteit en veiligheid gehandhaafd worden, ook in situaties waarin er meer treinen rijden. Dit blijkt onder meer uit de McKinsey-rapportage die ik de Kamer in juni 2008 heb toegestuurd en waarin ook wordt geconcludeerd dat het aantal storingen aan de infra afneemt. Ook is de kwaliteit van de wissels de laatste tijd verbeterd door een intensief onderhoudsprogramma. Dit alles brengt mij tot de uitspraak dat ik het niet eens kan zijn met de conclusies van FNV Bondgenoten over de voor het spooronderhoud beschikbare capaciteit en over de kwaliteit van de infra. Dat wil echter niet zeggen dat de zorgpunten, de spanning die wordt geconstateerd en de kwalitatieve zorg over de beschikbaarheid van het juiste personeel niet terecht zijn. Wat dat betreft, heb ik het rapport van FNV Bondgenoten zeer gewaardeerd.

Dan de buitendienststellingen. FNV Bondgenoten stelt dat het nodig is om meer en langere buitendienststellingen te plannen. ProRail onderschrijft de wens voor langere buitendienststellingen, maar geeft daarbij aan te willen werken naar een lager aantal buitendienststellingen. Ik wil dan ook dat ProRail in overleg met alle betrokken partijen bekijkt in hoeverre het nodig en mogelijk is om het treinverkeer minder maar langer buiten dienst te stellen. Zulke buitendienststellingen leveren voordelen op voor het onderhoud, maar natuurlijk moet dit allemaal worden gebaseerd op maatwerkafspraken met de vervoerders, om ook daar weer de balans te houden en de belangen van de treinreizigers primair een rol te laten spelen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik volg wat de minister zegt, maar dit werkt vooral bij preventief onderhoud. Een steeds drukker, breder spoor zal echter vaak om correctief onderhoud vragen, tenzij het preventief onderhoud wordt geïntensiveerd. Hoe ziet de minister dit?

Minister **Eurlings**: Het preventief onderhoud moet sowieso op een dusdanig niveau komen dat de kwaliteit van het spoor niet achteruitgaat, maar op zijn minst constant blijft of verder verbeterd. Het feit dat de wissels nu in betere staat zijn, helpt heel erg om incidenten te voorkomen. Dat staat voor mij dus voorop. Ik ben het met de heer Cramer eens dat dit niet werkt als er zich een incident voordoet en er een concreet probleem is. Mijn verhaal ging inderdaad puur over de preventieve kant. Als je naar het totale onderhoud kijkt, vormt dat natuurlijk een heel belangrijk deel van het onderhoud en van de interferentie tussen onderhoud enerzijds en dienstregeling anderzijds.

Ik kom te spreken over de notitie van de ChristenUnie Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor. Het is een uitgebreide en gedegen notitie. In december heb ik hierop een eerste reactie gegeven. Ik ga kort in op de belangrijkste conclusies en toezeggingen en op de stand van zaken daarvan, om te beginnen met de snelheidsverhoging naar 160 km/u. Zoals bekend heb ik de Nederlandse Spoorwegen het aanbod gedaan om 50% van de kosten, met een maximum van 25 mln., bij te dragen aan de materieelombouw naar ATB-NL of ATB code groen. Op basis van de reactie van de Nederlandse Spoorwegen op dit aanbod zal ik een besluit kunnen nemen over deze snelheidsverhoging. De spoorwegen hebben inmiddels bedenktijd tot 1 maart gevraagd, omdat zij nader onderzoek nodig vinden naar de technische uitvoering, maakbaarheid, planning en kosten. Ik heb de Kamer hierover op 3 februari schriftelijk geïnformeerd. De Kamer zal begrijpen dat ik het standpunt van NS nodig heb om een besluit te nemen. Ik zal de Kamer hierover uiterlijk in maart informeren. Ik zal haar ook informeren over de mogelijkheid om spoorwegveiligheid bij tijdelijke snelheidsbeperkingen te verhogen door het gebruikmaken van ERTMS-componenten. Ik hoop echt dat wij met de spoorwegen in staat

zullen zijn om tot een deal te komen en dus op een vrij efficiënte manier de snelheidsverhoging naar 160 km/u door te voeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik wil de minister vragen waarom hij zo inconsistent is. Hij is heel enthousiast over het verzoek van de ChristenUnie om op het spoor de snelheid te verhogen. Het gaat daarbij om 20 km/u extra. Als ik vraag om de snelheid op de rijkssnelwegen met slechts 10 km te verhogen, wil de minister er eigenlijk niet over praten. Hij zou dat toch ook eens serieus moeten overwegen.

De **voorzitter**: Ik geef de minister de gelegenheid om heel kort hierop te reageren. Het is een beetje buiten het bestek van deze vergadering, maar ik zie dat de minister de aandrang niet kan weerstaan.

Minister **Eurlings**: Die 160 km/u zet natuurlijk zoden aan de dijk, in tegenstelling tot de 130 km/u van de heer Aptroot!

De heer **Aptroot**: Ik kom wel met een nieuw voorstel!

Minister **Eurlings**: Dan nu het meer serieuze antwoord. Bij het spoor is er met name vaak sprake van geluidsproblemen, maar spelen bijvoorbeeld de fijnstof- en luchtkwaliteitproblematiek een veel en veel minder dominante rol dan bij de weg het geval is. Los van de vraag of een snelheidsverhoging op de weg wenselijk is, moeten wij ervoor oppassen dat wij onze eigen vijand worden, omdat wij dadelijk wegverbredingen en wegwitbreidingen juridisch niet meer kunnen doorvoeren. Daarom moeten wij uit die ellendige juridische problematiek komen en er op zijn minst voor zorgen dat mensen zo veel mogelijk 120 km/u kunnen rijden. Anno 2009 is 120 km/u in de praktijk voor de meeste automobilisten op veel momenten van de dag een mooie fata morgana.

De heer **Roemer** (SP): Bij de minister zit het hem vaak in een paar woorden, dus je moet wat dat betreft goed naar hem luisteren. Tot mijn zeer grote vreugde kwam het twee keer ter sprake dat wij gebruik gaan maken van ERTMS-componenten. Dat is een enorme omslag ten opzichte van het debat van deze week. Toen kwamen wij niet verder dan de conclusie dat het een enorm systeemprobleem betreft. Als er een systeemprobleem is, kun je ook geen componenten gebruiken. Ik proef hieruit dat de minister bij nader inzien toch ziet dat wij meer mogelijkheden hebben, ook op de korte termijn, om met ERTMS aan de gang te gaan. Ik wil graag aansluiten op een vraag die ik eerder stelde en die de heer Cramer in eerste termijn ook naar voren bracht inzake het nu beginnen met het opstarten van de inbouw van het materieel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De minister herhaalt nog een keer zijn aanbod aan NS. Wij zijn daar blij mee. Hij zegt echter dat hij NS hiervoor nodig heeft. Ik wil die discussie toch even onder spanning zetten, want de concessiebeheerder heeft ook een belang bij de toegenomen capaciteit. Het is dus niet helemaal vrijblijvend in de trant van «als NS het niet doet, hebben wij een probleem». Ik denk toch dat het maatschappelijk belang van het verhogen van de snelheid prioriteit moet krijgen boven het al dan niet willen van NS.

Minister **Eurlings**: Ik zie dat maatschappelijk belang zeer. Daarom doen wij er ook zo ons best voor en ben ik blij met de brede steun in de Kamer om deze weg te bewandelen. Daarom heb ik ook dat aanbod van 25 mln. gedaan. But it always takes two to tango. Wij hebben NS wel nodig om op deze lijn mee te gaan. Ik vind het echter fijn dat de heer Cramer dit punt nog eens naar voren brengt. Het is inderdaad ook een maatschappelijk belang. Ik loop misschien een beetje voor de muziek uit, omdat ik niet

weet of het nieuwe rapport van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) al bij de Kamer is aangekomen. Ik heb in ieder geval een aanbiedingsbrief getekend om een rapport van het KiM naar de Kamer door te sturen. Daaruit blijkt onder meer dat de snelheid van het openbaar vervoer wel degelijk een heel grote rol speelt in de vraag of het een aantrekkelijk alternatief is. Ik vind dat een bevestiging van de uitspraak van de heer Cramer dat het maatschappelijk belang hiermee is gediend. Wij moeten echter afwachten. De Nederlandse Spoorwegen hebben om wat extra tijd gevraagd. Ik hoop samen met de heer Cramer dat wij een positief antwoord tegemoet kunnen zien.

Wat ERTMS betreft, is er een verschil tussen enerzijds het gebruik van sommige elementen uit de techniek op sommige locaties bij veiligheid en anderzijds het nu heel grootschalig invoeren van ERTMS. Met dat laatste ben ik wat voorzichtig, omdat het heel veel geld kost, er nog technische vragen zijn en er nog protocolproblematiek speelt. Door de problematiek van de protocollering kunnen producten van de ene en de andere leverancier soms niet goed met elkaar communiceren. Dat wordt verder uitgehard, ook in Europa. Ik wil nader op de stand van ERTMS ingaan in de brief over code groen die ik eind maart naar de Kamer zal sturen. Dit is dus iets anders dan het eventueel toepassen van sommige componenten van het systeem. Laten wij eerst de HSL maar eens op de rails hebben. Ik hoop dat mooie moment als minister nog te mogen meemaken.

De heer **Roemer** (SP): Die opmerking over de HSL had de minister nu net niet moeten maken, want dan kan het misschien nog wel vreselijk lang duren. Ik vind het prima als de minister hierop schriftelijk ingaat. Ik wil hem graag die ruimte geven. Als wij daarmee een heel eind tot elkaar komen, is mij dat veel waard. Ik hoop wel dat dit op korte termijn gebeurt. Daarnaast heeft de minister nu al twee keer de handheld terminal genoemd. Dit is ook een onderdeel van ERTMS. Zal hij in genoemde brief ook ingaan op wat hij hiermee wil en hoe hij dat ziet? Ten slotte hoor ik graag van de minister of hij al iets kan zeggen over het inbouwen van het materieel, want daar kunnen wij vandaag al mee beginnen.

Minister **Eurlings**: Ik zal in de brief over de 160 km/u ook nader ingaan op de ERTMS-componenten die daarin een rol kunnen spelen. Uit de eerdere discussie die wij hierover voerden, bleek overigens dat de alternatieven, zoals code groen, heel wat kostenefficiënter zijn. Je kunt daarmee voor veel minder geld op veel meer plekken 160 km/u introduceren dan wanneer je met de dure ERTMS aan de slag moet. Ik zal hierop in de brief nader ingaan, maar ik wil niet de verwachting wekken dat ik opeens een blik geld ga opentrekken om overal ERTMS in de treinen in te bouwen. Daarover hebben wij eerder met elkaar gediscussieerd. Misschien kan genoemde brief een aanleiding zijn tot nader debat op dit punt, maar wij lopen al heel erg voorop in Europa. Wij zitten bij de top-4. Laten wij eerst maar even kijken hoe wij zo efficiënt mogelijk de kwaliteit van het product voor de klant kunnen oppeppen. Wij gaan naar ERTMS toe, maar daarbij speelt nog de vraag van de fasering.

In de notitie van de ChristenUnie wordt naast de snelheidsverhoging naar 160 km/u verwezen naar drie andere mogelijkheden om de reistijd te verkorten. In een aantal bogen zou, conform de Europese richtlijn, met hogere snelheden kunnen worden gereden dan nu het geval is. Ook zou de treinsnelheid in een aantal bogen kunnen worden verhoogd door een relatief goedkope vergroting van de verkanting van het spoor. Door het later remmen, het zogenaamd uitgesteld remmen, zou in het bijzonder op regionale lijnen reistijdwinst kunnen worden behaald. Al deze mogelijkheden zal ProRail op basis van de kosten-batenafweging nader bestuderen. Ik zal de Kamer graag over de resultaten van deze studie berichten. Dan zijn er nog overige aanbevelingen, met name over capaciteitsknelpunten op het spoor. Ik zal de eventuele aanpassing van het besluit

capaciteitsverdeling, om eerder te kunnen overgaan tot overbelastverklaring, meenemen bij de evaluatie van de Spoorwegwet. ProRail zal nog deze maand op zijn internetsite een overzicht van de overbelastverklaringen opnemen. De ChristenUnie heeft ook aanbevelingen gedaan over energiebesparingen. ProRail heeft mij toegezegd, voor de zomer van 2009 het energiebeleidsplan 2010–2020 gereed te hebben. Ik zal de Kamer daarover onverwijld informeren. Wij kunnen dan de discussie aangaan of dit voldoende is of dat er ideeën zijn om de energie-efficiency en de vergroening van de energievoorziening van het spoor nader te stimuleren. Er is een aantal vragen gesteld naar aanleiding van het ChristenUnie-rapport, bijvoorbeeld of ik in voorbereiding op de evaluatie van de spoorwegwetgeving een brief wil sturen met mijn visie op de verhouding tussen ProRail, het ministerie en de Inspectie. Dit is voor mijzelf een van de hoofdpunten van de evaluatie. Hoe zien wij naar de toekomst toe de positie van de verschillende partijen op het spoor? Met minister Netelenbos is hierover lang gediscussieerd. Vinden wij dat het goed functioneert? Zijn de randvoorwaarden goed gecreëerd? Moet er aan wat knoppen worden gedraaid of niet? Wij zullen met name ingaan op wat in de evaluatie naar voren is gekomen over de relatie tussen ProRail, de IVW en het ministerie. Dit is dus nadrukkelijk een hoofdonderdeel. Ik heb de Kamer een aantal stukken ten behoeve van de evaluatie vertrouwelijk doen toekomen, zodat zij de tijd heeft om zich rustig in te lezen. In het voorjaar zal ik de Kamer het kabinetsstandpunt over de evaluatie toezenden.

In de reactie van ProRail op het ChristenUnie-rapport wordt aangegeven dat uitvoering van de haalbaarheidsstudies nog niet leidt tot overbelastverklaringen. Dat zou in strijd zijn met de Europese regels. De heer Cramer heeft gevraagd wat ik daarvan vind. In eerdere reacties heb ik laten weten dat ProRail reeds werkt conform de Europese richtlijn 2001/14 en dus ook de infra overbelast verklaart voor de nabije toekomst. In de richtlijn is in artikel 22, lid 1 het volgende over dit onderwerp opgenomen: «Indien het na coördinatie van de aangevraagde paden en na overleg met de aanvragers niet mogelijk is om de aanvragen voor infrastructuurcapaciteit tot tevredenheid van alle betrokkenen af te handelen, dan verklaart de infrastructuurbeheerder het betrokken infrastructuurelement onverwijld tot overbelaste infrastructuur.» Dit geldt ook voor infrastructuur die naar verwachting in de nabije toekomst met onvoldoende capaciteit te kampen zal hebben. ProRail heeft in zijn reactie aangegeven welke invulling het op dit moment geeft aan de uitwerking van deze passage. Ik verwacht dat ProRail dit in deze lijn doet. Ik heb de Kamer eerder toegezegd dat ik in het kader van de evaluatie van de spoorwegwetgeving zal bezien hoe de AMvB capaciteitsverdeling op dit punt dient te worden aangepast. Dit komt dus ook daar terug. In het kabinetsstandpunt zal dit worden meegenomen.

Op welke manier spelen de kwaliteitsaspecten een rol bij de capaciteitsverdeling? In het coördinatieproces tussen beheerder en vervoerders wordt uiteindelijk bekeken op welke wijze de aanvragen van vervoerders kunnen worden gehonoreerd. Daarbij speelt ook de kwaliteit van de paden nadrukkelijk een rol. Uiteindelijk bepaalt de vervoerder zelf of deze kwaliteit van de treindienst voor hem voldoende is. Ik verwacht dat ProRail daarbij zoekt naar maatwerk. Ik vind het belangrijk dat ProRail en de vervoerders hierin hun verantwoordelijkheid nemen en samen proberen om te optimaliseren, een beweging die ik de laatste jaren tot mijn grote tevredenheid steeds meer zie. Dat is een heel andere situatie dan het beeld dat eerder wel eens werd geschetst dat partijen tegenover elkaar zouden staan. Ik juich deze samenwerking zeer toe.

De heer Roemer vroeg naar het versneld uitvoeren van een aantal maatregelen ten aanzien van de aanpak van overbelastverklaringen. Zoals bekend inventariseert het kabinet de mogelijkheden om projecten versneld uit te voeren in het kader van onder andere de motie-Slob. Het is

niet nodig om het gehele netwerk overbelast te verklaren. Vervoerders en beheerders zijn in overleg over de bestaande knelpunten. Ik kom daar later op terug. ProRail heeft naar aanleiding van eerdere signalen laten weten een versnellingsslag door te voeren, teneinde onderuitputting te voorkomen en het geld goed weg te zetten. Dat is een belangrijke en noodzakelijke beweging.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt later op dit onderwerp terug te komen. Kan hij iets specifieker zijn?

Minister **Eurlings**: Dat zal volgende maand zijn. Leidt de aanpak van Mistral door ProRail tot interfaceproblemen op de knooppunten waar de corridors samenkomen, zo vroeg onder anderen de heer Cramer. Ik ga ervan uit dat ProRail bij de selectie van corridors de aanbesteding van de Mistral-werkzaamheden en de aannemers- en leveranciersselectie bij Mistral hiermee nadrukkelijk rekening houdt. Voor alle zekerheid zal ik dit aandachtspunt in het eerstvolgende kwartaal-overleg met ProRail aan de orde stellen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn vraag was gericht op het feit dat de aanbesteding voor de deur staat. Is datgene wat de minister toezegt, voldoende om de aanbesteding niet te laten plaatsvinden voordat dit principe goed tegen het licht is gehouden?

Minister **Eurlings**: Ik zal dit voor de aanbesteding doen. De heer Cramer heeft gevraagd of de veiligheid sinds de eerste Kadernota Railveiligheid is verbeterd en of er over de goede veiligheidsindicatoren wordt gepraat, zoals instap- en uitstapveiligheid. Ik interpreteer zijn vraag zo dat hij op zich geen vraagtekens heeft bij de tweede Kadernota Railveiligheid en de daarbij geformuleerde doelstellingen voor 2010. Voor mij is er niets op tegen om de formuleringen en definities van de verschillende performance-indicatoren uit de vervoersconcessie en de beheersconcessie aan te passen, mocht dat wenselijk blijken. Als er betere ideeën zijn op dat vlak, wissel ik de huidige praktijk daar dus graag voor in. Ik heb de Kamer onlangs het Vervoersplan 2009 van de spoorwegen en het Beheerplan 2009 van ProRail toegestuurd. Hierin zijn onder andere de verschillende veiligheidsindicatoren opgenomen. Ik stel voor dat wij bij de behandeling daarvan kijken in hoeverre aanpassing van de indicatoren wenselijk is. Ik sta open voor discussie op dat vlak. Het gaat om het doel, dat in dit verband heilig is.

De heer Aptroot heeft gevraagd naar de hogere baanvaknelheid op het traject Sittard-Heerlen. Dat is een oude discussie. Ik heb hier geprobeerd, uitvoering te geven aan een amendering door de Kamer. Het amendement was redelijk helder in hoeveel geld moest worden geïnvesteerd in snelheidsverhoging door infra-aanpassing en hoeveel geld in snelheidsverhoging door bijvoorbeeld ATB code groen, dus door techniek. Inzake het gedeelte voor de infra heeft ProRail een onderzoek gedaan naar de kosten en baten. Het extra perron Deventer, het wachtpoor Beilen en Sittard-Heerlen kwamen naar voren als de top-3. De kostenefficiëntie was daar het hoogste in minuten per geïnvesteerde euro. Een meerderheid van de Kamer heeft dit goedgekeurd. Zoals gezegd betreft dit een oude discussie, die op 10 april 2008 is gevoerd.

Dan de reizigersgroei. Er kan veel worden gezegd over datgene wat NS heeft gepresenteerd. Het is absoluut waar dat 4,1% minder is dan 5%, maar het is wel duidelijk meer dan de 3% in 2007. 15,7 miljoen reizigerskilometers zijn in 2008 afgelegd, terwijl het in 2007 om 15 miljoen ging. Hier is dus sprake van een flinke groei. De groei van het autoverkeer op snelwegen bedroeg in 2008 0,2%. Het spoor groeit dus veel sneller dan de weg. Ik zeg daar wel direct bij dat het aantal reizigerskilometers op de weg vele malen groter is dan die op het spoor. Het spoor komt dus van ver. In

de eerste helft van 2008, toen de economie beter was en het spoor tal van extra acties kende, was de groei zelfs 5,4%. De spoorwegen hebben voor het komend jaar een veel lagere groei afgesproken. De economische crisis zal waarschijnlijk zwaar doorwegen. Wij proberen de groei er zoveel mogelijk in te houden door met volle vaart door te gaan met de aanzwengelmaatregelen van 200 mln. Dat geld wordt stevig weggezet. Wij gaan door met het ontwikkelen van de planstudies voor de viersporigheid. Ik hoop dat de realisatie beter zal zijn dan de voorspellingen van NS op dit moment, maar ik hecht er wel aan om te zeggen dat zelfs als er maar één komma zoveel procent groei zou zijn, dat in deze tijd een heel grote prestatie is, ook ten opzichte van de weg. Het is gewoon een rare tijd. Mensen reizen in een tijd van diepe recessie nu eenmaal minder dan in een tijd van economische groei. Dat is een wetmatigheid die zich zowel ten positieve als ten negatieve voordoet.

De heer **Roemer** (SP): De minister weet het verhaal heel mooi in te pakken met een strikje eromheen en een stickertje erbij. Ik zou dat in zijn positie wellicht ook hebben gedaan. De feiten zijn natuurlijk zoals ze zijn. De minister heeft een ambitie uitgesproken bij de start van deze kabinetsperiode: een groei van de reizigers op het spoor van 5%. Helaas halen wij dat niet. Natuurlijk moeten wij onze zegeningen tellen, want er is een groei. Daar moeten wij blij mee zijn. Ik wil het dus ook niet dramatischer maken dan het is. Ik hoop echter wel dat de minister ook in deze tijd bij zijn ambitie wil blijven. Is mijn conclusie dan juist dat wij niet alleen de huidige afgesproken stimuleringen voor het spoor moeten realiseren, maar daar een schepje bovenop moeten doen? Ten eerste is de groei de afgelopen twee jaar gewoon niet gehaald. Het was toen dus al te weinig. Ten tweede zal de groei vanwege de recessie nog verder dalen. Een extra groeistimulering is dus hard nodig. Is de minister het daarmee eens? Komt hij dan ook snel met een extra pakket bovenop datgene wat hij al heeft toegezegd?

Minister **Eurlings**: Dat kan ik zo niet toezeggen. Dat zal helemaal afhangen van waar de verminderde groei hem in zit. In de eerste helft van 2008 was er een groei van 5,4%. Dat is historisch gezien echt top. Ik geloof dat dit bijna nooit in de Nederlandse geschiedenis is gehaald in een half jaar tijd. Nu zakt de groei weg. Wij gaan dus onverdroten door met het verder aanjagen van het spoor, bijvoorbeeld met acties gericht op ouderen en jongeren. Wij rollen de rode loper uit om die 5% te halen. De mensen moeten natuurlijk nog wel zelf het treinkaartje kopen en willen reizen. Daar zit een beperking, want als mensen minder reizen omdat zij minder geld uitgeven in deze onzekere tijd, kan ik ze niet dwingen om kaartjes te kopen. Er is dus altijd sprake van een vrije keuze van mensen, maar de heer Roemer kan erop rekenen dat wij in volle vaart doorgaan om de randvoorwaarden zo gunstig mogelijk te houden. Ik zal in het reguliere overleg met de Nederlandse Spoorwegen nogmaals bezien wat wij kunnen doen om de kans zo groot mogelijk te maken dat de cijfers volgend jaar beter zijn dan nu wordt gedacht. Daar ga ik echt voor. Het zijn nu echter heel gekke tijden.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap de omstandigheden; die hoeft de minister niet uit te leggen. De minister zegt dat hij zal analyseren waardoor wij de groei niet halen en welke belemmeringen er zijn. Hij gaat daarover in gesprek. Mag ik hem vragen om de Kamer eind maart te rapporteren wat er uit het overleg met NS is gekomen en of hij dan kansen en mogelijkheden ziet om met extra maatregelen te komen die nu nog niet zijn voorzien?

Minister **Eurlings**: Bij de behandeling van het Vervoersplan zal ik alle acties nog eens op een rijtje zetten. Ook zal ik kijken of NS met ons moge-

lijkheden ziet om extra dingen te doen. Daartoe ben ik altijd bereid, maar ik zeg nogmaals dat wij elkaar niet voor de gek moeten houden. Wij zullen de effecten van de crisis merken, of wij dat nu leuk vinden of niet. Wij kunnen mensen niet dwingen om te reizen. Ik heb mij altijd afgezet tegen een politiek waarin reizen als vies werd gezien en waarin de mobiliteit wat minder moest. Wij moeten het ook niet omdraaien en zeggen dat mobiliteit moet, ten koste van alles. Als mensen minder willen reizen, dan willen zij gewoon minder reizen.

Dan de spoedwet spoorverbreding. Ik ben in overleg met ProRail over de vraag waar projecten en programma's kunnen worden versneld. Daarnaast heb ik reeds toegezegd om ook in het kader van de commissie-Elverding te kijken hoe spoorprojecten kunnen worden versneld. Ik kom hierop terug.

Dan het internet in de trein. Ik mocht aanwezig zijn bij de start van het internet op het traject Groningen-Leeuwarden van Arriva. Ook Connexxion heeft al internet in de trein. Zowel NS als ProRail werkt aan plannen om dit spoedig in het hele land mogelijk te maken. Zoals bekend heb ik er 15 mln. voor uitgetrokken. NS heeft laten weten dat er dit jaar een start zal worden gemaakt, waarbij eerstens de verbindingen tussen het Noorden en Oosten en de Randstad van internet zullen worden. Uit mijn hoofd zijn dat de trajecten tussen Leeuwarden, Groningen en Enschede enerzijds en de Randstad anderzijds. Dat zullen de eerste lijnen zijn waarop internet beschikbaar komt. Ik zie de heer Mastwijk nu tevreden kijken. Ik hoop dat het Zuiden van het land snel volgt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat voordeel wordt natuurlijk groter naarmate die trein wat vaker stopt!

Minister **Eurlings**: Daar heeft de heer Mastwijk gelijk in.

De heer Roemer heeft gevraagd naar de uitbreiding van het nachtnet. De vervoersconcessie bepaalt dat NS tussen 24.00 uur en 06.00 uur geen stations hoeft te bedienen. Ik kan NS niet daartoe verplichten. In de Randstad rijdt NS het nachtnet op eigen initiatief, rekening en risico. Sinds eind 2008 is de verbinding Rotterdam-Gouda-Utrecht toegevoegd. Het nachtnet naar Breda, sinds eind 2007, wordt gereden met behulp van een financiële bijdrage van de provincie. De nachttrein Enschede-Schiphol rijdt NS op eigen initiatief en ook voor eigen risico. Als het bedrijf het voorstel interessant vindt en er is een modus uit te werken, staat dit NS vrij en zal ik het zeker bespoedigen. Ik zal de voorstellen van de SP dus nader bezien en met NS bespreken. Ik zal hier later op terugkomen. In het algemeen geldt dat de businesscase voor NS positief moet zijn. Er moeten ook regionale bijdragen zijn. In Brabant is het heel goed gegaan. Het is heel goed opgepakt, ook door de regio zelf.

Mevrouw Roefs vroeg naar het naar voren halen van drie projecten die nog in de studiefase zitten. Het gaat om de boog bij Deventer, het aanpakken van het emplacement in Utrecht en de viersporigheid bij Geldermalsen. Bij de behandeling van de begroting is hierover gesproken. Ik heb toegezegd om dit mee te nemen bij de inventarisatie van de mogelijkheden naar aanleiding van de motie-Slob. Ik kom hier dus op terug. Voor genoemde projecten is echter nog planvorming nodig. Dat is alweer een rem, zodat wij hier niet in 2009 of 2010 mee kunnen starten. Wij moeten toch door de procedures heen.

Er is gevraagd naar een drietal voorstellen voor het aanpakken van spoorprojecten in het kader van de economische crisis: de spoortunnel bij Delft, de versterking van de Flevolijn Almere-Lelystad en de verbetering van het station Amsterdam CS. Ook hier verwijs ik naar de motie van de heer Slob. Overigens heeft ProRail al eerder aangegeven, mogelijkheden te zien om extra te investeren in de verbouwing van station Amsterdam CS. Ook hier zal ik op terugkomen.

De heer Mastwijk heeft vragen gesteld over het perron in Roosendaal in verband met de internationale intercity. Ik zeg hem toe, hierover in overleg te treden met ProRail om te bezien wat de problemen zijn, welke oplossingen mogelijk zijn en een kosten-batenanalyse te maken. Ik kom hier graag op terug.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil de minister oprecht bedanken voor de antwoorden en de vele toezeggingen. Ik heb wel eens andere gevoelens gehad bij debatten, maar vandaag overheerst toch het gevoel dat wij veel hebben bereikt met elkaar.

Inzake de spoorwegovergangen heb ik begrip voor de belemmeringen die de minister aangeeft, maar ik proef ook heel duidelijk dat hij vindt dat wij nog veel te winnen hebben en dat hij vol gas wil geven op dit punt. Wel krijg ik graag een schriftelijke onderbouwing van wat er is gebeurd met het bedrag uit 2002.

Ik dank de minister zeer voor zijn stap op het terrein van de ERTMS-componenten. Ik zie dit echt als een behoorlijke stap in de goede richting. Ik ben hem er zeer erkentelijk voor. Ik zie ook zeer uit naar de brief van maart. Ik hoop dat wij gezamenlijk stappen kunnen zetten op dit vlak. Hetzelfde geldt voor de oplossingen voor de knelpunten, die wij in maart tegemoet mogen zien.

De minister heeft toegezegd om bij het Vervoersplan terug te komen op de ambitie van 5%. Ik wacht dat af en hoop dat wij hier slagen kunnen maken.

Er worden wat zaken in gang gezet met betrekking tot internet in de trein. Het is wel erg mager. Ik ben blij dat het Noorden en het Oosten de primeur krijgen. Zij verdienen dat van harte, daar gaat het niet om, maar volgens mij kan dit echt veel sneller. Arriva, Connexxion en vervoerders in het buitenland kunnen het ook. Ik hoop dus dat NS meeluistert en kijkt of er meer vaart mee kan worden gemaakt.

Ik hoop dat ik terecht concludeer dat de minister de uitbreiding van het nachtnet zeer positief inziet, maar weet wat zijn plek is. Hij wil het met NS bespreken. Bij mijn weten heeft NS ook positief gereageerd, dus volgens mij moet het mogelijk zijn om de zaken snel met elkaar uit te werken en erop terug te komen bij de Kamer. Iedereen die er iets over kan zeggen, heeft mij verteld dat er op dit vlak zeker mogelijkheden en kansen zijn. Als iedereen zo positief reageert, hoop ik dat de minister de Kamer heel snel kan informeren over forse uitbreidingen van het nachtnet. Wil de minister nog reageren op mijn opmerkingen over de veiligheid in het nachtnet? Dit kan eventueel schriftelijk. Heeft hij hierover al met NS gesproken? De laatste tijd komen er toch wat berichten over ongeregelde heden bij het nachtnet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de antwoorden. Ik miste nog een reactie op de voorstellen uit onze notitie rondom Zwolle–Amersfoort en de overbelastverklaring voor Tiel–Arnhem en Zwolle–Emmen.

Inzake de energiebesparing proefde ik bij de minister toch weer de opmerking dat ProRail hier hard mee bezig is. Ik heb de vraag echter juist in brede zin gesteld. Je moet hierbij kijken naar het gehele net en naar de integratie. Niet alleen ProRail, maar ook andere partijen spelen hierbij een rol.

Ik onderschrijf de opmerkingen van de minister over het ATB-gebeuren en ERTMS. Laat ik het maar zo samenvatten: ERTMS en NS, eens rijdt die trein met succes!

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik heb de buitendienststellingen in mijn eerste termijn niet genoemd, maar het is in dit kader van belang om

vooral de reiziger niet te vergeten. Dat dit kan, is vorig jaar in Zeeland gebleken. Daar was een heleboel gedoe over de buitendienststelling van de ene lijn die men daar heeft. Er was een heleboel overlast, maar daar is goed over gecommuniceerd. Er was goed alternatief vervoer. Als je het de mensen uitlegt, is daar ook best begrip voor. Communiceren is dus heel belangrijk.

Ik dank de minister voor de toezegging om de aanpassing van het perron in Roosendaal te bekijken. Dit kan een oplossing bieden voor de problematiek van de Beneluxlijn.

Ik kom nog even terug op de frustratie waarmee ik mijn eerste termijn begon. Wij hebben er daarstraks even smakelijk om gelachen. Toen mijn collega dit vertelde, kon ik gevoelens van leedvermaak ook niet onderdrukken, want er is natuurlijk geen mooier vermaak dan leedvermaak. Het is echter wel een probleem. Als wij mensen in de trein willen hebben en ze vanaf de snelweg naar een P+R-plek willen krijgen, moet die P+R-plek goed bereikbaar, toegankelijk en verlicht zijn. Er moet dan geen gedonder zijn met kaartjes waardoor je een half uur moet wachten voordat de slagboom eindelijk opengaat. Kijk daar dus goed naar, want dit is echt heel belangrijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb begrepen dat de risicoanalyse van de zeven of acht probleemspoorwegovergangen binnenkort klaar is. Ik neem aan dat daarna slagvaardig wordt besloten hoe wij de problemen oplossen.

Met betrekking tot de hoge baanvaksnelheid op het traject Sittard-Heerlen constateer ik dat de minister nog eens heeft uitgelegd hoe het zo gekomen is, namelijk door een besluit van de Kamer. Ik wilde eigenlijk zijn mening horen, maar aangezien hij dit als een procedureel gegeven neerzet en het niet hartstochtelijk verdedigt, denk ik dat ook hij vindt dat het geld niet echt goed besteed is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De minister heeft terecht gezegd dat er nog planstudies moeten worden gemaakt voor de drie projecten die wij naar voren willen halen. Kunnen de planstudies dan naar voren worden gehaald, zodat er misschien voor 2010 nog een beslissing kan worden genomen? Dan kunnen wij het hele pakket in één keer goedkeuren. Wij zouden dan een sein aan onderaannemers kunnen geven dat er in ieder geval werk komt.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zeg de heer Roemer toe dat ik een nadere schriftelijke onderbouwing geef van de besteding tussen 2002 en 2007. Ik wil dit meenemen in het overwegenjaarrapport, dat volgende maand uitkomt.

Inzake ERTMS is er een verschil tussen het meenemen van enkele componenten en het op dit moment en masse inbouwen van het systeem. Zoals ik al heb toegezegd, kom ik hier nader op terug.

Ik treed graag in contact met de Nederlandse Spoorwegen over het nachtnet. Wel moet het een «viable businesscase» zijn voor NS. Als men inderdaad zo enthousiast is als de heer Roemer zegt, dan gloort er hoop. Ik neem dit graag proactief op, net zoals ik destijds in Brabant heb gedaan, en zal later op de suggesties van de heer Roemer reageren. Ik kan nog niet zeggen wanneer dat zal zijn. Ik weet nog niet hoever de Nederlandse Spoorwegen zijn, misschien moet er nader naar worden gekeken of moet er met regio's worden gepraat. Zodra er nieuws is, zal ik dat de Kamer melden. Het is mij onbekend dat er nu meer incidenten zouden zijn op het gebied van veiligheid in het nachtnet. Ik zal mij nader moeten laten informeren over de stand der dingen. Het algemene beeld was dat het redelijk goed gaat met de sociale veiligheid op het spoor en dat de problemen lijken toe te nemen bij het decentrale ov, dus in de bussen, trams en metro's. Mochten er inderdaad problemen zijn in het nachtnet, dan kom ik

er nader op terug. Mij wordt zojuist door mijn ambtenaren gemeld dat ook bij de Inspectie niet het beeld bestaat dat er toenemende problemen zijn. Ik zal er echter graag nog eens naar kijken.

De concrete maatregelen inzake Zwolle–Amersfoort zouden moeten blijken uit de te verrichten capaciteitsanalyse. Daarbij is het van belang, te starten met een concrete capaciteitsvraag door een of meer gerechtigden. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer wordt een dienstregeling met zes intercity's en zes sprintertreinen per uur onderzocht. Dat is een soort RER-achtige verbinding, als ik het op zijn Parijs' mag zeggen. In het plan van de spoorsector Ruimte op de Rails, dat op 4 september 2008 is gepubliceerd, zijn inhaalsporen als maatregel geduid. De concrete maatregelen moeten blijken uit de genoemde te verrichten capaciteitsanalyse. Zes en zes is echter de marsroute; voor de regio is dat heel goed nieuws.

Wat de energiebesparing betreft, is het de bedoeling dat ProRail die bredere blik meeneemt. Mocht dat onvoldoende uit de verf komen, dan zullen wij daarop nader ingaan in de bespreking van het rapport. Wij zullen dan moeten kijken wat ons verder te doen staat. Eerst moet ProRail echter met zijn analyse komen. Ik heb het punt van de heer Cramer echter nadrukkelijk gehoord: kijk verder en kijk in den brede.

De heer Mastwijk heeft gewezen op de gang van zaken bij de buitendienststelling in Zeeland. Dat is een mooi voorbeeld van goede communicatie, waarover wij het vaak hebben gehad. Het was de minst slechte oplossing. Je ziet dan dat als er goed wordt gecommuniceerd en er goed alternatief vervoer is, een langere buitendienststelling die dan wel alle problemen oplost, soms minder erg is dan heel veel gedoe over een heel lange tijd.

Dan de frustratie van de heer Mastwijk over de P+R-plekken. Ik hoop dat de creditcard gewoon gedekt was en dus niet om een andere reden werd ingeslikt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voor alle duidelijkheid: het was niet mijn creditcard, maar die van collega Ruud van Heugten. Dit is hem vier keer overkomen op het station van Helmond. Het duurde een half uur voordat de slagboom openging. Dit komt vaker voor. De minister moet er echt wat aan doen, want dit werkt niet.

Minister **Eurlings**: In het belang van de heer Van Heugten en andere lotgenoten geef ik dit signaal gaarne door aan NS en via NS aan Q-Park. Mocht ik daarop een reactie krijgen, dan hoort de heer Mastwijk dat onverwijld.

De heer Aptroot heeft gesproken over de lijn Sittard-Heerlen. Ik heb gezegd dat ik uitvoering heb gegeven aan het amendement van de Kamer op dit punt. Spooraanpassing is altijd heel duur. Wij hebben dit eerder gehad rondom de snelle lijn van het oosten van het land naar Duitsland. Het ging toen om een aantal minuten reistijdwinst die miljarden kostte. Hier gaat het om een aantal minuten die zoveel miljoen kosten. Ik heb gezegd dat je kunt discussiëren of je überhaupt spooraanpassingen wilt doen. Ik heb daarbij toen wel gezegd dat dit de beste besteding was. Ook als het eens wat verder van de Randstad neerslaat, kan het een goede besteding zijn. Daarnaast zit er bij spoorwegprojecten vaak een hoop in de marge, zoals kosten onvoorzien van tientallen miljoenen. Ten slotte maakt de lijn Sittard-Heerlen onderdeel uit van HST Connect, waar men op hogere snelheid grensoverschrijdend wil gaan op het traject Eindhoven-Heerlen-Aken. In die zin vind ik het geld wel degelijk goed besteed. Je kunt altijd de discussie aangaan of er überhaupt spooraanpassingen moeten komen, maar als je die wilt doen, is dit wel de beste besteding. Dat is gebleken uit objectief onderzoek.

Voor de extra spoorboog bij Deventer lijkt een planstudie voor 2010 heel moeilijk haalbaar, omdat wij hier te maken hebben met vastgestelde

planologische procedures met inspraaktermijnen. Ik wil er nog wel eens naar kijken. Als het alsnog kan, zal ik dat de Kamer melden, maar volgens het beeld dat wij nu hebben, is het niet mogelijk voor 2010. Het kan wel voor de zomer van 2010 gebeuren, dus in de eerste helft van 2010.

Toezeggingen

- De minister komt eind maart per brief terug op de mogelijkheid om ATB code groen en ERTMS te gebruiken bij de snelheidsverhoging naar 160 km/u op bepaalde spoorwegtrajecten.
- De minister komt eind maart per brief terug op de mogelijkheid om spoorwegtrajecten overbelast te verklaren om knelpunten aan te pakken.
- De minister overlegt met ProRail over mogelijke interfaceproblemen met Mistral, voordat er wordt aanbesteed.
- De minister komt bij de behandeling van het vervoersplan van de NS terug op mogelijke aanvullende maatregelen om zijn ambities op het gebied van reizigersgroei op het spoor te verwezenlijken.
- De minister komt bij de behandeling van het vervoersplan van de NS terug op de mogelijkheden om uitbreiding van het nachtnet te stimuleren en op de stand van zaken met betrekking tot de veiligheid van het nachtnet.
- De minister komt terug op de mogelijkheid om het perron in Roosendaal aan te passen aan de Belgische spoorhoogte.
- De minister doet de Kamer eind maart schriftelijk de onderbouwing toekomen van de besteding van het budget voor de beveiliging van spoorwegovergangen voor 2002-2007.

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

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tijdink