

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 153

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 oktober 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 2 oktober 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **voortgangsrapport kabinetsambities Spoor d.d. 4 september 2008 (29 984-148);**
- **doorberekening van reserveringskosten als instrument om het onnodig aanvragen van treinpaden te voorkomen (Motie-Roemer, 29 893, nr. 57) d.d. 8 juli 2008 (29 893-71);**
- **capaciteitsverdelingsproces 2009 d.d. 17 september 2008 (29 984-149).**

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

Voorzitter: Jager

Griffier: Snee

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik heet iedereen hartelijk welkom. Aan de orde is het algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over de onderwerpen: groei op het spoor, capaciteitstoedeling spoor en de dienstregeling voor 2009. Er zijn nu maar twee leden, maar ik verwacht dat er nog leden bijkomen, dus wij kunnen spreektijden hanteren van ongeveer 6 minuten, met een uitloop van 1 minuut.

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Groei op het spoor is in ieder geval niet groei van het aantal commissieleden met wie de minister debatteert. Die slag heeft hij vandaag wel gewonnen, na alle AO's. De grote ambitie van deze kabinetsperiode is om op het spoor 5% groei te realiseren. Wij staan volledig achter deze ambitie die je op vele manieren kunt realiseren. Voor de CDA-fractie is belangrijk dat deze groei op een robuuste en degelijke manier wordt gerealiseerd. Het is niet de bedoeling om de ambitie van 5% met hangen en wurgen, met houtjes en touwtjes te halen, terwijl deze het jaar daarna weer inzakt. Het voor- en natransport is geweldig belangrijk bij het realiseren hiervan. Daaronder vallen de regionale lijnen, de aanvoer via grensoverschrijdende lijnen, maar ook het stads- en streekvervoer. Er komt een quick scan voor de regionale spoor-

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Sniijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (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 Neppérus (VVD).

lijnen, om uitvoering te geven aan de motie-Anker/Koopmans. De minister heeft toegezegd dat de resultaten daarvan bij de mobiliteitsaanpak naar de Kamer worden toegestuurd. Wij zijn benieuwd en verwachten daar goede resultaten van.

De lat ligt hoog bij het actieplan Groei op het spoor en dat moet ook. Het kabinet is goed bezig door op korte termijn 29 uitvoeringsmaatregelen en acties aan te kondigen. Voorbeelden zijn de voordeelkaart voor ex-studenten, het winnen van senioren voor het openbaar vervoer en niet te vergeten het verbeteren van de informatievoorziening op stations en haltes en van de aansluitingen, zoals verwoord in de notitie van de heren Koopmans en Mastwijk. Ik heb vernomen dat men is begonnen met vier pilots op stations in Brabant, waarbij wordt bekeken of de informatievoorziening logisch is en de reiziger aanspreekt. Hiervoor is 200 mln. beschikbaar. Dat is veel geld waarmee je veel kunt doen. Ik vind een pilot bij vier stations aan de magere kant. Onze vraag is of het meer en sneller kan. Wij denken dat weinig geld hierbij veel kan opleveren.

Bij de begrotingsbehandeling zullen wij nog terugkomen op het Programma Hoogfrequent Spoor. Ik beperk mij nu even tot de genoemde varianten voor de frequenties van personentreinen en vooral de verhouding tussen intercity's, stoptreinen en sprinters. Naar de indruk van de CDA-fractie wordt er sterk gefocust op de intercity's. Dat is op zichzelf begrijpelijk, want daarmee heb je met grote slagen dikke passagiersstromen te pakken; dan is het lange halen, gauw thuis op weg naar die 5% groei. Volgens mijn fractie moet die 5% groei niet op zichzelf staan, maar moet daarbij aandacht worden besteed aan goede aanvoerlijnen, het stads- en streekvervoer en het voor- en natransport. Wij vragen om niet eindeloos te blijven doorstuderen maar om veel meer aandacht te besteden aan het tempo van de uitvoering. Bij dit onderwerp hebben wij geen behoefte meer aan visies, planstudies en verkenningen. Er is in het afgelopen jaar veel werk verzet, compliment daarvoor. Er is geld georganiseerd, er is een visie gemaakt, er zijn uitvoeringsplannen. Wij willen dat in hoog tempo wordt overgegaan tot de uitvoering. Nadere uitwerkingen en voortschrijdende inzichten moeten niet verworden tot het steeds herkauwen van de visies, waarbij eerder gemaakte keuzes weer ter discussie worden gesteld. Graag hoor ik of de minister hiertoe een aanzet geeft.

Formeel is het juist dat de minister eigenlijk geen partij is bij het aanvragen en toekennen van de treinpaden, waarbij reserveringskosten zouden moeten worden gemaakt en annuleringskosten als de treinpaden niet worden gebruikt. Als ongebruikte treinpaden het realiseren van de doelstelling van 5% groei in de weg staan, vindt de CDA-fractie dat de minister niet lijdzaam kan toekijken. Wij sturen ProRail toch aan op output, zoals vanmiddag al eerder is gezegd? Het aantal ongebruikte treinpaden is wel degelijk een factor om rekening mee te houden. Kan de minister bevestigen dat dit geen belemmering is voor de capaciteit, zoals in de rapportage van ProRail staat? Als het geen probleem is voor de capaciteit, moeten wij uitkijken dat wij ons met de motie-Roemer niet in de voet schieten. Goederenvervoer is een vraagafhankelijke markt, waarbij een à anderhalf jaar van tevoren een treinpad moet worden gereserveerd. Wij zijn verder van huis als spoorgoederenvervoerders «nee» gaan verkopen aan hun klanten, omdat onzeker is of het treinpad wel wordt ingevuld en omdat men straks wordt geconfronteerd met heel hoge kosten voor reservering of annulering. Wij willen dat de groei van het goederenvervoer over het spoor doorgaat en volgens ons was dat ook de intentie van de indiener, de heer Roemer. Graag horen wij een reactie van de minister op dit knelpunt.

Over de capaciteitstoedeling voor 2009 kunnen wij positief zijn, omdat dit proces hartstikke goed is verlopen. Er is constructief overleg gevoerd, waarbij conflicten in onderling overleg met de vervoerders zijn opgelost. ProRail is erin geslaagd om in 2009 100 000 treinen meer te laten lopen dan in 2008. Dat is een geweldige prestatie. Wij vinden het ook heel posi-

tief dat de consumentenorganisaties door de NS zijn betrokken bij de nieuwe dienstregeling. Het was een goed proces, met een goed resultaat. De enorme boete die in 2006 is opgelegd aan ProRail, heeft hierbij misschien wel geholpen. Toch zijn er bij zeven baanvakken en twee emplacementen nog knelpunten die leiden tot overbelastverklaringen. Welke zijn dat? Wanneer worden er adequate maatregelen genomen, zodat wij deze negen knelpunten volgend jaar, als het enigszins kan, niet meer hebben? Graag hoor ik hierop een korte reactie van de minister.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de minister voor het uitvoeren van mijn motie om het spoor efficiënter te gebruiken. De minister noemt als probleem dat het lastig is om goederenstromen te plannen. Er zijn nog geen nieuwe manieren om de capaciteit efficiënter te verdelen, maar de minister blijkt hier duidelijk vertrouwen in te hebben. Dat stemt ons hoopvol. Ik hoop dat hij en ik hierin niet teleurgesteld zullen worden. Kan de minister aangeven welke concrete resultaten hij wanneer kan melden? Een positief punt is dat er fors is uitgebreid en dat er gelukkig veel minder problemen zijn met het toedelen van capaciteit. Er zijn wel overbelastverklaringen op zeven baanvakken en twee emplacementen. Zijn er nog andere plekken waar te voorzien is dat dit wellicht nog gaat voorkomen? Conform de aangenomen motie van collega Cramer moeten deze stukken al zijn voorzien van een plan voor capaciteitsvergroting, maar hierover lees ik niets in de brief van de minister. Kan hij wat meer duidelijkheid geven?

De brief van de minister over het groeiplan is helder, maar er liggen nog kansen wat betreft de voortgang. Omdat de brandstofprijzen het afgelopen jaar fors zijn gestegen, wordt het aantrekkelijker voor mensen om gebruik te maken van het spoor. Hoe ziet de minister dat? Is dat een aanleiding om de groeiambities verder te verhogen? Kunnen wij beter gebruikmaken van deze extra kans?

In 2006 lag de groei van het spoor nog boven 5%, maar in 2007 was de groei teleurstellend. De cijfers over het eerste deel van 2008 zijn hoopgevend, maar de heer Van Heugten zegt terecht dat wij die voortgang wel moeten blijven realiseren. Het tekort in 2007 zou aanleiding moeten geven voor een extra inspanning om dat in de komende jaren te compenseren. Hoe denkt de minister dat te doen?

De heer **Samsom** (PvdA): U vraagt het aan de minister, maar hoe denkt u de komende maanden een inhaalslag te maken, zwevend op de hoge olieprijs, die overigens alweer met 20 dollar is gedaald in de afgelopen twee weken? Je kunt een hoop, maar het lijkt mij lastig om ijzer met handen te breken. Hoe wilt u op korte termijn nog meer mensen dan nu al met de trein gaan, de trein in jassen?

De heer **Roemer** (SP): Het is een heel verkeerd signaal om de tarieven voor het openbaar vervoer te verhogen als dit zich voordoet. Wanneer mensen zeggen dat het hartstikke duur wordt om met de auto te gaan, zou het een fantastisch signaal zijn geweest om te investeren in openbaar vervoer en de prijs naar beneden te gooien. Dat zou wellicht nog meer mensen een zetje geven om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Het kabinet wil mensen verleiden tot het openbaar vervoer en ze er vervolgens houden, bijvoorbeeld mensen die afgestudeerd zijn wat langer in de trein te houden en senioren. Dat hadden wij ook kunnen doen met mensen die denken dat de auto te duur wordt. Wij hadden daarbij een ander signaal kunnen afgeven. Voorstellen daartoe van de SP-fractie zijn helaas niet gesteund door uw fractie.

De heer **Samsom** (PvdA): Signalen zijn mooi, maar u zegt nu dat u de prijs van het openbaar vervoer niet wilt verhogen. De NS heeft ook te maken met hoge brandstofprijzen. Elektriciteit is in de afgelopen drie jaar

tweënhalf keer zo duur geworden. Dan moet je er geld bij leggen. Wilt u geld dat nu wordt uitgegeven aan iets anders, gebruiken om de prijs van het openbaar vervoer te verlagen?

De heer **Roemer** (SP): Zeker, daar kom ik bij de begroting op terug. Het regionaal vervoer is vergelijkbaar. Ik wil de mensen niet alleen in de trein hebben, maar ook in de bus. Daarvoor hebben wij een concreet voorstel ingediend, maar dat heeft het helaas niet gehaald. Het is niet het een of het ander, maar het is een hele keten. Daar bent u ook een voorstander van. Als wij mensen in de trein willen krijgen, moeten wij ook zorgen dat de bussen naar de treinen toe op orde zijn. Het is een totaalpakket waarvoor wij concrete voorstellen hebben gedaan. Er komen er nog veel meer. Ik mis daarin de ambitie van de Partij van de Arbeid. Driekwart jaar geleden sprak u in deze commissie triomfantelijk over een revolutie op het spoor, maar dat is waarschijnlijk voor de komende jaren, dus die mis ik in ieder geval.

De heer **Samsom** (PvdA): U moet niet opgewondener worden naarmate ik meer pijnlijke vragen stel. U zegt dat u concrete voorstellen hebt gedaan, maar in uw tegenbegroting bij de algemene financiële beschouwingen zit dat niet. U kunt het nog regelen, maar dan moet u binnen Verkeer en Waterstaat schuiven met geld. Dat zou nog kunnen, maar het zit niet in uw tegenbegroting. U hebt geen geld gereserveerd om de kaartjes goedkoper te maken. Ik ben heel benieuwd welke voorstellen er nog uit de hoge hoed komen, want u kunt het niet bij mooie woorden laten.

De heer **Roemer** (SP): In de tegenbegroting zit het wel. Wij hebben daarin verschuivingen gedaan. Binnen Verkeer en Waterstaat kun je inderdaad een heleboel doen. Daarover komen wij nog uitvoerig te spreken. Bij de begroting zullen wij nog met elkaar stoeien over het bedrag van 4,5 mld. voor het hoofdspoorlijnnennet in relatie tot de hele keten van het openbaar vervoer. De problemen in het openbaar vervoer, zoals het capaciteitstekort en overvolle treinen, zitten voor een groot deel in regionale lijnen en stoptreinen. Wij zijn er voorstander van om de vier belangrijke spoorcorridors flink op te waarderen, maar in de plannen van het kabinet missen wij de slag naar die lijnen toe. Ik vind echt dat de regio vergeten wordt.

Ik wil nog even een aantal projecten langslopen. Station Eijsden is al tijden een beetje een vreemd station. Het staat op Nederlandse grond en hoort bij het Nederlandse hoofdrailnet, maar met Belgische spanning. Twee jaar geleden werd besloten tot een proef om dit station niet meer te bedienen. De trein die eenmaal per uur ging, werd tijdelijk vervangen door een bus die tweemaal per uur ging. De vorige minister, mevrouw Peijs, schreef dat de gemeente Eijsden deze proef steunde. Nu is duidelijk dat Eijsden niet meer verder wil met deze proef. Volgt de minister Eijsden hierin en zal hij zich ervoor inzetten om dit treinstation weer te bedienen? Er is al veel gezegd over de belangrijke corridor OV-SAAL. Recent wordt ook veel gesproken over tunnels, niet alleen bij wegen, maar ook bij het Naardermeer. Ik wil hieraan de eerder genoemde spoortunnel tussen Weesp en Almere toevoegen, omdat daarmee veel winst te behalen is, omdat deze mooi kan worden doorgetrokken. Dat levert enorm veel voordelen op voor de verkeersstromen naar het noorden, oosten en zuiden. Ik hoop dat de minister hierop positief reageert en serieus bekijkt of hier kansen liggen voor de toekomst.

Verder wil ik graag weten of de voordeelkaart voor ex-studenten een echte ov-kaart is of alleen een NS-kaart.

Helaas hebben wij recent meegemaakt dat het spoor in Venlo heel lang onbruikbaar is. De vraag is of de minister nog steeds vindt dat het spooremplacement in Venlo daar moet blijven liggen. Er liggen heel wat kansen

en er zijn al diverse signalen gegeven, ook door het bedrijfsleven, dat goed bestudeerd moet worden of het kan worden verplaatst naar Venlo-Noord, omdat dan veel meer bedrijven van het spoor gebruik kunnen maken. De problemen die zich nu voordoen, vormen een extra signaal waarvan wij dankbaar gebruikmaken om deze discussie nu eens echt te voeren. Graag hoor ik hierop een reactie van de minister.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. IJzer met handen breken is nu juist kenmerkend voor revoluties, zou ik tegen de heer Samsom willen zeggen. Gistermorgen zat ik in de auto, dat mag je bijna niet meer zeggen tegenwoordig, en ik had de radio aan, wat ook onnodig energiegebruik is, en toen hoorde ik een interview met de rijksadviseur voor de infrastructuur. Van die mijnheer had ik nog nooit gehoord! Hoe gaat hij ons helpen om in Nederland versneld infrastructuur aan te leggen; niet alleen spoor, maar ook wegen? Ik was echt helemaal verbaasd, maar misschien heb ik iets gemist. Wat doet die mijnheer? Wij hebben al ov-ambassadeurs en bestuurlijke duo's of trio's, en deze mijnheer is er nu ook bij. Graag een toelichting.

De tijdens het vorige kabinet ingezette groei op het spoor zet door, met een dip in 2007, zoals de heer Roemer opmerkte. De afgelopen jaren is een trendmatige groei met 5% ingezet die in de eerste helft van dit jaar wordt voortgezet met 5,2%. Dat is goed nieuws. Die groei moeten wij vasthouden en dat doe je alleen door voluit in te zetten op vergroting van de capaciteit. Wat mij betreft moet dat de prioriteit zijn voor Verkeer en Waterstaat. Je kunt het door internet, broodjes en koffie aantrekkelijk maken voor klanten, maar het helpt niet als je nog steeds moet staan in de trein en zit te wachten, omdat je de aansluiting mist.

Die flauwekul moet er allemaal uit en de minister moet zich bezighouden met capaciteit. Hiermee loop ik een beetje vooruit op de begroting, maar het gaat hier over de groei op het spoor. Deze wordt voor een belangrijk deel gefinancierd met superdividend uit de NS. Dit is misschien niet het juiste tijdstip om er diep op in te gaan, maar ik wil graag weten waarom de minister tot deze oplossing is gekomen en wat de consequenties zijn voor het bedrijf NS. Zijn de onderhandelingen hierover al afgerond? De minister hoeft deze vraag vandaag niet tot in detail te beantwoorden, maar ik zou het wel op prijs stellen als er voor de begrotingsbehandeling een antwoord op tafel ligt.

Met het actieplan Groei op het spoor liggen 29 maatregelen en 29 ministeriële mediamomenten in het verschiet, zoals een voordeelaanbod voor 190 000 ex-studenten. Wat een flauwekul! Die jongens en meisjes gaan gewoon aan het werk, want er is een tekort aan mensen op de arbeidsmarkt. Zij kunnen dan een abonnement kopen of dat betaalt de werkgever. Ik ben er hartstikke tegen om daar 15 mln. aan te besteden. De minister is er al mee begonnen, want ik zag dat gisteren het eerste mediamoment was waarop de kortingskaart werd uitgereikt.

Ik probeer mij heel fanatiek voor te stellen wat de treintraining voor senioren inhoudt. Wat gaan de senioren doen op die training? Gaan zij met iemand over het perron lopen die zegt: dat is de deur, dat is het poortje, daar moet u erin en daar moet u eruit. Waar gaat dit over? De meeste senioren stappen overigens gewoon in de auto en helemaal niet in de trein.

Verder wordt er 20 mln. uitgegeven aan 20 000 extra fietsenstallingen. Dat is € 1 000 per gestalde fiets. Waarom kost dat zo krankzinnig veel geld? Voor € 1 000 heb ik vier tweedehands fietsen voor mijn kinderen.

De heer **Samsom** (PvdA): Die je dan nergens meer kunt stallen!

De heer **De Krom** (VVD): De heer Samsom heeft een puntje, maar stallen bij het station doen zij niet. € 1 000 per gestalde fiets is natuurlijk ongelof-

felijk veel geld. Kan de minister uitleggen waarom dat zo verschrikkelijk duur moet zijn?

Verder steken wij 15 mln. in verbetering van wachtruimtes op stations, waar wij belevingsvoorzieningen, luxe en plezier krijgen, lees ik. Kan de minister toelichten wat voor belevingsplezier ik ga hebben in wachtruimtes op de stations? Ik ben heel benieuwd. Dan hebben wij nog het idee van de i-teams van het CDA dat wordt uitgevoerd. Kunnen wij een nadere toelichting krijgen wat zij precies gaan doen?

Een heel serieuze opmerking is dat ik vind dat Verkeer en Waterstaat zich met te veel projectjes bezighoudt, terwijl het zich moet richten op wat prioriteit moet hebben. De core business is uitbreiding van de capaciteit, zowel op de weg als op het spoor. Daarom zit de minister hier en niet vanwege treincursussen voor senioren. Met alle respect voor de goede intenties, dat moet hij gewoon niet doen en daaraan moet hij ook geen geld uitgeven.

Het is goed nieuws dat de capaciteit van de Betuwelijn volgend jaar verdubbelt, dat het goederenvervoer per spoor met circa 10% stijgt en dat er in 2009 100 000 treinen meer gaan rijden. Dat zijn zaken waar het ministerie zich inderdaad mee bezig moet houden. De Betuweroute is aangelegd om een heleboel redenen, maar een heel belangrijke was om de huidige tracés te ontlasten van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij hebben al heel vaak gezegd dat er meer gevaarlijke stoffen over de Betuwelijn zouden moeten gaan rijden. Daarover zijn wij het allemaal eens, maar ik heb nog steeds geen voorstel gezien hoe wij dat gaan doen. Ik hoor graag een concreet antwoord van de minister op de vraag of wij dat bijvoorbeeld via differentiatie van de tarieven gaan doen.

Al met al vind ik dat het kabinet zich goed inspant om de capaciteit op het spoor te vergroten. Het moet weg van al die losse franje en die hobbyprojecten die ten koste gaan van waarmee het zich moet bezighouden, en dat is staal, beton, dijken, bruggen. Dat moet het ministerie doen en de rest laten vallen.

De heer **Van Heugten** (CDA): De heer De Krom heeft in het verleden ook al zoiets gezegd, maar er gaan elke dag heel veel lege stoelen op en neer over het staal en beton van de rails waarover hij spreekt. Wij moeten zorgen dat die lege stoelen vol worden. Als je nog meer staal en beton neerlegt, worden die lege stoelen niet gevuld. Welke maatregelen stelt hij dan voor?

De heer **De Krom** (VVD): Die discussie hebben wij al heel vaak gehad. Het gaat mij er niet om dat je stoelen moet vullen waar helemaal geen vraag naar is, mijnheer Van Heugten. Je kunt wel kortingskaarten geven aan studenten, maar wie zegt mij dat de vraag daarnaar zo groot is? Mensen kiezen om een heleboel redenen voor een bepaalde mobiliteit. Prijs is daar een van. Houd nu toch op met de flauwekul van die kortingskaarten waar niemand om heeft gevraagd. Dat is nergens voor nodig; het is alleen leuk. Ik ga niet uitleggen dat de treinen in de spits vol zitten, zodat mensen moeten staan, terwijl wij wel dit soort dingen doen. Dat vind ik gewoon een slechte keus.

De heer **Van Heugten** (CDA): Wij hebben hier ook gediscussieerd over een nachtnet. Daarvoor hebben wij geen meter staal of beton extra laten aanleggen, maar wij hebben er toch voor gezorgd dat tienduizenden passagiers gebruikmaken van deze faciliteit, zoals deze week in de krant stond. Er is meer dan alleen maar staal en beton, mijnheer De Krom. In het verleden was u daar nog gevoelig voor, maar kennelijk bent u nu eindimensionaal geworden.

De heer **De Krom** (VVD): In het pakket zit ook 40 mln. voor fors meer treinen. Dat kan rekenen op warme steun van de VVD-fractie, mits er

vraag naar is, zeg ik er elke keer bij. U moet zich niet bezighouden met projectjes waarop niemand zit te wachten. Bij de discussie over de initiatiefnota van de fracties van het CDA en de ChristenUnie over regionaal grensoverschrijdend vervoer hebben wij er ook over gesproken dat er geen inzicht is in de vraag. Daar kom ik elke keer weer op terug.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. De VVD-fractie lijdt volgens mij aan wat in de psychiatrie de double blind wordt genoemd. Aan de ene kant eist zij van alles en aan de andere kant maakt zij alles wat daaraan kan bijdragen, onmogelijk. De heer De Krom begint zijn betoog met dat wij die 5% groei moeten volhouden. Vervolgens wordt elke mogelijkheid daartoe afgeraden met cabaretseke teksten die niet kunnen verhelen dat het volslagen nonsens is wat hij aan logica te berde brengt. Als je er volgend jaar en het jaar daarop 5% reizigers bij wilt hebben, moet je 10% extra reizigerskilometers aan die treinen toevoegen van mensen die tot nu toe niet met de trein gingen. Zij hebben daarvoor een reden, zoals dat zij de trein niet aantrekkelijk of niet snel genoeg vinden. Een reden die inmiddels zo'n beetje is weggenomen, is dat de treinen nooit op tijd reden. Je moet de redenen wegnemen die zij daarvoor hebben. Je moet wel degelijk gaan trekken aan die reiziger, of verleiden, zoals het in mooie termen heet. Daar komt het op neer.

De VVD-fractie heeft in 2002 de investeringen in het spoor lamgelegd, zodat wij nu in de situatie zitten dat wij niet morgen de capaciteit kunnen verdubbelen. Dat vind ik ook jammer, maar dat is wel het gevolg van het handelen van de VVD-fractie. Als de heer De Krom serieus wil dat die 5% groei doorgaat, moeten wij de maatregelen nemen die de minister in de voortgangsrapportage zo mooi heeft toegelicht. Wij moeten reizigers verleiden om de trein te nemen. Dan moet de trein meer worden dan een rijdend gangpad met banken erin, want dat is het op dit moment.

Ik sprak laatst een kennis met wie de heer De Krom het goed zou kunnen vinden. Hij gaat altijd met de auto van het centrum van Leiden naar het centrum van Den Haag. Daar doe ik van deur tot deur negentien minuten over, dus ik poch wel eens tegen die kennis van mij dat hij dat nooit redt met de auto, omdat hij drie kwartier in de file staat. Nee, zegt hij, mijn reistijd is nul minuten, want als ik in mijn auto stap, ben ik thuis en hoe lang ik vervolgens in de file sta, doet er voor mij niet toe. Dat was voor mij natuurlijk een ontluisterende mededeling, maar deze klopt wel.

Zoals de heer De Krom dagelijks zo eloquent te berde brengt, is de auto zeer aantrekkelijk. De trein kan daar op dit moment gewoon niet tegenop. Vandaar onze voorstellen om in de trein meer luxe, comfort en reizigersgemak te bieden. Daar hoort internet bij. Er zijn steeds meer mensen die in de trein een ding met een fruitmerk willen gebruiken. Ik zat laatst in een trein die niet geel was, maar groen. Deze is van Connexxion, dat zonder subsidie en zonder pamperende maatregelen van de overheid heeft gezorgd voor internet in de trein tussen Barneveld ten Utrecht, die nog berensnel was ook. Ik was bijna geneigd om de 15 mln. die wij er vorig jaar bij hebben gedaan, terug te vragen, omdat het ook zonder kan, maar goed, dat hebben wij gegeven. Het probleem is dat wij er nog geen internet voor terug hebben gekregen. Met andere woorden, mijn geduld raakt een beetje op. Ik hoop dat dit ook geldt voor de minister en dat hij snel in actie komt.

Vorig jaar hebben wij gepleit voor experimenten om treinen op een andere manier vorm te geven, zoals met loungecoupés. De treinen rijden in de uren tussen de spits leeg heen en weer en dan kunnen wij ze vullen door meer reizigerscomfort te bieden. Al die dingen waar de heer De Krom zo van walgt en die hij zo aan de kant schuift, zijn juist nodig om mensen de trein in te krijgen. De minister moet vooral doorgaan met maatregelen om de reiziger eerder en langer in de trein te laten zitten, maar hij moet er niet al te veel geld aan uitgeven, want dat hebben wij

straks nog heel hard nodig om in rails en in andere dingen te investeren. Tot zo ver het werk op de korte termijn.

In tegenstelling tot mijn buurman ga ik vaak op de fiets naar het station, waar het vaak een soort derdewereldtoestand is van oud schroot. Dat is eigenlijk een luxeprobleem, omdat er zo veel mensen met de fiets naar het station komen dat het gewoon niet bij te houden is, maar het betekent ook dat er bij de stallingen een tandje bij moet. Ik geef eerlijk toe dat de genoemde aantallen niet voldoende zijn om in Leiden en Den Haag alle fietsen weg te zetten, en dan heb ik al die andere stations nog niet genoemd, maar wij kunnen daar niet genoeg aan doen.

Op de lange termijn is er 4,5 mld. beschikbaar voor de revolutie op het spoor. Eindelijk gaan wij weer investeren en gaat de trein marktaandeel veroveren op andere vervoersmodaliteiten. Ik heb het nog eens opgezocht en volgens mij heeft de trein sinds de jaren vijftig marktaandeel verloren aan andere modaliteiten, en dan natuurlijk vooral aan de auto. Eindelijk gaan wij marktaandeel veroveren. Dat is de revolutie die ik bedoel en die wij ook gaan uitvoeren. Bij de begroting gaan wij erover spreken hoe wij die 4,5 mld. binnen hebben gekregen, want volgens onze fractie is het al zo ver. Het is binnen, nu gaat het over hoe wij dat gaan uitgeven.

Wij roepen op om het woord «kandidaat» zo snel mogelijk van de planstudies te schrappen. De minister schrijft in de brief dat dit nog moet gebeuren, maar ik zou niet weten waar wij op zitten te wachten. Het moment is gekomen om vijf planstudies full fledged van start te laten gaan. Wij moeten het woord «kandidaat» echter wel in het achterhoofd houden, want wij stoppen niet bij 4,5 mld. Men denkt natuurlijk: daar hebben wij de Partij van de Arbeid weer, die wil altijd meer, maar in dit geval is dat ook nodig. Na het maatwerk van zes intercity's en zes stop-treinen, of vier per uur, als het echt niet anders kan of niet hoeft, moeten wij verder kunnen. Daarvoor moet al in deze kabinetsperiode worden gepland. Laten wij het komende jaar het feestje van die 4,5 mld. vieren met zijn allen, maar daarna bekijken wat er na 2016 en 2017 moet gebeuren, want daarvoor moeten wij nu beslissingen nemen. Ik ga hier nu niet op door, maar ik kondig aan dat de fractie van de Partij van de Arbeid hierop terugkomt. Het succes van het loskrijgen van 4,5 mld. smaakt naar meer.

Tot slot kom ik nog op de capaciteitstoedeling op het spoor. Het is goed dat er 100 000 treinen bij zijn gekomen, maar de vraag is of dat echt treintritten zijn, want het schijnt ook om ritjes van een minuut van de ene naar de andere wissel te gaan. Maar goed, 100 000 klinkt mooi. Het is vooral mooi dat het aantal conflicten sterk is afgenomen. Laten wij als doelstelling nemen om bij de dienstregeling van 2010 helemaal geen conflicten meer te hebben. Dat lijkt mij een mooi target. Dan zijn wij van de problemen af waar wij van af moeten.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank u wel. In dit debat is veel gezegd, ook op een aparte manier, en dat waardeer ik zeer. Het is niet alleen voor de toehoorders, maar ook voor mij altijd aantrekkelijk als een debat op een levendige manier tot stand komt. Ik zal proberen daaraan bij te dragen door kort en goed door de onderwerpen heen te gaan en met kracht van argumenten aan te geven waarom ik de maatregelen die wij nemen, echt van heel groot belang vind en waarom ik enthousiast ben over de ontwikkeling die zich op het spoor voordoet.

Laat ik, als een aftrap van mijn bijdrage, ermee beginnen dat wij een heel positieve ontwikkeling zien. De Kamer heeft tal van punten en maatregelen op korte termijn aangehaald en is ingegaan op het uitwerken van de capaciteitsgroei op de langere termijn en de capaciteitsverdeling. Het grappige is dat al die punten als grootste gemene deler hebben dat de klant centraal staat, dat er meer ruimte komt op het spoor en dat er goed

wordt samengewerkt door de verschillende partijen op het spoor. De NS, ProRail en de goederenvervoerders staan schouder aan schouder en werken samen om te kijken hoe zij elkaar kunnen versterken om het maximale uit ons spoornet te halen. Dat is wel eens anders geweest, mensen. Ik kan mij uit mijn ministerschap nog krantenkoppen herinneren als: oorlog op het spoor. Dat was natuurlijk overdreven, want er was niet altijd oorlog; er waren verschillen van mening, maar het beeld was wel duidelijk. Ik juich het echt toe dat op deze manier eendrachtig wordt samengewerkt. Ik vind dat pure winst en de beste garantie dat wij het maximale aan vervoer halen uit de euro's belastinggeld die worden geïnvesteerd. Ik wil nogmaals zeggen hoe torenhoog de ambitie van 5% groei per jaar op het spoor is. Als je terugkijkt op heel veel regeringen, wordt een gemiddelde groei van 0,75% per jaar gehaald, met een bandbreedte van 1% à 1,5%, zoals ik al eerder heb gezegd. 5% is historisch hoog. Het is heel wat om een groei die zich ineens gedurende twee jaar voordeed, nu echt te willen vasthouden. Ik heb er direct bij gezegd dat dit heel veel van ons vergt. Het betekent capaciteitsinvesteringen en veel meer treinen, maar vooral dat de reiziger de trein moet willen nemen.

Ik heb altijd afstand genomen van het beeld dat je meer treinkilometers kunt afdwingen door mensen uit de auto te jagen. Dat vind ik een negatieve, slechte manier. Je moet de trein aantrekkelijker maken door deze een steeds klantvriendelijker alternatief te laten zijn. Daarbij horen onder andere meer treinen en spoorboekloos rijden. Dan hoef je niet meer op je horloge te kijken, maar kun je gewoon naar het station lopen. Dan is er geen man overboord, als je de trein mist, want een paar minuten later komt de volgende. Maar, beste mensen, daar hoort ook de klantvriendelijkheid van het product zelf bij. Er zit een grote kern van waarheid in de opmerking van de heer Samsom over de persoon die zei: als ik in mijn auto stap, ben ik thuis. Dat is een extreme opmerking, maar iedereen kan zich daar wel iets bij voorstellen. Als ik in mijn zeer geliefde MG stap, dat houten dashboard zie, mijn radio aanzet en comfortabel in die leren kuipstoel zit, voel ik mij aangenaam. Als ik dan de keuze heb tussen die MG en een winderig perron, waar geen schuilplaats is tegen regen, waar het sociaal onveilig is en waar ik geen krant kan kopen, laat staan een kop koffie, zodat ik mij gewoon heel onprettig voel, dan is dat een heel slechte situatie voor het openbaar vervoer. Daarom zijn er incentives voor een kwaliteitssprong om mensen te helpen die keuze te maken.

De doelstelling van 5% groei per jaar op het spoor hebben wij uitgewerkt in het actieplan Groei op het spoor. Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is gestart voor de drukste corridors in de brede Randstad en van de Randstad naar andere delen van ons land. Vandaag zijn verschillende dossiers aan de orde: het actieplan Groei op het spoor, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de dienstregeling 2009 en de reserveringskosten van de treinpaden. Ik zal deze volgtijdelijk afhandelen, maar ik zeg erbij dat zij met elkaar samenhangen. Wij moeten die verbindingen op korte termijn stimuleren om de groei eruit te halen die eruit te halen valt en om op langere termijn door te pakken met meer capaciteit. Bij deze slimme mix van maatregelen staat: waar nodig beter benutten en waar nodig bijbouwen. Dat hoort echt bij elkaar. Het doorberekenen van reserveringskosten past hier ook in, want dat kan bijdragen aan een betere benutting van het netwerk en het voorkomen van problemen tussen goederen- en personenvervoer.

De dienstregeling 2009 past als kortetermijnresultaat wat mij betreft prima bij deze torenhoge ambitie, want in 2009 komen er maar liefst 100 000 treinritten bij. Dat is echt heel erg veel. Dat komt door de investeringen van de Nederlandse Spoorwegen en de manier waarop ProRail dit mogelijk maakt. In het debat over ProRail hebben wij geconstateerd dat de dienstregeling 2009 heeft geleid tot veel minder problemen dan in 2008, omdat de partijen zo goed hebben samengewerkt. Ik vind dat een groot compliment waard. Er zullen ook nieuwe stations opengaan. Wat dat

betreft zit de groei erin. Het hele proces voor 2009 geeft ook aan dat de samenwerking tussen de verschillende partijen op het spoor nu veel beter is. Dat stelt ons in staat om win-winsituaties te creëren in plaats van met de hakken in het zand tegenover elkaar te staan en te zeggen: jij komt niet aan mijn paden. Die manier van het debat voeren is veranderd in creatief bekijken hoe wij die sterke groei van het personenvervoer en die nog sterkere groei van het goederenvervoer over het spoor goed hand in hand kunnen laten gaan, of beter gezegd: laten sporen.

Voor 2009 is er echt een win-winsituatie uitgekomen. Het totaalbeeld is dat het goed gaat met het spoor en dat wij opgesteld staan om de ambities te gaan waarmaken. Het ziet er veelbelovend uit. Ik geef toe dat vorig jaar 3% is behaald en dat dit minder is dan 5%, maar het is nog steeds 3% en dat is tot nu toe in bijna geen jaar gehaald in Nederland. In de eerste helft van 2008 zitten wij op 5,2%. Dat is echt heel erg veel. Dit gaat samen met een punctualiteit die stabiel is op 87% à 88%, ondanks de toename van het aantal reizigers en van het aantal treinen. De beoordeling door de klanten of de klanttevredenheid blijft ook heel hoog. Het goederenvervoer neemt met bijna 10% per jaar toe. In de eerste helft van 2008 is die groei bijna 7%, ook door een stijgend gebruik van de Betuweroute. Dat is de uitdaging van een van de drukst bereden en meest complexe spoornetten ter wereld. Er is een gigantische groei, zowel op het spoor voor goederen als voor personen. Wij hebben elkaar kei- en keihard nodig als wij dat willen volhouden. Daarom is het zo van belang dat wij hiervoor hebben opgenomen op de begroting voor 2009 4,5 mld.

Dan ga ik in op de vragen over de andere onderwerpen en enkele details.

De heer **De Krom** (VVD): U spreekt nu over 4,5 mld. Daar zit al 2 mld. in van het superdividend. Gaat u daar ook op in bij de onderwerpen?

Minister **Eurlings**: Ik zal hier graag op terugkomen.

Laat ik beginnen met de dienstregeling 2009. De ingrijpende wijzigingen in de dienstregeling 2007 zijn veelvuldig in de Kamer besproken en hebben tot heel wat ophef geleid. Bij de totstandkoming van de dienstregeling voor 2008 en zeer zeker bij die voor 2009 is er duidelijk sprake van gestage verbetering. Het gaat beter en beter. Er wordt alles uitgehaald wat er in het spoor zit. De spoorsector, vervoerders en ProRail weten elkaar steeds beter te vinden om te komen tot oplossingen voor capaciteitsconflicten die optimaal te noemen zijn, dat kan ik echt zeggen. Wij hebben het anders gezien. Nogmaals, ik vind dat pure winst. Bij het overleg op 19 juni inzake het beheer- en vervoerplan 2008 heb ik toegezegd de Kamer rond deze tijd te informeren over de uitkomsten van het capaciteitsverdelingsproces voor 2009. Ik heb die toezegging gestand gedaan middels de brief van 17 september. Uit die brief blijkt dat de vervoerders en ProRail er goed in zijn geslaagd tot een dienstregeling te komen waarbij de belangen van het vervoer van personen en goederen en van het onderhoud in een goede balans zijn behartigd. De goede samenwerking bleek ook uit het feit dat de bekendmaking van de resultaten van het capaciteitsverdelingsproces dit jaar vergezeld ging van een gezamenlijk persbericht van al deze partijen.

Ook het feit dat dit jaar meerdere zaken zijn voorgelegd aan de NMa acht ik een positieve ontwikkeling. Het resultaat hiervan is een set uitspraken die duidelijkheid scheppen en ProRail helpen om de eigen dienstverlening verder te verbeteren, waarover wij in een andere setting twee uur hebben gesproken.

In het NS-besluit over het basisurenpatroon van de dienstregeling zijn alle wijzigingen van de dienstregeling 2009 opgenomen. Ik noem een paar verbeteringen. Tussen Utrecht en Schiphol verdubbelt de NS het aantal intercity's tussen Utrecht en Amsterdam Bijlmer Arena, Amsterdam Zuid en Schiphol van twee naar vier per uur. Tussen Utrecht en Breukelen is er een verdubbeling van de frequentie op maandag tot en met vrijdag tot 8

uur 's avonds; vier keer per uur een sprinter. Op het nachtnet tussen Rotterdam, Gouda en Utrecht komt op donderdag- vrijdag- en zaterdag- nacht ieder uur een rechtstreekse nachttrein. Tussen Haarlem en Amsterdam gaat het aantal verbindingen in de spitsuren van zes naar acht per uur. Tussen Deventer, Almelo en Enschede komen veel meer stop-treinen. Er komt een nieuw station Holendrecht tussen Amsterdam Bijlmer en Abcoude, waar twee keer en in de spits zelfs vier keer per uur een sprinter gaat stoppen. Bij Arnhem komt weer een doorgaande intercity Zwolle–Arnhem–Nijmegen–'s Hertogenbosch–Roosendaal en een door-gaande stoptrein Zutphen–Arnhem–Nijmegen. In West-Friesland komen twee intercity's per uur van Enkhuizen via Hoorn naar Amsterdam en twee sprinters per uur van Hoorn naar Schiphol en Hoofddorp. Deze sprinters stoppen bij de door ProRail nieuw aangelegde perrons aan de Hemboog bij Amsterdam Sloterdijk. Verder gaan de treinen van Connexxion vier keer per uur rijden tussen Barneveld Centrum en Amersfoort. Hiermee ben ik allesbehalve uitputtend, maar ik beklemtoon dat in het hele land veel meer treinen gaan rijden, zodat de aantrekkelijkheid van het spoor-product sterk verbetert.

Bij de discussie over de dienstregeling was er sprake van dilemma's waarbij moeilijke afwegingen moesten worden gemaakt, bijvoorbeeld tussen grote en kleine reizigersstromen. Dat zijn nooit gemakkelijke keuzes, maar zij moeten wel gemaakt worden. Een voorbeeld is het vervangen van de intercity Arnhem–Den Haag door een intercity Nijmegen–Arnhem–Schiphol en een intercity Utrecht–Den Haag. Deze treinen rijden allemaal twee keer per uur. Dat betekent dat je moet overstappen in Utrecht, als je van Arnhem naar Den Haag reist, maar dat je wel rechtstreeks van Arnhem naar Schiphol kunt reizen. Reizigers tussen Arnhem en Schiphol krijgen daardoor een rechtstreekse verbinding die zij niet hadden.

De heer **Roemer** (SP): Dan zouden wij in Schiphol kunnen gaan vergaderen.

Minister **Eurlings**: U zou ook naar een mooi oord kunnen vliegen. Het is hier prachtig en aangenaam, maar ik kan mij nog wel wat andere oorden voorstellen. De Paaseilanden komen erbij. In weerwil van wat de heer De Krom heeft betoogd, veraangenamen wij ook de omgevingskwaliteit van de stations, bijvoorbeeld met een toilet, zodat de nood daar ook gelenigd kan worden, dus wat dat betreft kan een overstap geen kwaad.

Elk jaar zie ik of de dienstregeling van de NS voldoet aan de bepalingen uit de vervoersconcessie over de minimale bediening van stations en de match van gevraagd en aangeboden vervoer. Er is op dit moment geen enkele aanleiding om aan te nemen dat de NS zich niet aan deze bepalingen zou houden. Tot zover de dienstregeling.

ProRail heeft op negen punten capaciteitsanalyses gemaakt wat betreft emplacementen en gedeeltes van het treinnet die leiden tot plannen voor capaciteitsvergroting. Ik zal de negen overbelastverklaringen even noemen, want daar is naar gevraagd:

- Watergraafsmeer, als gevolg van verkeersconflicten;
- Waterhuizen bij de aansluiting Nieuweschans, als gevolg van milieubeperkingen;
- het opstel terrein in Lelystad, als gevolg van milieubeperkingen;
- Alkmaar–Uitgeest, Weesp–Lelystad, Weesp–Hilversum, Den Haag Hollands Spoor–Schiedam en bij Amersfoort als gevolg van een conflict over het onderhoudsrooster;
- Geldermalsen als gevolg van een incidentele onttrekking van 120 uur.

Voor al deze punten worden nu capaciteitsanalyses gemaakt die moeten leiden tot capaciteitsvergrotingsplannen om het negatieve wat hier dreigt, tegen te gaan. Deze capaciteitsanalyses moeten binnen zes maanden gereed zijn. Zes maanden daarna moeten de capaciteitsvergrotings-

plannen klaar zijn en dan volgt eventuele besluitvorming. Op deze manier proberen wij de problemen, die veel minder zijn dan vorig jaar, te tackelen.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik neem aan dat er bij een conflict over het onderhoudsrooster een eenmalige capaciteitsprobleem is in samenhang met groot onderhoud of het vervangen van iets groots.

Minister **Eurlings**: Bij deze negen punten verschilt dat nogal sterk. Sommige zijn langduriger en sommige zijn inderdaad vrij kort. Ik stel mij voor om de Kamer op de hoogte te houden van de mogelijkheden om de overlast te mitigeren als er aan de capaciteitsplannen wordt gewerkt. In het verleden zijn wij daar op een aantal plekken goed in geslaagd. De problemen zijn nu minder dan in het voorgaande jaar, maar er wordt met veel energie aan gewerkt om de overlast te beperken.

De heer **Sansom** (PvdA): De minister spreekt over milieuproblemen. Daarbij doelt hij waarschijnlijk specifiek op geluidsproblemen, die de laatste tijd steeds vaker voorkomen. Daarom vroeg ik ook expliciet naar het streven om volgend jaar helemaal van deze problemen af te zijn. Wij vrezen dat wij nu een soort camel nose zien en dat er nog heel wat geluidsproblematiek achteraan komt. Ik zou graag willen dat de minister volmondig toezegt dat dit de volle aandacht heeft en dat hij oplossingen heeft om te voorkomen dat wij op dat punt helemaal vastlopen.

Minister **Eurlings**: Dat is helemaal terecht. Dat vind ik echt een punt van aandacht. Bij de uitwerking van de 4,5 mld. worden maatregelen genomen om dit soort problemen te voorkomen. Wij hebben niet zo lang geleden een discussie gehad over geluidsplafonds. Er komt ook nog zoiets als de Wet geluidhinder naar de Kamer. Als ex-parlementariër kan ik dat alleen maar warm aanbevelen in de aandacht, om te voorkomen dat dit soort problemen zich in de toekomst verdergaand voordoen. In de al genoemde motie-Roemer van 30 oktober 2007 wordt een voorstel gevraagd om de spoorvervoerders te stimuleren niet meer treinpaden aan te vragen dan zij daadwerkelijk gaan gebruiken en daarbij te denken aan prijsbeleid in de vorm van een reserveringsvergoeding. Ik vond en vind dit een goede motie. In de brief van 8 juli jongstleden heb ik aangegeven hoe ik dat probeer op te pakken. Goederenvervoerders en ProRail/Keyrail hebben een belangrijke eerste stap gezet door in afspraken over de overgangsregeling gebruiksvergoeding 2008–2011 ook prestatieregelingen met prijsprikkels af te spreken om de capaciteit efficiënter te benutten. Hierbij hoort bijvoorbeeld het betalen van annuleringskosten, zodat het geld kost als je een aanvraag niet nakomt. Ik moedig partijen aan om op dit pad verder te gaan en deze prestatieafspraken verder uit te breiden. Reserveringsvergoedingen kunnen hiervan ook een onderdeel worden. Ik maak hierbij de kanttekening dat de markt voor goederenvervoer een vraagedreven markt is, waarbij enige flexibiliteit bij het aanvragen van treinpaden noodzakelijk is, zoals de heer Van Heugten ook opmerkte, waarbij ik de heer Roemer heel hard zag knikken. Wij moeten het spoor aantrekkelijk houden voor het goederenvervoer. Een complexiteit is dat het niet altijd gemakkelijk is om een of anderhalf jaar van tevoren precies te zien welke paden nodig zijn. Het is waar dat onbenutte treinpaden op dit moment niet tot capaciteitsproblemen leiden. De annuleringsregeling die in lijn met de motie-Roemer tot stand is gekomen, helpt daarbij. Het is nu primair aan vervoerders en ProRail/Keyrail om de meest geëigende maatregelen voor de korte termijn te treffen. Partijen weten elkaar echt meer dan voorheen te vinden en voelen gezamenlijk de verantwoordelijkheid om de beschikbare kwaliteit optimaal te benutten. Ik vind het pure winst dat de goederenvervoerders inzien dat het van belang is om te voorkomen dat zij worden gezien als een sta-in-de-weg voor het perso-

nenvervoer, of dat het wringt met het onderhoud. Ik vind het heel goed om te constateren dat men elkaar daarop aanspreekt. Op dit moment is het geen probleem, en daarbij helpt dat wij de regeling annuleringskosten hebben gemaakt, maar dat wil niet zeggen dat het in de toekomst geen probleem kan worden. Daarom bekijken wij hoe wij in de toekomst kunnen doorpakken. Ik heb gezegd dat wij hier bij de evaluatie van de spoorwetgeving op terugkomen, omdat er financiële consequenties aan verbonden zijn bij de gebruiksvergoeding et cetera. Je moet integraal met de partijen op het spoor bekijken hoe je daarmee omgaat.

Nu komt een heel belangrijk punt voor mijnheer De Krom, namelijk het actieplan Groei op het spoor. Ik dacht even dat Paul de Krom zijn nieuwsmoment ging creëren door het op die manier te brengen. Wij hebben dit actieplan heel vaak besproken en niet alleen in de Kamer. Wij hebben het besproken met de NS, de studentenvakbonden, de ouderenorganisaties en de regionale overheden. En waarom deden wij dat? Omdat wij dit product op korte termijn echt aantrekkelijker wilden maken, zoals wij hier vaker hebben besproken. Het MG-gevoel in de trein, als ik het in voor ons gemeenschappelijke termen uit mag drukken. Het mooie is dat wij op korte termijn al heel veel kunnen doen. Die maatregelen zijn echt niet gek. Gisteren heb ik de eerste voordeelkaarten voor ex-studenten uitgereikt. Dit is een kaart die samen met de studentenvakbond LSVb tot stand is gekomen. Ik vind het een prima kaart. Deze maakt het openbaar vervoer niet gratis. Zoals de heer De Krom zegt, als je je eerste baan hebt, verdien je ook wat geld en dan mag het ook wat kosten, maar het voorkomt wel die keiharde splitsing tussen het ene moment alles en binnen vijf dagen na je afstuderen nul. Als het van alles naar nul gaat en er geen zachte landing is, is de kans groot dat ex-studenten een oud barrel van een auto kopen en de trein niet meer zien als een vervoermiddel waarmee je naar je eerste baan gaat. Ik spreek uit eigen ervaring, mijnheer De Krom. Wij willen op een efficiënte manier korting geven na 9 uur 's ochtends, dus in de spits zit het probleem er niet, en mensen laten kennismaken met een aantal keer gratis parkeren, een aantal keer de fiets en een paar dagen na de spits geheel gratis, om ze te verleiden om ook na de studie de trein te blijven gebruiken. Ik vind dat van belang. Als zij de trein in zo'n eerste jaar veel blijven gebruiken, denk ik dat de kans veel groter is dat zij dat in de jaren daarna ook blijven doen. De reacties tot nu toe zijn uitermate positief. Ik geef de NS ook een compliment, omdat deze heel hard heeft meegewerkt om dit mogelijk te maken. Zij investeren er zelf ook veel in. Ik ben ervan overtuigd dat dit een succes wordt en zeer wordt gewaardeerd, maar wij zullen het in de gaten houden.

Het lijkt gek om te zeggen dat een wachtruimte een prettige omgeving moet zijn, maar ik heb vaak 's avonds laat de laatste trein moeten nemen van verschillende stations. Dan voel je je verdomd slecht, als je daar in de regen staat op een sociaal onvriendelijk station, met alleen maar vieze betonnen wanden om je heen. Wij willen gewoon zorgen dat je dan ook een aangename wachtruimte hebt. Dan komt het MG-gevoel weer. Anders is de MG wel heel erg aantrekkelijk, als je daar in de kou, de regen en de duisternis moet staan. Die omgevingskwaliteit is wel degelijk van belang. Er is een pilot gestart met reisinformatie op stations in Noord-Brabant. Ik zeg tegen de heer Van Heugten dat het niet blijft bij een paar stations. Wij gaan er gewoon vanuit dat het een succes is. Wij hebben geen reden om daaraan te twijfelen, maar dat testen wij nog even snel uit. Wij zullen vanaf komend jaar op alle 46 grote stations doorpakken, dus dat gaat heel snel lopen en dat blijft niet bij een pilot met vier stations.

Waarom zijn de fietsen zo van belang? Omdat uit onderzoek blijkt dat het voor- en natransport van en naar de stations heel belangrijk is. De stations die goede fietsvoorzieningen hebben, zijn de succesvolle stations, samen met stations die goede parkeerplekken voor auto's hebben. Daarom willen wij meer capaciteit creëren en niet alleen door het bijbouwen van meer plaatsen. Dat kost nogal wat geld, zeker in het stedelijk gebied, waar je

niet zomaar een wei hebt waar je een paar fietsenrekken zet en dan is het geregeld. Je moet dan vaak bouwen, bijvoorbeeld in de kelder, en dat moet een beetje sociaal veilig zijn. Dat doen wij ook door de weesfietsen te verwijderen. Wij houden niet van weesfietsen, omdat zij te veel capaciteit in de stallingen bezet houden. Soms krijgen die weesfietsen nieuwe foster parents en anders gaan zij naar de stort, maar zij worden in elk geval uit de fietsenstalling verwijderd, en dat is maar goed ook.

De heer **De Krom** (VVD): Maar die €1000 per fiets vind ik nog steeds een krankzinnig hoog bedrag. Hoe komt u daaraan?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar zo op terug, met uw welnemen.

De heer **Roemer** (SP): De minister merkt terecht op dat dit van groot belang is. De SP heeft nog niet zo lang geleden een uitgebreid rapport uitgegeven over fietsen bij het spoor. Het is algemeen bekend dat de kabinetsplannen onvoldoende zijn voor het tekort aan fietsenstallingen, inclusief het verwijderen van weesfietsen. Wij vinden allemaal dat wij daar werk van moeten maken. Dan kun je zeggen: elke fietsenstalling meer is meegenomen, maar de behoefte aan nieuwe fietsenstallingen is volgens de cijfers van de minister ongeveer twee keer zo groot. Waarom pakt hij niet door, zodat wij dat daadwerkelijk oplossen? Er komen wel fietsenstallingen bij, maar het blijft een groot probleem dat het op veel plaatsen echt te krap is. Dan is het maar half werk.

Minister **Eurlings**: Laat ik de vraag van de heer De Krom over de kosten en die van de heer Roemer over de capaciteit volgtijdelijk beantwoorden. Ik heb hier nog nadere informatie. Het is precies zoals ik zei. Bij de verkeersveiligheid zeggen wij vaak dat het laaghangend fruit is geplukt. De gemakkelijk te realiseren stallingen zijn gerealiseerd. In stedelijk gebied moet je vaak het nodige doen om echt nieuwe fietsenstallingen te creëren. De goedkope maatregelen zijn al door ProRail en de gemeenten genomen. Wil je verdergaan, dan kost dat geld. Het zijn wel investeringen die redelijk eenmalig zijn. Als het er eenmaal ligt, kun je voor heel veel jaar vooruit. Het is echt een diepte-investering voor de toekomst. Wij proberen er binnen het budget zo veel mogelijk stallingen bij te bouwen. Het is niet gezegd dat het dit aantal wordt. Wij proberen er meer uit te halen en die middelen optimaal te gebruiken. Het opruimen van fietsen hoort daarbij.

Tegen de heer Roemer zeg ik dat met 200 mln. een belangrijke aanzet wordt gegeven. Wij proberen dat zo efficiënt mogelijk in te zetten, maar dat wil helemaal niet zeggen dat wij niet nog meer gaan doen, als blijkt dat er meer nodig is. Ik weet dat de staatssecretaris zeer gemotiveerd is op het vlak van het fietsbeleid, dus wie weet wat er nog in het vat zit, maar wij willen op korte termijn deze belangrijke eerste stap realiseren. Wij zullen hierover nog vaak met elkaar discussiëren. Het voordeel is dat deze maatregelen op korte termijn in gang worden gezet. Je moet het ook allemaal kunnen realiseren. Wij zullen nog op verschillende momenten praten over wat er in deze periode verder nog moet gebeuren.

De heer **Roemer** (SP): Natuurlijk moet het allemaal gerealiseerd kunnen worden. Het is van belang om het met elkaar eens te zijn dat de capaciteitsbehoefte anders. De meest recente cijfers zijn bij het ministerie bekend. Ik wil best geloven dat wij niet meer kunnen doen dan hard werken, maar als de uitgangspunten anders zijn, komen wij er niet. De staatssecretaris gaat een plan van aanpak maken wanneer men gaat aanleggen. Een fundamenteel punt om het gebruik van de trein aantrekkelijk te maken is dat je je fiets fatsoenlijk kunt stallen. Ik verwacht van het kabinet voor de begroting de toezegging dat er serieus van echte cijfers gebruik wordt gemaakt en dat wij daarnaartoe werken.

Minister **Eurlings**: Nu bent u met het laatste puntje even onzorgvuldig. U trekt de politieke conclusie dat onze cijfers niet kloppen. Laat ik u toezeggen dat ik voor de begroting nog bij u terugkom met de laatste inzichten over hoe de vraag zich ontwikkelt. Dat lijkt mij een basis waarop wij verder kunnen discussiëren. Dat lijkt mij het meest ordentelijk. Ik heb hier de cijfers in detail niet paraat. Dat is een belangrijke aanzet. De koppeling tussen het gebruik van de fiets en de trein – maar ook tussen de auto en de trein – moet worden benadrukt om extra mensen te winnen voor de trein. Dat geldt ook voor de auto en de trein. Vaak wordt het gezien als het een of het ander, maar net als het gemakkelijk kunnen parkeren van je auto bij het station, is dit ook een sleutel voor succes.

De heer **Van Heugten** (CDA): Ik las in Intermediair dat er meer Kamerleden zouden moeten zijn met gevoel voor cijfers. Wat de € 1 000 per fietsenstallingsplaats van de heer De Krom betreft, ik weet dat de aanleg van een autoparkeerplaats ongeveer € 12 000 kost. Dat geeft aardig de verhouding weer. Voor gevoel voor cijfers moet je ook wat verder kijken. De minister zegt over de aanleg van nieuwe fietsenstallingen dat gemeenten en ProRail veel hebben gedaan om de gemakkelijke locaties voor uitbreiding al te realiseren, maar uit eigen ervaring weet ik dat ProRail absoluut geen partner is – althans, in het verleden niet was – om met gemeenten samen iets te doen. Als je met de gemeente een fietsenstalling hebt vervangen, krijg je alleen een vette rekening achteraf dat je voortaan levenslang het onderhoud van de nieuwe stalling voor je rekening mag nemen. Ik heb er als wethouder eentje gebouwd bij een station en als dank kreeg ik een rekening voor de onderhoudskosten. Kan de minister toezeggen dat ProRail bij de samenwerking met gemeenten bij het uitbreiden van de capaciteit van fietsenstallingen ook meer flexibiliteit zal betrachten en reëlere proposities doet aan gemeenten dan in het verleden?

Minister **Eurlings**: Wij hebben zojuist een debat gehad over ProRail. Daarin heeft uw commissie Kamerbreed aangegeven dat er bij ProRail heel veel verbeterd is, maar dat wij op een paar punten verdere verbetering stimuleren. Een van die punten is ook het contact met decentrale overheden. Het gaat beter dan het ging, maar er moet nog een aantal slagen worden gemaakt. Ik zal deze opmerking zeer serieus nemen en meegeven. Mijn laatste opmerking over de fiets is dat wij in de verdere fietsplannen wel degelijk voornemens zijn om door te pakken. Ik weet zeker dat wij uit en te na hebben gesproken over de treintraining voor senioren. Toen mij dit punt werd aangedragen in de groep waarin wij creatief nadachten over het stimuleren van het gebruik van de trein, heb ik meteen gevraagd: kunt u dat nog eens zeggen? Ik zat er zelf van te kijken. Ik heb het nog eens moeten teruglezen. Ik heb mij hierin verdiept. Wij hebben er eerder over gesproken, daarom weet ik dat dit een herhaling van zetten is. Ik ben erachter gekomen dat dit echt belangrijk is. Senioren maken namelijk veel minder dan gemiddeld gebruik van de trein, omdat zij hindernissen percipiëren die er in de praktijk helemaal niet zijn. Men ziet ertegenop. De ouderenbonden zien de mogelijkheid om dit op te lossen door senioren te stimuleren om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Zij hebben zelf die cursussen uitgewerkt. Ik denk dat het zeker in deze sterk vergrijzende tijden, waarin wij steeds meer ouderen krijgen, van belang is om die grote groep mensen juist ook in het openbaar vervoer te krijgen. Wij zullen zien hoe dit gaat lopen, maar er wordt het nodige van verwacht. Als je het eerst hoort over deze treintraining kun je hierover veel boompjes opzetten, of er heel veel baren over binden, zoals men in het zuiden zegt. Maar het is serieuzer dan de heer De Krom het deed voorkomen.

De heer **De Krom** (VVD): Het is allemaal prachtig en leuk, en waar maken wij ons druk over bij een subsidie van 2 mln. maar ik vind het wel exemplarisch. Als er iets in de samenleving aan de hand is, moet hup, de overheid – het Rijk – het weer oplossen. Er wordt meteen met de vinger naar Den Haag gewezen en de belastingbetaler kan de portemonnee trekken om het te gaan betalen. Het gaat mij helemaal niet om die 2 mln. op een budget van 9 mld., maar als er zoveel vraag naar is, waarom moet de belastingbetaler het dan oplossen? Dat is de vraag die erachter ligt. Dat geldt overigens ook voor die andere 28 punten uit uw programma. Waarom moet dit extra uit de portemonnee van de belastingbetaler en niet uit de exploitatie van NS? Dit zijn naar mijn stellige overtuiging toch terechte vragen.

Maar natuurlijk is iedereen blij, mijnheer de minister. Als u de portemonnee trekt, krijgt u altijd blije gezichten, bij de LSVb, de ouderenvonden, bij iedereen. Daarom geven wij in Den Haag ook altijd veel te veel geld uit. U begint op minister Koenders te lijken! Overal waar hij komt, laat hij een spoor van bankbiljetten achter. Natuurlijk zijn de MG-experience en het broodje en de koffie van de heer Samsom allemaal belangrijk, maar dat is niet de fundamentele vraag. Ik reis zelf ook met de trein en ik ga er niet in zitten wanneer ik niet weet dat ik op een snelle en betrouwbare manier van A naar B kan komen, als ik weet dat die trein elke keer vertraagd is of als ik te lang moet wachten. Dat is primair bij het kiezen van een vervoermiddel. Als ik moet kiezen tussen capaciteit en betrouwbaarheid aan de ene kant en het broodje en de koffie van de heer Samsom aan de andere kant, kies ik voor het eerste. Dat is een kwestie van prioriteren.

Minister **Eurlings**: Dat doen wij dus ook. De verhoudingen zijn dat wij 4,5 mld. investeren in capaciteitsvergroting, dat NS veel meer investeert in meer treinen en dat wij alles bij elkaar 200 mln. investeren om het product ook nog eens klantvriendelijker te maken.

Ik zal het u anders zeggen. Moeten wij de kans laten lopen om 200 000 ex-studenten die beginnen aan hun leven na de studie ook tot het openbaar vervoer te verleiden? Dat zijn ieder jaar weer 200 000 studenten, voor wie wij de loper uitrollen. En weet u wat het ons kost? 15 mln. Zo weinig, voor zoveel studenten. NS betaalt daar het leeuwendeel van, die betaalt heel stevig mee, waarvoor dank. Als wij die kans zouden laten lopen en dan 4,5 mld. gaan investeren zonder dat wij de treinen vol krijgen, zijn wij in economische termen pennywise and poundfoolish.

Dit is een kleine investering. De heer De Krom heeft waarschijnlijk nog geen kinderen die al bijna hun studie af hebben, maar praat tegen die tijd nog eens met die kids, en vraag een hoe blij ze zijn dat zij die kaart krijgen. Praat eens met hun ouders als het openbaar vervoer interessanter voor hen wordt. De heer De Krom zit nu een periode waarin deze twee aanbiedingen hem niet raken. Ik snap de frustratie best, maar er komt een moment dat zelfs hij gepensioneerd raakt. Dan heeft hij ook behoefte aan iets anders dan de auto.

De heer **De Krom** (VVD): In ieder geval niet aan die subsidies!

De **voorzitter**: Ik wijs de heer De Krom en de minister er beiden op dat wij nog niet aan de borrel zitten.

De heer **De Krom** (VVD): Het is toch van de gekke om te denken dat ik die 15 mln. nodig heb om de trein te nemen naar Eindhoven, Maastricht of Enschede? Ik maak die keuze op basis van een heel andere afweging. Na een jaar houdt die subsidie van 15 mln. weer op en dan denken die studenten: dat was leuk van mijnheer Eurlings, maar nu ga ik lekker in mijn tweedehands MG zitten. Het doet niet iets structureels, dat is het punt. Het is leuk en iedereen is blij, u heeft weer een leuk zakcentje uitge-

deeld, maar het lost structureel niets op. U moet de vertragingen gaan aanpakken, de betrouwbaarheid vergroten en de capaciteit. Dat is prioriteit nummer een.

Minister **Eurlings**: Dat is ook prioriteit nummer een voor de regering. Wij verschillen hierover echt van mening. Dat is prima, dan is het ook duidelijk waar wij staan. U bent tegen die afgestudeerdenkaart, wij zijn ervoor. Wij gaan er in volle vaart mee verder, alleen al omdat er niet ieder jaar 200 000 mooie oude MG's beschikbaar zijn om mensen te vervoeren. Zoveel zijn er helaas nooit gemaakt. Wij gaan mensen echt stimuleren om ook na de studie het openbaar vervoer te gebruiken. Die kaart helpt daarbij. Het is eerder ons plan om deze kaart voor de toekomst verder te verrijken dan om die af te bouwen. Ik ben er echt van overtuigd dat dit zo'n succes wordt dat ook een volgend kabinet – ook als de VVD daar ooit weer in zou zitten – die kaart niet zal afschaffen. Die voorspelling doe ik hier.

De heer **De Krom** (VVD): Weet u, als de VVD weer in het kabinet komt, komt er nog meer geld voor het spoor beschikbaar dan dit kabinet beschikbaar heeft gesteld.

Minister **Eurlings**: Maar dat extra geld is van 2020 tot 2025, ik hoop dat u ambitieuzer bent in uw planning voor regeringsdeelname.

De heer **De Krom** (VVD): Als u die ambitie evenaart, komen wij een stuk verder!

Minister **Eurlings**: Wij overtreffen die ambitie, want wij hebben 4,5 mld. in deze periode vrijgespeeld.

De heer Roemer sprak over extra groei door brandstofprijzen. Het KiM heeft ook geconstateerd dat hogere benzineprijzen leiden tot iets meer treinreizigers, ongeveer 200 miljoen reizigerskilometers tussen 2004 en 2006. Dat is heel veel, maar relatief redelijk bescheiden. De groei tot 2020 is namelijk tot een niveau van 18 tot 23 miljard reizigerskilometers. Dit is een grote bandbreedte, maar wel een die de verhouding aangeeft. Ik zeg dit als onderbouwing van de stelling dat je het niet kunt hebben van het uit de auto jagen van mensen als je de trein echt populairder wilt maken. Je zult het echt moeten doen door de trein zelf een aantrekkelijker product te maken. Mensen maken veel eerder een positieve keuze voor een product dan wanneer zij zich ergens uit laten drijven tegen hun zin. Wij houden wel de vinger aan de pols wat de gevolgen van de hoge brandstofprijzen in de praktijk zijn. De komende tijd worden de prognoses opnieuw bezien. Dan zullen wij volgens de laatste inzichten kijken naar de gevolgen van de benzineprijs. Als je de relatief beperkte overloop door benzineprijzen zoals het KiM die ziet in ogenschouw neemt, denk ik wel dat het weinig zinnig is om daar weer een andere ambitie dan 5% over af te spreken. Kijk er de laatste tientallen jaren op na, dan zult u zien dat 5% historisch torenhoog is, als gemiddelde en als ambitie.

Over de ex-studenten heb ik het uit en te na gehad. Wij zijn enthousiast en ik ben blij dat de meerderheid van de Kamer ook enthousiast is. Dan delen wij dat met de afgestudeerden.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik had nog gevraagd naar de nieuwe concepten, waarover vorig jaar bij de begroting uitgebreid is gesproken, die NS ook min of meer heeft toegezegd maar die ik nog niet zie. Ik zag laatst een nieuw ingerichte Intercity met rode in plaats van blauwe banken, dat sprak mij natuurlijk ontzettend aan. Het is een prachtige nieuwe inrichting. De nieuwe concepten heb ik echter niet gezien, zelfs niet in een poging om meer brood en koffie in de normale treinen te krijgen, wat de vorige keer ook was beloofd.

Minister **Eurlings**: Het is inderdaad belangrijk dat wij nieuwe concepten stimuleren. U hebt zich stevig gepositioneerd voor internet in de trein, ook tijdens de begrotingsbehandeling van afgelopen december. Wij hebben onze subsidie ter beschikking gesteld, waarover wij ook veel overleg hebben gevoerd. Ik heb u schriftelijk geantwoord dat de technische complexiteit en de omvang van de investeringen bij NS redenen waren voor een langduriger proces.

Daarnaast is besloten tot een fase waarin wordt onderzocht welke oplossing de markt kan bieden. Er is een marktconsultatie uitgevoerd, die heeft opgeleverd dat er tien geïnteresseerde partijen zijn. In oktober, dus deze maand nog, volgt de besluitvorming binnen de directie van NS over het technische en financiële pad dat wordt gekozen. Afhankelijk van de uitvoering die wordt gekozen, volgt dan wel of geen Europese aanbesteding. Men heeft mij toegezegd om voor de begrotingsbehandeling uitsluitel te geven, misschien al in deze maand. Ik zal de voortgang nauwgezet blijven volgen. Ik zeg erbij dat mijn formele positie niet zo is dat ik dit soort zaken zou kunnen afdwingen, maar het signaal van de heer Samsom is duidelijk. Laten wij voorkomen dat deze apparaten zo ver gevorderd zijn dat wij internet allemaal op een heel andere manier gaan bereiken. Het zou mooi zijn als internet in de trein dadelijk nog enige toegevoegde waarde kan hebben.

Hoe zit het met koffie in de trein? De oproep van u, maar ook van ROVER, onder andere in het AD, heb ik nadrukkelijk gelezen. Het dochterbedrijf Servex van de Nederlandse Spoorwegen dat de horeca uitbaat op stations, is de afgelopen jaren weer meer railcaterers gaan inzetten. Railcatering wordt niet alleen op de internationale treindiensten, maar ook op een aantal intercitytrajecten kriskras door Nederland ingezet. NS kijkt als professioneel bedrijf ook altijd naar efficiency en rentabiliteit. De meerwaarde van de trein is om te kunnen internetten, rustig de krant te lezen in plaats van op het verkeer te moeten letten, maar ook een kop koffie en een broodje te hebben, wat je in je eigen auto niet of veel minder hebt. Ik zal er bij NS nog een keer op aandringen om dit verder uit te bouwen. Zodra daarover iets nieuws te melden is, zal ik de Kamer er voor de begrotingsbehandeling over inlichten.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben het met de minister eens dat comfort een van de zaken is om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken. Dat is van groot belang. Als je in het openbaar vervoer zit, moet je je ook lekker voelen. De praktijk is, zeker bij regionale lijnen, zo dramatisch anders dat ik het heel jammer vind dat dit niet genoemd wordt. Sterker, dat dit steeds wordt afgeschoven als een regionale verantwoordelijkheid. Ik zit met heel grote regelmaat in regionale lijnen, met name in de spits, tussen 7.30 en 10.00 uur. Dan zitten de treinen niet vol en ook niet overvol, maar is het gewoon veevervoer. Ik zeg dit heel bewust in deze termen.

Treinen die dermate vol zitten dat een conducteur – als die er al is – er niet eens doorheen kan. Voorvallen waarbij treinen perrons voorbijrijden omdat er niets meer in of uit kan. Het is zelfs al een keer voorgevallen dat de deur naar de machinist door de drukte werd opgedrukt. Dat zijn geen incidenten.

Ik hoef het dan niet te hebben over koffie en broodjes, want je voelt je al een sandwich in de trein. Wij hebben heel vaak de discussie gevoerd over decentraal en marktwerking, maar als deze minister zich niet verantwoordelijk voelt voor dit soort ellende op regionale lijnen, kunnen wij met elkaar nog zo veel prachtige plannen maken – waar ik voor ben – maar dan jagen wij niet de mensen uit de auto maar uit de trein. Vooral studenten voelen zich continu de klos, alsof zij minder interessant zijn voor vervoerders. Het gaat blijkbaar om de koffie, de broodjes en de kranten voor de eerste klas. Ik hoop dat de minister zijn ambities en invloed gebruikt om hiervoor aandacht te vragen. Dit is namelijk een torenhoog probleem.

Minister **Eurlings**: Dat er een uitdaging is bij decentraal openbaar vervoer ben ik met u eens. Ik vind alleen dat de beelden die u schetst te zwart-wit zijn. Wat koffie en kranten voor de eerste klas betreft, ik was als student een blij openbaarvervoerreiziger. Ik ben nog als Kamerlid de eerste maanden op mijn ov-kaart hierheen gekomen, toen ik net was afgestudeerd. Ik heb vaak genoten van de koffie die toen nog werd geserveerd. Die koffie komt evengoed in de tweede als in de eerste klas. Ik baalde toen die niet meer kwam.

Het beeld is ook te eenzijdig van een sandwich in decentrale lijnen. Ik wil echt niets ten nadele van NS zeggen, maar sinds er in mijn geboorteplaats Valkenburg een decentrale vervoerder is, is het aantal treinen verdubbeld; niet om het halfuur maar om het kwartier. Absoluut zijn er elementen te verbeteren. Maar ik vind het beeld dat het alleen maar slecht is te eenzijdig. Er is absoluut een uitdaging. Daarbij is de quick scan regionale spoorlijnen van belang, die zowat gereed is. De staatssecretaris zal de mobiliteitsaanpak al heel snel, in oktober, presenteren. Er is bij die quick scan gekeken naar quick wins. De komende jaren zal men al een betere kwaliteit bieden, dus op korte termijn, maar met een doorpak in de jaren erna en op de langere termijn. Het is niet alleen van belang voor de regionale treinreiziger, maar ook voor de provincies en de regio's om dit samen op te pakken. Ik vind het beeld dus te eenzijdig, want op heel veel plekken gaat het wel goed in het regionaal openbaar vervoer. Ik maak daar zelf in het weekend vaak gebruik van. Ik vind het fantastisch dat er om het kwartier een trein komt, die daardoor niet meer maar juist minder vol zit.

Ik kom bij de vierde pijler van dit debat, het hoogfrequent spoorvervoer. Op basis van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse heeft het kabinet eind 2007 de ambities geformuleerd. Bij hoogfrequent spoor op de drukke lijnen in de Randstad, maar ook tussen de Randstad en de landsdelen gaat het om minimaal zes intercity's en maatwerk voor sprinters, wat neerkomt op vier tot zes sprinters per uur, al naar gelang de marktvraag. Daarbij is sprake van samenhangende regionale ov-systemen, met maatwerk voor de sprinter, kwalitatief goede reistijden naar de landsdelen en een toekomstvaste routing voor het goederenvervoer.

Als wij de Betuweroute maximaal benutten, schept dat ruimte op het net voor meer persontreinen. Er is gezegd dat de capaciteit van de Betuweroute toeneemt. Nee, het gebruik zal toenemen. De capaciteit is heel hoog. Bij de Betuweroute is de uitdaging om voldoende locomotieven te krijgen die op ERTMS kunnen rijden. Dat aantal groeit gestaag. De markt is zeer happy met de Betuweroute en wil er meer en meer gebruik van maken, zo merkte ik in een gesprek met de goederenvervoerders tijdens de opening van het hoofdkantoor van Keyrail, een week of twee geleden. Een nadere analyse van NS en ProRail bevestigt dat deze ambities met een investeringsprogramma van 4,5 mld. waargemaakt kunnen worden. Dat was het mooie moment waarop de sector zelf, dus de goederenvervoerders, NS en ProRail, met hun plan kwamen om de ambities te kunnen realiseren. Zij zeiden dat het kan voor die 4,5 mld. en dat het goed komt als wij het op deze manier doen, met minimaal zes intercity's, maatwerk voor sprinters en een toekomstvaste routing voor het spoorgoederenvervoer. Ieder jaar zal het vervoer dan tussen de 5% en 10% groeien.

Deze analyse heeft trouwens ook laten zien dat een verdere verhoging van het aantal sprinters in de toekomst mogelijk is. Wij hebben afgesproken bij de uitwerking te bekijken of dat met de huidige middelen zou kunnen. Zelfs als in de toekomst de vraag nog verder toeneemt, kan dat ook binnen deze mogelijkheden. Wordt de werkelijkheid nog veel mooier dan wij denken en blijft het vervoer nog meer doorgroeien, dan zal de politiek een keuze moeten maken. Met de 4,5 mld. is een heel belangrijke stap gezet. Tijdens de planstudie zal blijken of er aanleiding is en mogelijkheden zijn om een nog hogere ambitie binnen het budget waar te maken, bijvoorbeeld de stap naar een zes-zesmodel, ik zeg het de heer Samsom na.

Na het vorige algemeen overleg met de Kamer is in de motie-Anker gevraagd, goed naar de uitlopers van de corridors te kijken. Met de betrokken regio's en met de spoorsector is dit nog eens kritisch tegen het licht gehouden en zijn de uitlopers expliciet opgenomen in de afbakening van het bredere onderzoeksgebied. Ik zal dit in het volgende debat herhalen, aangezien de ChristenUnie hier vandaag om goede redenen niet aanwezig kan zijn. Dat is gedaan door het toevoegen van Arnhem–Nijmegen aan de corridor Utrecht–Arnhem en door de Zaanlijn nadrukkelijker onderdeel te maken van het bredere onderzoeksgebied van de corridor Utrecht–Den Bosch. De planstudies worden als een samenhangend pakket uitgevoerd en in onderling verband bekeken. Bij de routing van het goederenvervoer neemt men het hele net in beschouwing. Dit betekent ook dat hier geen zaken worden vergeten die onlosmakelijk verband houden met hoogfrequent rijden in de brede Randstad en met het feit dat treinen doorrijden naar andere delen van het land. Het woord «kandidaat» valt hier vandaag definitief af. Dat stond in het schrijven voordat de 4,5 mld. werd geregeld. Wij spreken vanaf nu over planstudies. Wij pakken daarmee door. Dat is maar goed ook, want dit kabinet wil in 2010 de politieke investeringsbesluiten nemen op basis van de detailplanning, zoals in maart al is gedaan voor de OV SAAL-corridor als eerste corridor.

Het investeren in de vier corridors tussen de Randstad in den brede en de landsdelen wil absoluut niet zeggen dat de regio's blijven liggen. Wij investeren nu juist in deze corridors omdat het opschalen van het aantal treinen niet kan zonder meer rails. Dat is de volgorde die wij hebben opgepakt: investeer daar waar het nodig is. Wij hebben niets aan bielzen en staal alleen. Het gaat erom dat het nodig is om extra treinen te laten rijden. Ik heb zojuist de opsomming gegeven waar meer treinen komen. In heel veel andere gebieden kun je die extra treinen accommoderen zonder nieuwe rails aan te leggen, althans voor de komende tien jaar. Ook op andere plekken in het land moet er soms viersporigheid komen. Dat is de reden waarom op deze corridor is ingezet. Van de 100 000 extra treinen in het komend jaar zullen er heel wat buiten deze corridors gaan rijden.

De heer **Roemer** (SP): Dit raakt aan de discussie bij de begroting, omdat het ook te maken heeft met prioriteitstelling, met de problemen die wij zien en met wat wij met elkaar willen. Dat punt laat ik nu maar even rusten tot de begrotingsbehandeling. U zegt dat wij nog veel meer kunnen benutten in de landsdelen of de regio's. In het rapport Grenzen aan benutting uit 2002 staat dat een te hoge benutting juist sterk toenemende kosten oplevert en niet efficiënt is. Daarover heb ik al eerder in een AO met u gesproken, en toen hebt u toegezegd om schriftelijk te reageren op die studie. Ik herinner u hier aan die toezegging.

Minister **Eurlings**: Waarvan akte. Die zal ik gestand doen. Ik zeg erbij dat juist bij de corridors blijkt dat je niet meer met goede condities hoger kunt benutten. Dat wil niet zeggen dat het aantal stoptreinen op de Heuvellandlijn tussen Heerlen en Maastricht niet heel gemakkelijk van twee naar vier per richting per uur kan gaan. Daar heb je geen extra rails voor nodig. Op tal van delen van het net kun je veel meer treinen laten rijden zonder extra capaciteit. Het beeld uit vorige jaren dat het spoor in de toekomst zonder heel grote investeringen in nieuwe capaciteit kan wordt weer achter ons gelaten. Daarover ben ik het met de heren Van Heugten, Samsom en iedereen die dat zegt eens. Er wordt weer echt geïnvesteerd, er wordt weer gebouwd, en dat is keihard nodig. Met de quick scan regionale spoorlijnen zal de staatssecretaris een antwoord geven op de ambities die extra nodig zijn voor het regionale gedeelte van het net. Dit komt bij de mobiliteitsaanpak terug.

De heer Van Heugten vroeg of het met de planstudies snel genoeg gaat. De voorbereidingen zijn getroffen. Binnen anderhalf jaar zullen alle poli-

tieke besluiten genomen moeten zijn over de detailplanning en de investeringsbesluiten. Wij zetten alles op alles om dit snel te doen. Dat hoor ik de heer Van Heugten ook zeggen. Wij moeten natuurlijk wel weten wat er precies gebouwd wordt. Wij moeten het geld zo efficiënt mogelijk inzetten. Ik heb zojuist de motie-Anker over verbreding genoemd. Wij kijken zelfs of zes en zes te bereiken zou zijn als de marktvraag verder stijgt. Dat wordt nadrukkelijk gezien, waarbij de sector meekijkt. De realisatie, het echte bouwen, start uiterlijk vanaf 2012.

Er is een vraag gesteld over station Eijsden. Bij de eerste gedachteswisseling over het rapport-Koopmans/Cramer over het grensoverschrijdend regionaal openbaar vervoer hebben de staatssecretaris en ik gezegd dat de regio een paar jaar geleden heeft besloten om het station niet meer te bedienen voor de trein naar Maastricht en Brussel. Daar zijn nu wat verschillende geluiden over. Er zijn mensen die deze bediening terug willen. Er loopt in de regio een evaluatie. De staatssecretaris en ik hebben gezegd dat wij hierop terugkomen als de evaluatie is afgerond. Mocht er iets nieuws te melden zijn, dan zullen wij daar bij de brief of de gedachteswisseling over de verdere behandeling van het rapport-Koopmans/Cramer op terugkomen.

De heer De Krom heeft gezegd dat de Betuweroute beter moet worden benut voor gevaarlijke stoffen. Er wordt gewerkt aan het basisnet, met plafonds voor het gemengde net. Op het gemengde net zal niet meer alles kunnen. Dat levert absoluut extra druk op voor de Betuweroute, juist voor gevaarlijke transporten. De positieve prijsstelling voor de infrastructuur, met tijdelijk lagere prijzen met name voor de wat langere en zwaardere treinen, is ook gunstig voor de Betuweroute.

De planstudie routing goederenvervoer zullen wij verrichten als onderdeel van het plan van 4,5 mld. en samen met de goederenvervoerders. Ik zei aan het begin van mijn betoog al dat de winst is dat het goederenvervoer samen met NS en ProRail bekijkt hoe wij kunnen voorkomen dat het goederenvervoer het personenvervoer steeds meer in de weg zit. Dit maakt het belang van de Betuweroute alleen maar groter. In 2009 zal het gebruik van de Betuweroute alras groeien naar 50 treinen per dag.

Wat het superdividend betreft, wil ik niet vooruitlopen op de beschouwing die wij hierover ongetwijfeld tijdens de begrotingsbehandeling zullen hebben. Ik voeg eraan toe dat een aandeelhouder dit soort gelden altijd bij een bedrijf kan uitnemen, waarbij ik Schiphol als voorbeeld kan noemen, en dat kan op duizend en een manieren worden besteed. Het is pure winst dat geld dat vrijkomt, gewoon omdat die ruimte er is, hiervoor kan worden aangewend. Ik vind dit daarom een groot moment. In het centrum van deze discussie staand, kan ik zeggen dat het geen sinecure is om halverwege een kabinetsperiode zoveel geld te vinden. Ik ben heel blij en best een beetje trots dat dit is gelukt.

Wat de rijksadviseur infrastructuur betreft, wijs ik erop dat het ministerie van VROM al jaren werkt met een rijksbouwmeester, een adviseur voor stedenbouwkunde en architectuur. Sinds een aantal jaren zijn er ook specifieke adviseurs voor het landschap en één voor de infrastructuur, te weten de heer Ton Verhoeven. Deze rijksadviseur is ingesteld om fysieke ingrepen die infrastructuur en dergelijke nu eenmaal altijd met zich brengen zo goed mogelijk te laten zijn, dat wil zeggen een goed ontwerp met een goede ruimtelijke inpassing. Daarvoor is de adviseur destijds aangesteld. Ik neem aan dat dit niet om een slechte reden is gebeurd. Ik hoop dat u die lijn ook kunt waarderden.

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet dat niet, want ik heb geen idee wat die meneer heeft bereikt voor ons allemaal.

Minister **Eurlings**: Ik zou ex-staatssecretaris Schultz en minister Peijs nog eens kunnen bellen, maar laat ik toezeggen dat ik in een nader schrijven zal aangeven waarom die positie is ingesteld.

De heer Roemer heeft gevraagd naar de tunnel bij Weesp. Ik ga ervan uit dat voor het knelpunt bij de Vechtbrug de benodigde maatregelen tijdig zullen zijn gerealiseerd. Op korte termijn, al binnen vier tot vijf jaar, moeten maatregelen worden genomen om meer treinen te kunnen laten rijden vanaf 2012. Dit knelpunt is nadrukkelijk opgenomen in het Herstelplan Spoor fase 2. ProRail zal besluiten over de diverse maatregelen die worden onderzocht, zoals optimalisatie van de exploitatie van het spoor, de dienstregeling dus, en het openingsregime van de Vechtbrug, maar ook het verkorten van de bruto brugopeningstijd, respectievelijk het vergroten van de doorvaartcapaciteit. Daarnaast gaat het om fysieke maatregelen, zoals een scheepslift, boven- of onderlangs, of een combinatie. Een verdiepte ligging in combinatie met een tunnel maakt geen deel uit van al die concepten, omdat een dergelijke oplossing niet op korte termijn te realiseren zal zijn. Daar is absoluut meer tijd voor nodig. Wel behoort een verdiepte ligging in combinatie met een tunnel tot de oplossingsrichtingen die voor de lange termijn worden meegenomen binnen het project OV SAAL. Ik verwacht eind 2009 zicht te hebben op kansen, mogelijkheden et cetera, maar op de termijn van vier jaar is een tunnel geen oplossing. Dat is simpelweg de pragmatische reden.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Van Heugten** (CDA): Voorzitter. Ik zal mij beperken tot het programma om 4,5 mld. weg te zetten. Ik begrijp dat wij eerst moeten denken en dan moeten doen. Wij moeten eerst studeren en ontwerpen en pas dan kunnen wij dingen wegzetten. Wij zijn het een beetje beu dat wij achter de feiten aan lopen. De minister gaf zelf al het voorbeeld van internet in de trein. Ik zie reclamespotjes van de dongel. Volgens mij hebben wij straks allemaal zo'n ding aan onze laptop hangen en hebben wij internet in de trein niet meer nodig. Wij moeten er ook met de capaciteitsvergroting voor zorgen dat wij niet achter de feiten aan lopen. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat wij 1 maart 2010 alle politieke projectbesluiten hebben genomen, die dan allemaal uitvoerings-gereed zijn. Ik voeg er iets aan toe over de wijze waarop wij in dit land omgaan met voortgangsrapportages. Wij zijn er een kei in om tegen elkaar te zeggen waarom het niet lukt om onze deadlines te halen. Ik heb een keer met een Japans project meegewerkt en daar ging het andersom. Daar vertelde men dat men het gehaald had en wat men allemaal had moeten doen om het te halen. Ik wil graag dat de minister een exacte planning geeft en vasthoudt aan de deadlines, zodat wij kunnen zien dat 1 maart 2010 alle besluiten die nodig zijn om die 4,5 mld. weg te zetten ook daadwerkelijk politiek zijn genomen en dat er geen knelpunten meer zijn in de uitvoering. Daarmee staat of valt de geloofwaardigheid van dit hele pakket van 4,5 mld. Tegen de heer Samsom zeg ik dat het weinig zin heeft om straks te vertellen dat dit bedrag weer wordt verhoogd, want als wij dit ook niet kunnen wegzetten, zal het daar vastlopen. Ik heb gezegd dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer staat of valt met de robuustheid van het programma. Voor- en natransport blijven belangrijk. De CDA-fractie zal hierop bij de begrotingsbehandeling verder ingaan. Voor ons is dit cruciaal.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het ligt natuurlijk voor op de tong om te spreken over 4,5 mld. en wat er moet gebeuren om de aantrekkelijkheid en de capaciteit van het spoor fors te verbeteren, maar ik houd mij nu even in. Het lijkt mij beter om hier bij de begrotingsbehandeling over te spreken.

Ik geef de minister gelijk dat veel zaken het openbaar vervoer aantrekkelijker moeten maken. Er wordt af en toe wat lacherig over gedaan, maar er zit een gedachte achter die ik steun. Als wij openbaar vervoer aantrekkelijk willen maken, zullen wij drie dingen moeten doen. Ten eerste moeten wij

de betrouwbaarheid en de capaciteit vergroten. Dat is hard nodig. Ten tweede zullen wij iets aan het comfort moeten doen, bijvoorbeeld regionale treinen met vijf zitplaatsen op een rij in plaats van vier. Dat is voor studenten misschien wel leuk, maar voor mensen met mijn postuur weer wat lastiger. Ten derde zullen wij iets aan de prijs moeten doen. Op al die drie punten is verbetering nodig. Hierop kom ik bij de begrotingsbehandeling uitgebreid terug. Ja, er zijn al de nodige stappen gezet, het gaat de goede kant op. Gelukkig is de periode van alleen maar bezuinigen en verwaarlozen van het openbaar vervoer achter de rug. De keuzes die worden gemaakt, zijn wat mij betreft nog te veel gericht op de Randstad en te weinig op andere trajecten.

De minister heeft verzuimd mijn vraag over het spooreplacement bij Venlo te beantwoorden. Wellicht kan hij daarop in tweede termijn terugkomen.

Ik begrijp dat de minister in 2009 meer duidelijkheid zal geven over de haalbaarheid van de tunnel van Almere-Weesp naar de lijn Utrecht-Amsterdam op langere termijn. Als de minister dit kan bevestigen, hebben wij het over hetzelfde. Anders hoop ik dat hij hier alsnog op ingaat.

De heer **De Krom** (VVD): De VVD-fractie juicht de ontwikkeling van het spoor toe. Wij steunen extra investeringen, maar ik herhaal dat de absolute prioriteit moet liggen bij betrouwbaarheid en capaciteit. Daar moeten alle aandacht, inzet en middelen naartoe. De rest volgt bij de begrotingsbehandeling.

De heer **Samsom** (PvdA): Dank voor de toezegging over het comfortabeler maken van de trein. De minister noemt dat het MG-gevoel. Als hij mijn achterban ook nog enigszins wil aanspreken, zal hij toch een ander automerk moeten kiezen om de vergelijking te laten opgaan, maar volgens mij snapt iedereen wat wij bedoelen.

Iedereen die met de trein moet en echt niet anders kan, zit er al lang in. Er treedt nu een nieuwe groep toe, die een keuze heeft. Daarna komt de groep mensen die wij echt willen verleiden, met helemaal als laatste de heer De Krom, maar misschien is dat voor de lange termijn. De mensen die wij willen verleiden, hebben die luxe of dat comfort, want echte luxe is het nog niet, echt nodig, dus ik ben blij dat wij daar voortgang in maken. Als ik het goed begrijp zegt de minister dat in de planstudies de zes-zes-variant wordt onderzocht, met de hoop dat wij dat allemaal in die 4,5 mld. kunnen proppen. Die hoop heb ik ook, dus laten wij de conclusie dat het niet lukt maar bewaren voor het moment dat wij tot die conclusie moeten komen. Als wij dat kunnen vermijden, lijkt mij dat heel mooi, dan kunnen wij nu in ieder geval aan de slag. Dat ben ik met het CDA eens.

Ik ben de heer Roemer nog een antwoord schuldig op zijn tegenbegroting. In dit gebouw hebben wij wel internet, dus ik heb het even opgezocht. De SP reserveert wel extra geld voor gratis openbaar vervoer voor 65-plus en 12-min en dan is het geld op. Als de heer Roemer ook nog een generieke kostenverlaging van het openbaar vervoer wil met 4% of 5%, gaat het om 150 mln. Ik verwacht dat hij bij de begrotingsbehandeling komt met die voorstellen. Het spijt mij dat ik misschien wat pielig reageer op dit soort zaken, maar ik ben die makkelijke praatjes een beetje zat. Als wij echt iets willen met het openbaar vervoer, zal daar geld bij moeten. Dat geld moet ergens vandaan komen en dat zijn geen gemakkelijke keuzes.

De heer **Roemer** (SP): De laatste opmerking vind ik een beetje jammer. De heer Samsom had mij beter kunnen kennen. Hij had kunnen weten dat ik altijd met tegenvoorstellen kom als ik ergens kritiek op heb. Ik heb al ik weet niet hoe vaak een rapport neergelegd, ook vandaag nog. Als wij ergens kritiek op hebben, komen wij met een voorstel hoe wij het dan wel

willen. Ik vind het jammer dat hij dit zo afsluit, en ja, hij kan van ons voorstellen verwachten.

De heer **Samsom** (PvdA): De bel van de afronding van de algemene financiële beschouwingen is net gegaan, en de SP heeft geen voorstellen gedaan die daartoe kunnen leiden.

De heer **Roemer** (SP): Bij de begrotingsbehandeling van VW zijn er nog tal van mogelijkheden. Dan kom ik er uitgebreid op terug.

De **voorzitter**: De heer Roemer heeft een toezegging gedaan. Wij wachten de begrotingsbehandeling af. Ik geef het woord aan de minister voor zijn reactie op de resterende vragen en opmerkingen.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de opmerkingen in tweede termijn. Het pleidooi van de heer Van Heugten voor spoed is goed begrepen. Daarmee is hij hier aan het juiste adres. Wij zullen niet alleen proberen in de uitvoering van de planstudies spoed te betrachten, maar ook de regelgeving aan te passen, zodat wij vertraging kunnen voorkomen als de uitvoering ter hand wordt genomen. Wij willen afrekenen met de trage stroperigheid waarin ons land helaas is weggezakt. Vandaar dat wij doorpakken en de planstudies snel uitvoeren. Zij zullen zelfs nog eerder dan toegezegd, namelijk eind 2009, begin 2010, gereed zijn. Hierover zal nog het nodige gesproken worden, in het kabinet en daarna parlementair. Stel dat die behandeling wat ruim duurt, dan is in elk geval voor de zomer van 2010 alles in kannen en kruiken met de besluitvorming. Wij willen doorpakken met de behandeling en het dan af hebben, om dan aan de slag te gaan met nieuwe wetgeving en met minder ellende op het juridische vlak. Ook de spoorprojecten profiteren zeer van de Elverdingaanpak en hebben daar heel veel bij te winnen.

De heer Roemer heeft gevraagd naar het spooreplacement Venlo, waarover wij al vaker hebben gesproken. Dit project Spoorzones is met VROM uitgevoerd en kent een lange geschiedenis. Ik heb een halfjaar geleden in uw commissie gezegd dat Venlo daarbij is bestudeerd. Het hangt af van de externe veiligheid of daar een heel grote investering voor uitplaatsing van het emplacement zou komen. De conclusie, ook van VROM, is dat de externe veiligheid uitplaatsing van het emplacement niet nodig maakt. Ik zeg er nadrukkelijk bij dat ik zeer hecht aan het zorgvuldig omgaan met de regio en met de grote gevoeligheid. Er wordt met Venlo gesproken voor de uitkomst van de studie. Ik hecht eraan om dat gesprek de tijd te geven. De collega van VROM en ondergetekende zullen nader berichten over de uitkomsten daarvan.

De heer **Roemer** (SP): Deze beantwoording is erg verdedigend: externe veiligheid maakt uitplaatsing van het emplacement niet nodig. Ik heb in eerste termijn aangegeven dat het bedrijfsleven ook nadrukkelijk vraagt om een betere locatie, die heel veel kansen biedt voor de regio, waardoor je twee vliegen in een klap slaat.

Minister **Eurlings**: Daar ben ik zeer van op de hoogte, alleen al omdat ik eind jaren negentig woordvoerder op dit punt was, toen dit ook al speelde. Tegelijkertijd zeg ik u dat dit altijd geldt bij dit soort projecten. Er was een bepaald budget en er is gezegd: maak die keuze op basis van externe veiligheid. Dat is allemaal lang voor mijn periode met de Kamer vastgelegd. Nu is de analyse op basis van de afspraken die toen zijn gemaakt, dat de externe veiligheid bij Venlo niet zodanig is dat het emplacement moet worden verplaatst. Dat zijn gewoon de feiten.

Dan nog zeg ik: ik hecht zeer aan zorgvuldige omgang met Venlo, dus ik hecht eraan dat wij de tijd hebben om dit rustig met elkaar te bespreken. Op basis daarvan zullen wij de Kamer informeren. Ik ben het zeer met u

eens dat er, ook los van de veiligheid, altijd positieve effecten zijn van uitplaatsing van het emplacement. Zorg dat steden niet meer opgeknipt zijn, om maar eens iets te noemen. Er zijn andere ontwikkelingsmogelijkheden. Met een wat rare zijsprong verwijs ik naar de tweede tranche spoordoorsnijdingen die bij de begroting zal komen. Daardoor kan in een behoorlijk aantal gemeenten de opknippende werking van het spoor verminderen. Dit wordt dus vervolgd.

Wij zullen gezwinde spoed maken. Het werk is niet af, maar wij zijn wel op stoom, om in oude spoortermen te spreken. Het gaat de goede kant op, zoals de heer Roemer in tweede termijn zei. Wij gaan de komende tijd gewoon doorpakken, met het uitvoeren en het samen met de sector opstellen van plannen voor 4,5 mld. Doorpakken met de quick scan regionaal spoor, maar ook met de hele set maatregelen om het spoor klantvriendelijker te maken. Het is niet alleen betrouwbaarheid of capaciteit, maar juist als wij die extra groep reizigers met nadrukkelijke keuzes willen binnenhalen, gaat het ook om kwaliteit. Dat is de laatste pool die er ook bij moet. Daarvoor is dit soort maatregelen van groot belang. Ik dank de leden van de commissie, niet alleen voor de inhoudelijk interessante discussie, maar ook voor het feit dat het zoveelste AO vandaag op rij – ik bedoel dit niet negatief – ook een levendig AO was. Dat houdt ook mij erbij. Dank voor de manier van discussiëren, het was mij een genoegen, zeg ik ook richting de heer De Krom.

Toezeggingen

- De minister zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling nader informeren over de vraag naar fietsenstallingscapaciteit;
- de quick scan regionale spoorlijnen zal ten tijde van het verschijnen van de mobiliteitsaanpak aan de Kamer worden aangeboden;
- de Kamer zal voor de begrotingsbehandeling worden geïnformeerd over de voortgang op het terrein van internet en cateringfaciliteiten in treinen;
- de minister zal alsnog een reactie aan de Kamer doen toekomen op het rapport Grenzen aan benutting uit 2002;
- de Kamer zal nader worden geïnformeerd over de rol van de rijksadviseur voor de infrastructuur.

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

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