

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 182

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 12 juni 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 20 mei 2009 vervolgoverleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

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

¹ Samenstelling:

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

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

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 april 2009 over toezending documenten inzake de totstandkoming van het Fonds Eenmalige Bijdrage NS (FENS) (29 984, nr. 173);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2009 inzake beantwoording vragen commissie naar aanleiding van het persbericht van de Vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland (29 984, nr. 177);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 1 april 2009 inzake beantwoording vragen van de heer Mastwijk (AO Spoor 19 februari) met betrekking tot aanpassen instaphoogte voor de Belgische intercity op station Roosendaal (23 645, nr. 288).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

Voorzitter: Ten Broeke

Griffier: Sneep

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten Ten Broeke, Cramer, Gerkens, Roefs, Aptroot, Van Gent en Mastwijk, en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister, zijn staf en de leden van harte welkom. Wij zij bijeen voor het vervolg op het AO Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail 2009. Het schriftelijk verslag ervan is al verschenen. De minister heeft nog 47 vragen te beantwoorden in zijn eerste termijn. Ik wil hem daarvoor een half uur de tijd geven. Ik stel voor om geen interrupties te plegen en om daarna de tweede termijn van de Kamer te houden, met maximaal drie minuten spreektijd en drie interrupties. Vanzelfsprekend zullen wij er scherp op letten of al die vragen ook dan worden beantwoord.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het is een genoegen om de voortzetting van het debat van 22 april – het is een mooie avond – met elkaar te mogen beleven. Ik wens ons allen en mijzelf niet als laatste toe dat wij, als ik ga uitweiden bij een antwoord of als de leden de noodzaak van een interruptie beginnen te voelen, het beeld van het Plein vanavond goed in gedachten houden. Er zijn andere plekken dan deze zaal!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij heeft de minister daar al gezeten!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij zijn daar nog niet aan toegekomen!

Minister **Eurlings**: Was dat maar waar, mevrouw Van Gent, maar ik hoop er nog te komen vanavond.

Voorzitter. Vanuit de commissie zijn veel vragen gesteld, er staat nog een groot aantal open. Er zijn ook vragen gesteld over onderwerpen die niet geagendeerd waren. Ik heb echter geprobeerd om die toch te beantwoorden. Daardoor zijn wij de vorige keer enigszins uit de tijd gelopen. Ik zal de vragen per onderwerp behandelen, in clusters, opdat het overzichtelijker is.

Het eerste cluster is de bediening van Noordoost-Nederland. Over de motie-Cramer en de toiletten heb ik de vorige keer al gesproken. Wat de toiletten betreft is daags na het AO de motie-Roemer aangenomen over de aanwezigheid van een toilet in alle treinen in 2030. De druk kan dus weer van de ketel. Ik heb de vorige keer gezegd dat ik na de zomer zal komen met een brief over toiletten in de bredere keten. Ik hoop dat die korter is dan de vorige.

Het beheerplan van ProRail bevat een overzicht van de in 2009 door ProRail te realiseren prestaties. Ik heb daarmee ingestemd, maar ik heb niet zomaar ingestemd met de waarden die ProRail voorstelt. Daarvoor vraag ik echt de aandacht. Voor zowel ProRail als NS is sprake van een kritische toetsing, bijvoorbeeld aan het uitgangspunt van continue verbetering en de uitkomsten van een benchmark. Tevens maken wij bij de toetsing gebruik van de input uit het consultatieproces dat in ons land een verplicht karakter heeft, van audits en van de beleidskaders in de Nota Mobiliteit en de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ook wordt getoetst of wordt voldaan aan de aanbevelingen uit onderzoek, zoals uitgevoerd door bijvoorbeeld HCG en McKinsey.

De in 2009 te realiseren prestaties liggen in het algemeen boven het niveau van 2008. Dat geldt voor de kwaliteit van de bijsturing, voor de mate waarin afspraken voor bijsturing bij verstoringen van de treindienst worden nagekomen, waar de grenswaarde van 97% naar 98% gaat, voor de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de infrastructuur, waar de

grenswaarde van 99,43% naar 99,49% gaat, voor de sociale veiligheid en voor de reinheid. Wij gaan dus vooruit. De prestatie-indicatoren in het beheerplan 2009 zijn gedeeltelijk gewijzigd ten opzichte van 2008. Dat is onder andere een gevolg van de implementatie van de aanbevelingen uit de twee onderzoeksrapporten die ik zojuist noemde.

In het beheerplan 2010 zijn verdere wijzigingen voorzien, zoals de introductie van de KPI treinpad. Dit is ook weer in lijn met mijn brief naar aanleiding van het rapport van McKinsey.

In december 2008 heb ik de Kamer geïnformeerd over de relatie tussen prestaties, maatregelen en budget. Het inzicht in die relaties is verbeterd in het kader van de professionalisering, gericht op de ontwikkeling van outputsturing. Dat is bekend, want wij hebben dit vaker met elkaar gewisseld.

Het vervoerplan bevat een overzicht van de in 2009 door de NS te realiseren prestaties. Ook daarmee is ingestemd nadat de NS op mijn verzoek – ik heb daarover met de heer Meerstad gesproken – enkele ambities heeft opgeschroefd. Zeven van de veertien ambitieniveaus voor 2009 liggen hoger dan in 2008 en zeven liggen op hetzelfde niveau. Ook hier komt de lat dus steeds hoger te liggen. De volgende ambities liggen op een hoger niveau. Het klantoordeel op tijd rijden gaat van 45,5% naar 48%. Het klantoordeel sociale veiligheid gaat van 75% naar 76%. Voor de klantoordelen informatie bij ontregelingen, zowel in de trein als op het station, en het algemeen klantoordeel van de informatievoorziening gaat de grenswaarde van 51% in 2008 naar 52%. Dat is voor mij nog niet voldoende. Ik heb eerder al gezegd dat wij grotere slagen moeten maken. Voor het klantoordeel aanspreekbaarheid servicemedewerker gaat de grenswaarde van 57% naar 58%. Voor het klantoordeel aanspreekbaarheid personeel in de trein gaat die van 43% naar 44,4%. Voor het klantoordeel over de zitplaatskans gaat de grenswaarde van 68,5% naar 70%.

In 2009 wordt ervaring opgedaan met nieuwe prestatie-indicatoren. Zo zijn samen met de consumentenorganisaties de reizigerspunctualiteit en de vervoercapaciteit ontwikkeld. Wanneer deze blijken te werken, worden zij opgenomen in de harde afspraken voor 2010. Nu zijn het nog informatieonderwerpen.

Zowel voor het beheer- als het vervoerplan geldt dat elk jaar sprake is van diverse conceptversies waarover met ProRail en de NS wordt gesproken, totdat er een definitieve versie is waarmee kan worden ingestemd. Ik heb zojuist gezegd dat er soms heel direct wisselwerking is tussen de minister en de president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen in de zin dat is gevraagd of het niveau verder omhoog kan. Dat proces heeft ook deze keer plaatsgevonden, in goede verhoudingen. Met het resultaat waren beiden tevreden.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd op welke punten in het beheerplan ik in de overlegfase kritiek had en op welke punten er aanpassingen zijn geweest. De kritiek betrof, zonder dat ik daarin volledig wil zijn, bijvoorbeeld de wijze waarop invulling was gegeven aan de aanbevelingen van HCG en McKinsey. Daarbij ging het in het bijzonder om in de dashboard opgenomen indicatoren en de ontwikkeling van de indicatoren. Het ging ook over de prestaties, de hoogte en de onderbouwing van de prestaties. De beschikbaarheid is ook verhoogd, van 99,47% naar 99,49%, als gevolg van een daling in de storingstijd. Uit benchmarks blijkt dat de performance van ProRail in lijn is met andere Europese infrastructuurbeheerders of op belangrijke onderdelen zelfs beter. Men kent het McKinsey-rapport. McKinsey wijst verder op de positieve ontwikkeling van de beschikbaarheid in de periode 2004–2007. De beschikbaarheid is sindsdien verder toegenomen, want in het beheerplan is sprake van 99,4% in 2007, 99,43% in 2008 en 99,49% in 2009. De kwaliteit van de bijsturing is van 97% naar 98% gegaan. Het ging ook om de volledigheid van de informatie in het beheerplan. Ook daarover hebben wij met elkaar gesproken.

Mevrouw Roefs heeft ook gevraagd om globaal aan te geven op welke punten het vervoerplan is aangepast naar aanleiding van mijn opmerkingen. Die betroffen vooral de instelniveaus van een aantal klant-oordelen, in het bijzonder de klant-oordelen op tijd rijden, informatie bij ontregelingen en sociale veiligheid. Wij hebben over de niveaus daarvan gesproken. Men begrijpt dat het niet mijn bedoeling was om de niveaus lager te stellen dan voorgesteld. The only way is up.

Mevrouw Roefs heeft verder gevraagd naar de prestatie-indicatoren, onder andere naar de zitplaatskans. Ik deel haar kritiek op deze indicator. De NS heeft daarom samen met de consumentenorganisaties de nieuwe indicator vervoercapaciteit opgesteld. De oude indicator zitplaatskans doet niet meer dan bepalen hoeveel lege stoelen er gemiddeld naast een bezette stoel moeten zijn. Bij de nieuwe indicator vervoercapaciteit wordt verschil gemaakt tussen treintypes en tussen bezettingsnormen. Dat mensen in een stoptrein staan, is minder erg dan wanneer zij in een intercity staan, omdat mensen natuurlijk veel langer reizen in een intercity. Het is nog niet goed, maar er zit wel een gradatie van ernst in. Het is heel gek als het ogenschijnlijk beter gaat, maar als dat alleen voor de stoptrein zo is en niet voor de intercity waarin mensen een uur of langer moeten reizen, zouden wij onvolkomen bezig zijn. Met de nieuwe indicator vervoercapaciteit wordt in 2009 ervaring opgedaan. Indien deze blijkt te werken, zal deze voor 2010 gelden en op termijn de indicator zitplaatskans vervangen.

Mevrouw Roefs heeft ook nog gevraagd naar de grootste knelpunten bij het klantoordeel en of daar meer voortgang kan worden gemaakt. Het algemeen klantoordeel, het percentage reizigers dat aan de Nederlandse Spoorwegen een cijfer 7 of hoger toekent, is nog nooit zo hoog geweest als nu. Dat is echt een feit. Het is 76,1 over 2008 en stijgt nog steeds. Het was 68 over 2006 over 70 over 2007. Men ziet de snelle verbetering. De intentie is uiteraard om het percentage te laten stijgen. Ik stuur daarop door de Nederlandse Spoorwegen vervoerdoelen te laten stellen. Zoals ik heb gezegd: the only way is up. Uitgangspunt is een jaarlijkse verbetering.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd hoe ik ga bereiken dat de NS beter presteert op het punt informatie bij ontregeling. Informatie bij ontregeling vind ik een belangrijk punt. Dat heeft mijn aandacht. Wij verwachten veel van nieuwe ontwikkelingen. Wij komen met een aanvalsplan informatie voor de reiziger, ook naar aanleiding van een verzoek van de Kamer. Onder anderen de heer Mastwijk stond daarop met zijn rapport Reizigers op een dwaalspoor. Wij verwachten veel van het aanvalsplan. Wij verwachten ook veel van de nieuwe informatieschermen. Aan het begin van een jaar moet je echter ook altijd kijken wat reëel haalbaar is. Het moet heel ambitieus zijn, maar ook reëel. Voor dit jaar was het ambitieus en reëel. Ik ben er echter niet tevreden mee. De Kamer kan van de regering verwachten dat zij doorpakt met nieuwe initiatieven die dit echt op een hoger niveau brengen. Vertraging is al erg genoeg, maar als je niet weet waarom en hoe laat het wordt, is dat nog veel minder te pruimen. Ik vind echt dat wij daar veel meer aan moeten doen. Wij komen met een voorstel en proberen hierop door te pakken.

De heer Cramer heeft gevraagd waarom niet voor de gehele ov-keten een indicator reistijdbetrouwbaarheid wordt gehanteerd in plaats van de indicator reizigerspunctualiteit. Consumentenorganisaties en de NS hebben net de nieuwe indicator reizigerspunctualiteit opgesteld. Daarmee wordt nu ervaring opgedaan. Het voordeel van deze indicator is dat hij ook een weging van het aantal reizigers in de trein bevat. Daarmee wordt hij dus relevanter. Maar de NS afrekenen op een indicator voor de gehele keten? Voor de reiziger zie ik het belang dat de heer Cramer noemt. De moeilijkheid is alleen dat dit indicatoren zijn waarop de Nederlandse Spoorwegen hard afgerekend zou worden als een bedrijf het niet goed doet. Als een busbedrijf – ik zeg het gekscherend – er een potje van maakt, zouden wij de Nederlandse Spoorwegen hard aanpakken. Dat is natuurlijk de moei-

lijkheid van indicatoren waarmee echt op resultaat wordt afgerekend. Het zou oneerlijk zijn als de Nederlandse Spoorwegen ook wordt afgerekend op zaken waar het zelf niet over gaat. Ik vind de suggestie echter wel interessant. Ik ben bereid om die op te pakken en te bekijken hoe wij de punctualiteit over de gehele keten op de een of andere manier kunnen meenemen. Dat is echter niet om de NS erop af te rekenen, maar wel om onszelf scherp te houden in onze zoektocht hoe wij het openbaar vervoer een goed alternatief voor de auto laten zijn. Dat is wel degelijk van wezenlijk belang.

Ik kom vervolgens bij de prestaties en handhaving van ProRail en de NS over 2008. De spoorsector heeft in het algemeen goed gepresteerd. ProRail heeft een hoge realisatiegraad in de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infrastructuur bereikt als gevolg van een lage storingstijd. De prestatie op de bijsturing was goed. Bij de NS is het aantal reizigers met 4,1% behoorlijk gegroeid. Het was zelfs een groot gedeelte van het jaar 5,4%.

De tevredenheid van de reizigers is in het algemeen gestegen. Het klantoordeel ging van 68% naar 76%. De prestaties van ProRail en de NS vertonen dus een stijgende lijn. Dat zijn gewoon feiten.

Helaas zijn niet alle ambities of prestatieafspraken gerealiseerd. ProRail heeft vier van de twaalf doelstellingen niet gehaald. De NS heeft vier van de veertien niet gehaald. Daarop moet dus worden gestuurd. Dit geeft ook aan dat de doelstellingen ambitieus moeten zijn, maar dat zij met duwen en trekken ook net haalbaar moeten kunnen zijn. Was bijna alles niet gehaald, dan hebben ferme doelstellingen helemaal geen waarde.

ProRail en de NS hebben over 2008 goed gepresteerd, op een paar uitzonderingen na. Het was het eerste jaar dat sturing op prestatieafspraken plaatsvond op basis van output. Elk jaar zullen harde afspraken worden gemaakt. Als met de prestatieafspraken is ingestemd, moeten NS en ProRail zich daaraan houden. Voor de handhaving over 2008 zal ik dan ook gebruikmaken van het beschikbare instrumentarium voor handhaving. De heer Roemer vroeg mij hoe ik de handhaving wil vormgeven. Dit vraagt om een zorgvuldig proces. De eerste stap daarin is informatie en overleg met de NS en ProRail. In die fase zitten wij nu. Op basis van de informatie zal ik besluiten hoe verder te handelen. Ik zal natuurlijk de eerstbetrokken partijen het eerst daarvan op de hoogte moeten stellen, maar ik zal de Kamer daarna onverwijld inlichten.

De heer Cramer vroeg of ik nog deze maand het rapport van de Holland Consulting Group over de outputsturing naar de Kamer kan sturen. De conclusies heb ik op 27 november 2007, vergezeld van een aanbiedingsbrief, naar de Kamer gestuurd. Conform het verzoek van de heer Cramer zal ik in aanvulling daarop de Kamer het gehele rapport doen toekomen. De heer Roemer meldde mij dat de groeiambitie voor 2008 niet is gehaald en vroeg mij wat wij daaraan gaan doen. De groei bij de NS in de afgelopen jaren bedroeg circa 17%. Het was 5% in 2005 en 2006, 3% in 2007 en 4,1% in 2008. Het is dus een waarheid als een koe dat wij in 2008 geen 5% groei hebben gehaald. De groei was echter wel hoger dan in 2007. Historisch gezien zijn het gigantische groei-jaren, omdat voor 2005 over heel veel jaren de gemiddelde groei tussen een half en een heel procent was. Pak mij dan niet op een tiende procent, maar dit is zo'n beetje het beeld. Wat gaan wij nu doen? Wat ik nu ga zeggen, zeg ik niet om er onderuit te komen, maar wij zitten met de effecten van de economische crisis. Ik heb eerder gezegd dat de groei en de mate waarin gereden wordt, heel sterk correleren met de stand van de economie. Dat geldt niet alleen voor het spoor, maar ook voor de weg. Als mensen minder geld in hun beurs hebben, gaan zij minder uitgeven en minder reizen. Men kan gewoon met eigen ogen zien dat het op de weg minder druk is dan in het verleden. Dat blijft dus een punt. Ik kan de rode loper uitrollen, maar op het moment dat mensen aan die rode loper geen behoefte hebben, kan ik ze er niet overheen trekken.

Wat gaan wij dan wel doen? Wij voeren die maatregelen in het actieplan uit waarvan wij niet alleen het meest verwachten, maar waarvan ook de sector en de consumentenorganisaties zelf het meest verwachten. Het gaat om maatregelen die op korte termijn haalbaar zijn. Wij zullen de Kamer over de voortgang regelmatig informatie sturen. Wij berichten hierover twee keer per jaar via de voortgangsrapportage. De maatregelen die in uitvoering zijn, zijn trouwens ronduit goed ontvangen door de reizigers. Dat laat de analyse ook zien. Zo pakken wij dus door. Laten wij hopen, om meer redenen dan alleen die van vervoer, dat de tekenen van herstel zich spoedig aandienen.

Ik kom vervolgens bij de vraag over de stand van zaken bij het Actieplan Groei op het spoor. Wat doen wij precies? De P+R-locaties worden uitgebreid en verbeterd. Daarvoor is 30 mln. op korte termijn gereserveerd. De fietsvoorzieningen worden uitgebreid en verbeterd. Daarmee is 20 mln. gemoeid. Overstap- en wachtruimtes worden aangepast en verbeterd, wat 15 mln. kost. Reisinformatie op en rond stations wordt in orde gebracht, wat 20 mln. kost. Er komt een treintraining voor senioren. Dat klinkt gek, maar daar is echt behoefte aan. De ouderenbonden zelf zetten die op. Daarvoor is 2 mln. uitgetrokken. Voor uitbreiding treinaanbod is het budget 40 mln. Voor 35 mln. zijn intussen voorstellen ontvangen. Bij het aanbod van ex-studenten is het bedrag 16 mln. Het budget voor mobiliteitsmanagement et cetera is 9 mln.

Er zijn een aantal maatregelen in voorbereiding, zoals het afstemmen van de aansluiting. De zogenaamde schakelaar zorgt voor een betere afstemming van de dienstregeling voor het hoofdlijnnet op die van het regionaal ov om – inderdaad, mijnheer Cramer – de ketenpunctualiteit op een hoger peil te brengen. Andere maatregelen betreffen mobiliteitsbeleid bij wegwerkzaamheden en dynamische reisinfo. Dat de maatregelen door zowel de sector als de regio's als de reizigers goed zijn ontvangen, is hoopgevend. Dat geeft aan dat wij op de goede weg zitten bij het aantrekkelijker maken van de trein. Wij houden de vinger aan de pols. Nogmaals, de NS zegt zelf ook dat de crisis de komende tijd er stevig in zal hakken. Wij zullen echter alles doen om de trein zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

Mevrouw Roefs en de heer Mastwijk vroegen naar de consequenties van de financiële crisis. De crisis heeft impact op de NS, voor zover bekend. Die is natuurlijk een deel van het verhaal. Wij houden de ontwikkelingen nauw in de gaten. Voor de reizigersgroei verwacht de NS een langzamer groei als gevolg. In gesprekken met mijn ministerie spreekt de NS van afnemende groei. Dat vind ik wel van belang. Er is dus geen krimp, maar afnemende groei. Dat is op zich zelf wel positief, want op de weg wordt minder gereden. Maar daar zal de heer Cramer niet rouwig om zijn. De ambitie is steeds om zo veel mogelijk reizigersgroei te creëren. 5% is altijd de ambitie geweest. Wij hebben daarop beperkte invloed, maar wat wij kunnen beïnvloeden zullen wij inzetten.

De heer Mastwijk vroeg wat ik ga doen naar aanleiding van de conclusie van de Algemene Rekenkamer dat voor 5% groei ProRail beter moet worden aangestuurd. Ik onderscheid twee manieren van sturing op ProRail: projectsturing en outputsturing op basis van de prestatie-indicatoren. De maatregelen in het Actieplan Groei op het spoor die ProRail uitvoert, worden projectmatig aangestuurd. Dat houdt in separate opdracht en een expliciete en herkenbare relatie tussen de aansturing door Verkeer en Waterstaat en de beleidsdoelstelling. Het geld dat ProRail hiervoor krijgt, is bedoeld om dit te realiseren. In het beheerplan hebben wij afspraken gemaakt over de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de infrastructuur, waarbij ik hard op output stuur. Men zal gewoon moeten leveren. De door ProRail als infraleverancier te leveren prestaties op het gebied van beschikbaarheid en betrouwbaarheid zijn inderdaad belangrijke randvoorwaarden. Via project- en outputsturing is een consistente aansturing mogelijk op de groeiambitie. Om de relatie tussen de

prestaties van ProRail en de beleidsdoelstelling te verbeteren, heb ik ProRail gevraagd om in het beheerplan specifiek in te gaan op de uitkomsten uit het consultatieoverleg. In dit overleg is gesproken over de randvoorwaarden voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de infra. Dat heb ik ook geschreven in de reactie op de bevindingen van de Algemene Rekenkamer.

Mevrouw Van Gent vroeg of ik ProRail wel achter de voddens zit over de voortgang van het Herstelplan Spoor. De heer Cramer zei dat 40% van het herstelplan nog niet zou zijn belegd. Hij vroeg of ik voor de zomer besluiten kon forceren en om een soort van spoedaanpak. Ik zit ProRail wel achter de voddens. Ik laat de voortgang monitoren via het beheerplan en de reguliere kwartaalrapportages. Het percentage dat de heer Cramer noemde, ken ik niet. Misschien kan hij vertellen hoe hij daaraan komt. Mijn beeld is dat van de 1,2 mld. voor de tweede fase van het herstelplan circa 12% nog niet is belegd met concrete projecten. Dat is echter logisch, want een deel van de middelen is begroot voor de jaren die nog voor ons liggen. Die middelen zullen in de komende beheerplannen worden belegd. Zoals eerder opgemerkt, ik heb geen signalen dat deze projecten niet tijdig en dus na 2012 worden afgerond. Overigens is voor een paar capaciteitsknelpuntprojecten een Tracéwetprocedure nodig. Deze projecten zullen als gevolg van bezwaarprocedures mogelijk doorlopen in 2013. In zowel het beheerplan als het MIRT is overigens het projectenoverzicht voor de capaciteitsknelpuntprojecten opgenomen. Ik ga ervan uit dat de projecten in het herstelplan conform de planning worden gerealiseerd. Een spoedwet, zoals de heer Cramer voorstelde, lijkt hiervoor dan ook niet nodig. Men weet dat wij met Elverding 2 en wellicht met een crisis- en herstelwet zullen kijken wat wij kunnen doen.

In het algemeen overleg van 22 april heb ik gemerkt dat toegankelijkheid van treinen, stations en toiletten de Kamer en niet in de laatste plaats ook de heer Roemer zeer na aan het hart ligt. Ik begrijp dat. De heer Roemer heeft een dag na het AO over dit onderwerp drie aangehouden moties weer opgevoerd, die vervolgens zijn aangenomen. Ik ga vandaag graag in op de vragen die tijdens het AO hierover zijn gesteld. Ik wijs verder op de toegezegde brief over toiletvoorzieningen in de keten.

De heer Cramer vroeg mij naar de toegankelijkheid van het station in Gouda. Ik ben op de hoogte van de problemen met de toegankelijkheid van dat station. Ik betreur die problemen. Ik heb contact gehad met ProRail over dat station. ProRail geeft aan dat het station Gouda onderdeel is van een redelijk complex project. Doordat de planning van dit project eerder te positief was ingeschat – men dacht de liften in 2008 of 2009 gerealiseerd te hebben – zijn verkeerde verwachtingen gewekt over de aanpassingen van het station, waaraan niet is voldaan. Op dit moment ligt er een ontwerp waarin het project, de plaatsing van de liften, in 2011 zal zijn opgeleverd. ProRail meldt dat het de aanpassing niet verder kan versnellen.

Mevrouw Roefs vroeg hoe het kan dat NS-treinen niet toegankelijk zijn. Zij vroeg verder naar de hardheid van het jaar 2030 voor de toegankelijkheid van alle materieel. Wij hebben dit onderwerp al een aantal keren besproken. Uiteraard betreur ik het zeer dat bij de intercity's die in 2006 zijn besteld, geen rekening is gehouden met de toegankelijkheid voor mensen in een rolstoel. Het betrof echter een vervolgorde vanwege onverwachte groei. Wat toen meespeelde, was dat extra exemplaren van treinen die al bestaan, veel sneller zijn te bestellen dan exemplaren waarvoor nog een aanpassing moet worden ontworpen. Dat heeft toen de doorslag gegeven. De toezegging van de NS dat voor de groeiperiode tussen 2013–2015 materieel wordt aangeschaft dat aan de geldende specificaties voldoet, geeft mij het vertrouwen dat de positie van de reizigers met een functiebeperking conform het implementatieplan er goed op vooruit zal gaan. Alle nieuw aan te schaffen treinen voldoen aan de Europese TSI-norm voor PRM's (persons with reduced mobility), waardoor zij

volledig toegankelijk zijn voor mindervaliden. De vervanging van het oude NS-materieel met een hoge instap kost tijd. De NS studeert op mogelijkheden om bij revisie de treinen die na 2030 nog zouden rijden met een maatoplossing zelfstandig toegankelijk te maken voor mensen in een rolstoel. Er is dus beweging op dat vlak. De vraag is gesteld of ik kan garanderen dat in 2030 alle materieel toegankelijk is. De complicatie hierbij wordt gevormd door de treinen die dan nog niet toegankelijk zijn, maar die nog niet zijn afgeschreven. Ik vind het echter winst dat de Nederlandse Spoorwegen nu bestudeert hoe die restgroep kan worden omgebouwd. Het zou heel goed nieuws zijn als het kan. Wij wachten het af. Welke oplossingen gevonden worden, zal afhangen van verschillende factoren zoals de stand der techniek, hoe lang de trein uit de running kan zijn et cetera. Het jaar 2030 staat nog steeds. Dat is een hard gegeven. Alle aanpassingen die in het implementatieplan toegankelijkheid zijn opgenomen, zullen in 2030 zijn gerealiseerd.

Mevrouw Van Gent vroeg mij om met de NS in overleg te treden om op korte termijn oplossingen voor het toegankelijk maken van treinen te vinden. Ik vind het van belang dat dit gebeurt, zoals ik zojuist heb gezegd. Hierbij wordt vooral gekeken naar de synergie tussen de op traject rijdende treinen enerzijds en de aansluiting op het station anderzijds. Treinen met een gelijkvloerse instap worden zo veel mogelijk ingezet op de trajecten die al zijn aangepast of spoedig worden aangepast. Op veel andere stations waar geen gelijkvloerse instap is, verleent de NS assistentie. In het kader van de monitoring van het implementatieplan zal ik het overleg met ProRail en de NS over kortetermijnoplossingen voortzetten. Dat zeg ik toe.

Wij zijn bezig met de realisering van de toegankelijkheid van alle stations in 2030. Ik heb die vraag al eerder aan ProRail gesteld. ProRail staat voor de grote uitdaging om het implementatieplan versneld uit te voeren. In 2005 is ervoor gekozen om 60% van de stations volledig toegankelijk te maken, waarmee 90% van de reizigers wordt bereikt. Inmiddels is gebleken dat het in 2020 bijna 75% van de stations zal zijn. Dat zijn er 300 van de 400. De resterende stations zullen op zijn vroegst tussen 2020 en 2030 worden aangepast. Hiermee is wel een extra investering gemoeid van circa 90 mln. In het VAO van 24 september heb ik al gezegd dat de motie hierover financieel niet gedekt is. Zeker in deze tijd kunnen wij niet leven zonder pecunia. Dat is dus een complicatie. Daarom ben ik, met de minister van Financiën aan mijn zijde, genoodzaakt om vooralsnog vast te houden aan het bestaande plan. Maar goed, het gaat dus wel snel vooruit. De afgelopen tijd heeft zich een aantal zeer betreurenswaardige incidenten bij de Nederlandse Spoorwegen voorgedaan. Ik vind het een schande dat conducteurs die gewoon hun werk doen, zijn gemolesteerd. Dat past helaas in een breder beeld van uitwassen van hufferig gedrag en geweld in en buiten het openbaar vervoer. U weet dat er ook in het streekvervoer de nodige incidenten zijn geweest. Daarom heb ik op donderdag 2 april met mijn collega van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties spoedoverleg gehad met vervoerders, provincies, stadsgewesten, vakbonden, politie en het Openbaar Ministerie. Er is een taskforce in oprichting waarbij alle partijen zijn betrokken. Concrete maatregelen moeten worden uitgewerkt.

Maatregelen die in elk geval in deze taskforce voor het openbaar vervoer aan de orde moeten komen, zijn een uniforme registratie van agressie en geweld in het openbaar vervoer. Wij gaan nader kijken naar de mogelijkheden voor versterking van de positie van de buitengewone opsporingsambtenaar (boa) en andere veiligheidsmedewerkers. Een basisniveau van veiligheid in de concessieverlening en de aanbesteding van het openbaar vervoer kan ook een belangrijk punt zijn. Het is goed om heel duidelijk te zijn over wat wij de mensen bieden en waar wij voor staan. De pakkans van de daders moet groter worden door onder andere breder en slimmer inzetten van camera's en spoorwegpolitie. Vervolgens moet naast straf-

rechtelijke vervolging van de daders standaard alle schade op de daders worden verhaald. Ik heb heel bewust de Nederlandse Spoorwegen publiekelijk een compliment gegeven – en ik herhaal dat hier – voor het feit dat het deze schoffen financieel uitkleedt. Men moet het maar voelen in de eigen beurs en in de eigen beleving. Dat men maar voor het huis komt en gewoon het huis leeghaalt! Mensen moeten voelen wat zij bij andere mensen aanrichten en wat zij kapotmaken. Ik vind echt dat dit niet stevig genoeg kan gebeuren. Ik vind deze benadering die sommige mensen in onze samenleving veel harder raakt dan andere strafmaatregelen, een welkome aanvulling op het strafpakket. Om de afschrikwekkende werking van de straffen te vergroten zal over aanpak en straffen een betere communicatie plaatsvinden. De maatregelen zullen voor het zomerreces in dezelfde groep, dus met de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en mij, worden besproken.

De NS heeft als werkgever naar aanleiding van het incident in Almere waarbij twee medewerkers van de service- en veiligheidsteams gewond zijn geraakt, in overleg met de vakbonden en de ondernemingsraad aanvullende maatregelen afgesproken. Ook hiervoor wil ik de NS een compliment geven. Men heeft direct doorgepak en direct bekeken wat men samen extra kan doen.

Een van de aanvullende maatregelen is een uitbreiding van de beschikbare formatie van service- en veiligheidsteams met 54 fte's. Er komt 10% bovenop. Overigens werkt de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties met de minister van Justitie aan het programma Veilige Publieke Taak. De Kamer had hierover zullen vergaderen, maar ik begrijp dat dit AO is uitgesteld en dat nog geen nieuwe datum bekend is. Maar dat komt vast binnenkort terug. In dit programma wordt getracht om de wijze waarop in de samenleving met werknemers met een publieke taak wordt omgegaan, te veranderen. Ik ben het hiermee eens. Die mensen verdienen onze bescherming. Het is werkelijk van den zotte dat je wordt gemolesteerd als je het lef hebt om er iets van te zeggen – en dat zou toch iedereen doen die hier zit – wanneer iemand staat te urineren in de trein. Ik vind dat nauwelijks te begrijpen. Wij kunnen hierin niet stevig genoeg zijn. Wij komen hierop voor de zomer terug in een vervolgoverleg. Volgens de heer Blok, die eerder bij het overleg zat, neemt de sociale veiligheid af. Uit cijfers blijkt dat de sociale veiligheid toeneemt. Los van de hufters, die klein in aantal zijn maar heel grof en daarmee extreem in hun acties, is het algemene beeld niet zo negatief. De sociale veiligheid verbetert en de trefkans met de conducteur wordt groter. Het klantoordeel sociale veiligheid is voor 2006 74%, voor 2007 76% en voor 2008 77%. De trefkans conducteur is in 2007 58% en in 2008 60%.

De heer Mastwijk vroeg mijn reactie op het elfpuntenplan van de SP. Mevrouw Van Gent vroeg wat ik ging doen om de sociale veiligheid verder te verbeteren. Ik verwijs haar naar mijn eerdere opmerkingen en het traject dat op de ministeries is ingezet. Die maatregelen worden uitgewerkt.

De heer Roemer vroeg wanneer de eerder toegezegde extra spoorwegpolitie beschikbaar komt. Zoals ik schriftelijk heb aangegeven in antwoord op Kamervragen, is nog geen sprake geweest van een formele toezegging. Het valt een beetje buiten mijn dossier, maar ik zeg het toch maar. De spoorwegpolitie valt als onderdeel van het KLPD onder de beheer- verantwoordelijkheid van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en vervult zijn taken ter voorkoming van en de opsporing van strafbare feiten onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Justitie. In het Aanvalsplan Sociale Veiligheid OV 2002 is aangegeven dat het toen bij de spoorwegpolitie al bestaande Veel Voorkomende Criminaliteitsteam, het VVC-team, bovenformatief zou worden uitgebreid met drie andere teams van zeventien fte's. De uitbreiding van de in totaal 51 fte's is indertijd ook gerealiseerd. Daarnaast zal de taskforce de mogelijkheden bezien om het openbaar vervoer veiliger te maken. In de

gesprekken met de taskforce zal nadrukkelijk ook de positie van de spoorwegpolitie ter sprake komen.

De heer Roemer vroeg naar de stand van zaken bij internet in de trein. Dit hangt samen met het aanbrengen van schermen met actuele reis-informatie in de trein. Voor beide is namelijk een breedbandnetwerk nodig. Forse investeringen zijn daarvoor gewenst. Er is ook tijd nodig om die voorzieningen in te bouwen. De nodige voorzieningen kunnen worden ingebouwd zowel in de trein als voor een deel in de trein en voor een deel langs de baan. Men weet van de 15 mln. waarvoor velen uwer, ook de heer Samsom, hebben geknukt. De NS heeft een plan om internet en informatieschermen te gaan aanbieden in intercity's. Met deze overheidsbijdrage denkt de Nederlandse Spoorwegen de diensten sneller en vollediger te kunnen invoeren.

Er zijn ook andere initiatieven. ProRail, Arriva en KPN hebben het mobiel breedbandnetwerk van ProRail op het traject Groningen-Leeuwarden uitgerold. Dit kan gebruikt worden voor toepassingen die zijn gericht op veiligheid op en rond het spoor, maar het heeft natuurlijk ook meerwaarde voor de passagier.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken om de minister een half uur te gunnen. Dat half uur is met vijf minuten verstreken. Ik denk niet dat de minister het gaat redden. Ik verzoek hem om zich te beperken en informatie die wellicht schriftelijk kan worden gegeven, schriftelijk te geven. Ik heb de indruk dat de minister wel heel veel technische details geeft in zijn beantwoording. Ik wil vandaag toch echt de ruimte geven aan de Kamer.

Minister **Eurlings**: U gaat over de orde, voorzitter, maar dan komt er misschien een derde ronde van dit AO. Dat willen wij natuurlijk voorkomen.

De discussie over ERTMS en MKBA is vaker gevoerd. Wij doen het onderzoek naar de implementatie van het ERTMS via een maatschappelijke kosten-batenanalyse niet om de invoering van het ERTMS tegen te werken. Dat verzeker ik de Kamer met nadruk. Het streven om in 2012 de Hanzelijn te openen met dit systeem zal volgens sommigen niet gehaald worden. Dat zijn nogal stevige beweringen. In december 2008 heb ik al gezegd dat momenteel de MKBA wordt uitgevoerd. Zoals is toegezegd, zal ik de Kamer binnenkort schriftelijk informeren. In de MKBA wordt onder andere onderzocht of en zo ja, in welke mate capaciteit en veiligheidsbaten nu al zijn te verkrijgen met het ERTMS. Dat is van belang. Daarover is de discussie ook altijd gegaan. Het ging niet om systeem, maar om het effect. De planning van de MKBA – ik zeg het nadrukkelijk – staat volledig los van de aanleg van de Hanzelijn. Deze wordt sowieso aangelegd met het ERTMS. De aanbesteding van de bovenbouw van de Hanzelijn, inclusief het ERTMS, bevindt zich nu in de afrondingsfase. Volgens onze planning kan eind 2012 de Hanzelijn met het ERTMS in gebruik worden genomen.

Over de treinombouw hebben wij vaak gesproken. Ik heb geen treinen. De NS heeft liever dat wij beginnen met treinombouw, wij willen wellicht beginnen met het materieel. Het gaat om de maatschappelijke kosten en baten. Wat is de meest effectieve implementatiestrategie, wat zijn de meeropbrengsten in het kader van verdichting en dus meer treinen? Het is een mega-investering. Om antwoord op die cruciale vragen te geven wil ik in 2009 en 2010 hierover afspraken met de NS maken.

Mevrouw Van Gent vroeg of ik actief wil sturen op het gebruik van de Betuweroute. Zij vroeg zich ook af hoe het staat met de gebruiksvergoeding en de reserveringsvergoeding voor het gebruik van die route. Keyrail en de vervoerders hebben voor het komende jaar afspraken gemaakt over de prijs en beschikbaarheid van de paden. De combinatie van prijs en kwaliteit en betrouwbaarheid van paden maakt het gebruik van de Betuweroute aantrekkelijk. Daarnaast geldt tegenwoordig een

annuleringsregeling, die ervoor zorgt dat gereserveerde paden zo weinig mogelijk worden afgezegd. De spookpaden vormden een groot probleem, zoals men misschien nog weet. Daarnaast kunnen vervoerders zelf bepalen voor welke routes zij capaciteit aanvragen. Als er voldoende capaciteit is, heeft ProRail – zo is het in Europa geregeld – geen mogelijkheid om aanvragen van andere routes niet te honoreren. Door de recessie stabiliseert het gebruik van de Betuweroute op ongeveer 200 treinen per week. Keyrail verwacht dat dit aantal in de loop van dit moeilijke jaar zal toenemen, omdat meer locomotieven beschikbaar komen. Daarnaast zal lading worden verplaatst. Dit is belangrijk nieuws. Keyrail verwacht dat lading zal worden verplaatst van het gemengde net naar de Betuweroute. Het is goed om te weten dat het vervoer van goederen vanuit de Rotterdamse haven over het spoor in 2008 ondanks de crisis vanaf oktober met 11% is toegenomen. De beschikbaarheid van de Betuweroute heeft hieraan zeer bijgedragen. De Rotterdamse cijfers voor andere modaliteiten zijn als gevolg van de recessie minder positief. Vanuit Rotterdam laat het spoor in 2008 dus 11% groei zien, voor de weg is het – 5,7% en voor de binnenvaart, helaas, – 4,4%. Deze cijfers geven aan dat het spoor het bovengemiddeld goed doet en dat de Betuweroute haar meerwaarde begint te bewijzen.

Vervolgens maak ik even een uitstapje naar het terrein van de staatssecretaris en kom ik bij de OV-chipkaart. Mevrouw Van Gent vroeg naar eventuele problemen bij de planning van de invoering van de OV-chipkaart bij de spoorwegen en naar de variabilisering van tarieven door de NS. Er zou ook weinig informatie over de OV-chipkaart in het vervoerplan staan. Zoals staatssecretaris Huizinga eerder heeft laten weten, gaat de NS in zijn planning voor het reizen op saldo in heel Nederland uit van 1 oktober 2009. Mij is verzekerd dat in die planning tot op vandaag geen wijzigingen zijn aangebracht. Per 1 mei heeft de Nederlandse Spoorwegen het proefbedrijf op de Flevolijn gestart. Leerervaringen uit het proefbedrijf zullen door de NS worden toegepast bij het landelijk uitrollen van de kaart. Tariefdifferentiatie is al langer een ambitie van de NS. Men moet daartoe een voorstel aan mij doen. Dat voorstel heb ik nog niet. Ook de consumentenorganisaties zullen via het Locov hierbij worden betrokken. Ik hecht eraan om hierover een aantal opmerkingen te maken. Eerst wordt de OV-chipkaart ingevoerd. Pas daarna kun je überhaupt spreken over tariefdifferentiatie. Ik heb eerder, toen ik nog niet zo lang minister was, gezegd en ook geschreven dat ik niet vooruit wil lopen op de discussie. Wij doen het formeel. Ik heb echter behoorlijk wat reserves als te gemakkelijk wordt gezegd dat er straks een spitstarief op de weg komt en dat men dus maar vast moet beginnen met een spitstarief in de trein. Ik snap wel, zo zeg ik richting NS ten positieve, dat dit optimalisatie van het treinbedrijf oplevert. Ik begrijp echter ook heel goed dat het onze gezamenlijke ambitie is om juist in de spits de trein het aantrekkelijkste alternatief te laten zijn. Ik wil dus niet vooruitlopen op de discussie, maar ik vind het wel van belang om dit te melden. In 2007 heb ik hierover ook een brief aan de Kamer geschreven.

De heer Cramer vond het vreemd dat de nachttrein tussen Enschede en Schiphol besloten vervoer is en niet openbaar vervoer. Bij mijn weten betreft het een contract tussen onze Koninklijke Luchtvaart Maatschappij en de Nederlandse Spoorwegen. Besloten vervoer komt op meer plaatsen in Nederland voor. Er is bijvoorbeeld een museumtrein en er zijn ook, overigens niet meer in dit seizoen maar wel op andere momenten, zogenaamde skitreinen. Ook deze zijn niet openbaar. Hetzelfde geldt voor de Thalys, waarvoor een speciaal ticket nodig is. Het gaat dus niet om openbaar vervoer in de zin van traditioneel vervoer. Ik ben bijvoorbeeld ook geen opdrachtgever van het nachtnet. Ook dat is weer een aparte categorie. Dat wil echter niet zeggen dat het niet werkt als goed openbaar vervoer voor die categorie mensen. Technisch valt het echter niet onder de grote groep.

De heer Cramer vroeg naar de overbelastverklaringen voor Zwolle-Emmen en voor de opstelreinen. ProRail moet overbelastverklaringen afgeven als niet alle aangevraagde capaciteit kan worden gehonoreerd. Blijkbaar kunnen voor nu, maar ook voor de nabije toekomst capaciteitsaanvragen op de lijn Zwolle-Emmen gehonoreerd worden. Een overbelastverklaring lijkt dus niet nodig. Als men andere informatie heeft, hoor ik dat graag. Voor de dienstregeling 2010 zijn in september 2008 wel de opstelreinen in Leeuwarden en – naar, maar waar – Venlo overbelast verklaard. Voor deze emplacements zijn door ProRail in overleg met de betrokken vervoerders capaciteitsanalyses en capaciteitvergrotingsplannen opgesteld. In deze capaciteitvergrotingsplannen zijn oplossingen opgenomen voor overbelasting. Daarnaast loopt sinds 14 april jongstleden de mogelijkheid om jaardienstaanvragen in te dienen voor de dienstregeling 2010. De sector is o.l.v. Prorail op dit moment bezig met het proces van programmering en coördinatie. Dat kan leiden tot nieuwe overbelastverklaringen. Mocht dit onverhoopt het geval zijn, dan zal ik de Kamer daarvan natuurlijk op de hoogte stellen. Ik kom vervolgens bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de combinatie van zes intercity's en zes sprinters. Mevrouw Roefs dacht of hoopte misschien wel uit mijn optreden in het programma Buitenhof begrepen te hebben, dat ik nu sowieso voor de zes-zesvariant ga. Het gaat om zes plus zes en niet om zes maal zes treinen, zoals in het conceptverslag staat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nog beter!

Minister **Eurlings**: Ik dacht al even dat de wens de meester was van de verslaglegging! Laat ik het nog één keer zeggen: als er behoefte is en als wij de treinen kunnen vullen, pakken wij door naar zes plus zes. Het hangt er alleen wel van af of op die lijnen ook voldoende behoefte te genereren is. Het heeft geen zin om lege treinen te laten rijden. Daar worden wij niet vrolijk van en onze spoorproducten in het algemeen ook niet. Als er genoeg behoefte is, gaan wij door naar zes plus zes. Hoe zit het dan met het geld? Toen ik het Actieplan Groei op het spoor in Nieuwspoor aangeboden kreeg door de Nederlandse Spoorwegen, ProRail en de goederenvervoerders, zei de heer Veenman – toen nog president-directeur van de NS – dat hij ervan overtuigd was dat ook zes plus zes binnen 4,5 mld. gerealiseerd moest kunnen worden. Ik heb toen gezegd dat wij aan het eind van deze periode weer voor andere vragen komen te staan, als dit onverhoopt niet mogelijk mocht blijken. Ik help het ons hopen, zeker in deze niet zo rijke tijd, dat de heer Veenman gelijk blijkt te hebben gehad. Ik heb altijd vertrouwen in hem gehad en ik spreek hier nog maar het vertrouwen uit dat zijn analyse niet onjuist was. Maar goed, het hangt dus af van de vraag. Als het zes plus zes kan zijn, dan zal het zes plus zes worden.

Ik kom vervolgens bij de SP-ambities. De heer Roemer spreekt mij op verschillende punten aan met de vraag of de regering niet te weinig ambities heeft. Hij heeft een compleet voorstel gedaan – ik waardeer dat zeer – voor beter vervoer per trein voor heel Nederland. Dit voorstel is aangeboden bij de begrotingsbehandeling voor 2009. Ik kom binnenkort met een complete reactie. Na Hemelvaartsdag zal die de Kamer bereiken. Ik zeg het met een beetje het schaamrood op mijn wangen – denk eens na hoe lang geleden de begrotingsbehandeling geweest – maar op die paar dagen komt het nu ook niet meer aan. Het kabinet heeft, evenals de SP, hoge ambities op het spoor. Voor het Actieplan Groei op het Spoor is 203 mln. uitgetrokken. Voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is 4,5 mld. gereserveerd. De extra middelen voor het gedecentraliseerd spoorvervoer bedragen 90 mln. Voor de ambities uit de mobiliteitsaanpak na 2020, het verlengde MIRT, is ongeveer 60 mld. extra beschikbaar tussen 2020 en 2028, waarvan ook een gedeelte bij het spoor kan neerslaan. En

last but not least: met het lopend MIRT, de Hanzelijn, extra spoor rond Utrecht in het kader VleuGel, NSP, Herstelplan Spoor en diverse programma's is circa 5 mld. gemoeid. Het kabinet investeert dus 10 mld. in de aanleg van spoor tot 2020. Dat is in historisch perspectief behoorlijk veel te noemen. Zo willen wij de trein voor meer mensen aantrekkelijk maken, zowel op de korte als lange termijn, stapsgewijs en daar waar voldoende reizigers te verwachten zijn. Voor de regering is wel van belang dat zaken ook betaalbaar zijn.

De ambities van het SP-plan vergen, zonder op de brief vooruit te willen lopen, tussen de 10 mld. en 15 mld. extra bovenop de bestaande middelen. Ik heb dat bij de begrotingsbehandeling al als grofmazig beeld geschetst. Als dergelijke plannen als vertrek moeten worden genomen, kan ik mij voorstellen dat de SP al die ambities niet terugziet in de regeringsplannen. Wij zijn het echter met elkaar eens over het richten van de focus op wat wij al van plan zijn. Dat is het positieve. Hoe ver de ambities gaan, is bij uitstek een politieke keuze. Daarop heeft de SP-fractie een andere kijk dan het kabinet. In die zin kijken wij echter wel in dezelfde richting. Ik heb in mijn reactie die de Kamer nog krijgt, geprobeerd om zo veel mogelijk overeenkomsten en aanknopingspunten te vinden. Het eisen van een bedieningsgarantie voor het traject Bleiswijk-Zoetermeer (BleiZo) gaat wat ver. Voor zover ik weet, is de NS echter positief over dit station. Ik laat ProRail in de planstudie de ins en outs van het station uitzoeken. De staatssecretaris heeft in het Actieprogramma Regionaal OV ook geld beschikbaar gesteld voor het regionale ov, bijvoorbeeld de verlenging van RandstadRail naar het nieuwe station BleiZo. Het station BleiZo is ook een belangrijk knooppunt. Stedenbaan en RandstadRail komen daar samen. Ik ben van harte bereid, positief op de NS wat druk uit te oefenen. Ik kom graag tegemoet aan hetgeen op dat punt wordt gevraagd.

Over de verbetering van het treinproduct Zwolle-Utrecht heb ik reeds in een brief geantwoord dat er geen mogelijkheden lijken te zijn voor reistijdverbetering. Wij zijn echter met de sector in Utrecht en Gelderland in een vergevorderd stadium bij de haalbaarheidsstudie naar een extra sprinter tussen Amersfoort en Harderwijk. Ik hoop hierover snel afspraken te kunnen maken. Ik zal de Kamer daarna informeren.

De heer Roemer vroeg of ik weet waarom bij een parkeergarage in Gorinchem die is overgenomen door Q-Park, ineens voor parkeren betaald moet worden. Los van de vraag of ik het weet, ik heb er geen zeggenschap over. Ik weet het, maar het is niet mijn competentie. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken partijen daar. Men weet wel dat ik in het kader van het Actieplan Groei op het spoor werk aan realisatie van meer P+R-voorzieningen, zodat parkeren en verder reizen met de trein gemakkelijker wordt.

De heer Cramer vroeg naar de voortgang bij Zwolle-Almelo-Nijverdal. In reactie op een motie die bij de behandeling van het MIRT is ingediend, heb ik gezegd dat eventuele uitbreiding van de spoorcapaciteit van deze lijn met de regio wordt besproken in het kader van de decentralisatie. Dat hebben wij afgesproken, zoals ik dacht naar tevredenheid van ons allen. Het gesprek is echter nog niet gestart omdat de decentralisatie iets later in het proces zit. Ik wil het onderwerp daarin wel graag oppakken. Gevraagd is of het traject Groningen-Maastricht kan worden uitgebreid met een onderzoek om ook Zuid-Drenthe beter met Maastricht te verbinden. Ik kan mij voorstellen dat er een vurige wens is om beter naar Maastricht te kunnen. Ik zeg toe dat ik deze uitbreiding zal meenemen in mijn onderzoek «van Groningen naar Maastricht».

De heer **Aptroot** (VVD): The only way is up.

Minister **Eurlings**: U weet hoe hoog Maastricht ligt en dat sommige andere delen van ons land op zeeniveau liggen. Dus inderdaad, the only way is up.

De heer Cramer vroeg of ik bereid ben om een MKBA te doen naar het nachten weekendwerk op het spoor, zoals dat wordt gedaan voor de weg. Ik zal ProRail vragen of het zinvol is om aan te sluiten bij dat onderzoek en een soortgelijk onderzoek te doen. Ik kom daarop terug.

Ik heb toegezegd dat ik uiterlijk 31 maart 2009 de Kamer informeer over de snelheidsverhoging tot 160 km/uur. Er is het nodige gebeurd en dat is een goede reden dat het wat later is geworden. De stand van zaken is als volgt. De NS heeft op 15 april aangegeven, geen gebruik te maken van het subsidieaanbod voor 160 km/uur met ATB code groen of ATBL-NL. De NS heeft aangegeven dat met een subsidie van 37,5 mln. zowel de NS-treinen als de goederentreinen omgebouwd kunnen worden naar ATB code 147, waarmee de NS-treinen 160 km/uur zouden rijden. Ik heb op 28 april aan de NS, de goederenvervoerders en ProRail gevraagd om te bevestigen dat voor dat bedrag inderdaad alle treinen op korte termijn omgebouwd kunnen worden. Tot op heden heb ik helaas nog geen bevestiging van de spoorsector. Ik zal er weer achteraan gaan. Mij gaat het erom dat wij, linksom of rechtsom, die snelheidsverhoging bereiken en op zo veel mogelijk spoor, omdat die pure winst oplevert voor het openbaar vervoer. Het gaat er echt om hoe snel mensen van de ene plaats naar de andere gaan. Ik geef dus niet op. Ik vind het jammer dat ATB code groen en ATBL-NL door de NS niet zijn geaccepteerd. Maar goed, er ligt nu een tegenbod. Laten wij proberen daarop de partijen verenigd te krijgen. Ik doe daar in elk geval mijn best voor. Dan wordt het iets later dan maart, maar ik wil liever iets positiefs meedelen zo snel als ik het hoor.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En de datum?

Minister **Eurlings**: Ik zei al dat ik er nog een keer achteraan ga. Ik heb echter wel de reactie van de spoorsector nodig. Ik ga nu weer vragen wanneer de reactie komt, want wij zitten er nu op te wachten. Ik wil die zo snel mogelijk, maar ik geef liever wat later een positieve reactie dan nu al te zeggen dat het gewoon ophoudt.

De **voorzitter**: Dank voor de uitgebreide beantwoording in eerste termijn. Ik had al spreektijden van drie minuten afgesproken, maar een aantal leden heeft individueel al aangegeven wat voor hen de vertrektijden zijn. Ik wil in die volgorde werken, tenzij de leden aangeven – ik kijk daarbij speciaal naar de heer Aptroot – dat de volgorde anders moet zijn. Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik dank de collega's voor deze collegiale goedwillendheid.

Wij vinden niet voor niets dat de toegankelijkheid voor de mindervaliden veel eerder moet zijn gerealiseerd. 2030 kan niet, 2020 vinden wij al laat. Wij hebben de moties daarover gesteund. Moties die door de Kamer zijn aangenomen, moeten gewoon door het kabinet worden uitgevoerd. De begroting van Verkeer en Waterstaat is een omvangrijke begroting. Het is heel goed dat er extra parkeerplaatsen voor fietsen en auto's komen, maar het gaat om een groep die voor een deel niet kan meedoen in de samenleving. Dat heeft prioriteit. Het moet toch mogelijk zijn om de stations sneller om te bouwen. De motie die wij hebben gesteund, was van de SP-fractie. De motie-Roemer moet gewoon worden uitgevoerd. Als de minister dat niet doet, moeten wij het maar eens met elkaar bekijken. Dan gaan wij gewoon de begroting verbouwen en dan vinden wij dat geld. Het geld moet gewoon gevonden worden.

Wij hebben nog steeds twijfels over de aansturing van het beheer van de NS en ProRail. Wij vinden de verschillende petten die de minister op heeft, niet handig. Wij komen daar echter later op terug.

Wat het vervoerplan van de NS betreft, heb ik de vorige keer al namens de VVD gezegd dat wij een extra stop willen. Een extra stop in Hoogeveen zien wij zitten. Of de rijtijdwinst nu acht minuten of tien minuten is, wij vinden dat geen springend punt. Wij willen ook een onderbouwing van de miljoenen die het zou kosten en het feit van minder reizigers. Dat hoeft echter niet in deze vergadering. Dat kan ook schriftelijk.

Ten slotte vinden wij het prima om naar 160 km/uur te gaan, maar wij willen ook graag op de autoweg een verhoging van de maximumsnelheid.

De **voorzitter**: Ik dank de heer Aptroot voor zijn bijdrage. Hij heeft mij gemeld dat hij om acht uur de vergadering moet verlaten. De beantwoording zal hem op een of andere manier bereiken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik zal proberen zo bondig mogelijk te zijn, maar ik kan niet garanderen dat ik binnen mijn drie minuten blijf. Er zijn veel vragen gesteld en veel antwoorden gegeven, maar niet op alle vragen.

Allereerst kom ik op de zes plus zes. Het lijkt wel een beetje de beroemde discussie over de kip en het ei te worden. Misschien mag ik een parallel trekken. Wij hebben in de afgelopen jaren juist een succes geboekt met een bepaalde regionalisering van het openbaar vervoer. In het bijzonder in het regionaal vervoer is gebleken dat de groei werd gestimuleerd door een goed product neer te zetten. Met meer treinen en een goed product nam de bezettingsgraad van de treinen aanmerkelijk toe. Er zijn zelfs jaren waarin dubbele cijfers voor de groei worden genoteerd. Als de minister zegt dat eerst de groei voldoende moet zijn en dat daarna de uitbreiding volgt, vind ik hem wat afwachtend. Wij moeten in de kwaliteitsslag serieus bevorderen dat het omhoog gaat.

Het is goed om te horen van die 11% groei in het goederenvervoer, vooral in de richting van de Betuweroute. Wij hebben eerder de degens gekruist over de vraag of die het wel zou halen. Dat blijkt nu zo te zijn. Dat is jammer voor de binnenvaart, maar wij zullen nog wel met de staatssecretaris spreken over stimulering daarvan.

Een aantal punten is blijven liggen of zou nog even genoemd mogen worden. Dat betreft hetgeen in de eerste termijn is gezegd over de orderportefeuille van ProRail. De minister zegt dat die minder is omdat er efficiënter gewerkt is, maar er is ook een verlaging van het traject. De minister heeft daarop wel gereageerd. Hij zegt dat het geld deels anders is ingezet, bijvoorbeeld voor Amsterdam CS. Mijn vraag blijft wel de volgende. Begrotingstechnisch is het geld beschikbaar. Wij weten dat er een achterstand is. Er zou dus meer op de markt gezet kunnen worden, ook gezien de capaciteit van de spooraannemers, zodat er geen ontslagen hoeven te vallen. Dan kan het werk eerder klaar zijn en dat lijkt mij ook een mooi doel.

Mijn volgende opmerking betreft onze motie over de onafhankelijke taakgroep. De minister wil zich nader beraden en laten informeren over de balans en over de onafhankelijkheid. Is het overleg al geweest en is er al iets over te melden?

Ik dank hem voor zijn antwoord over de kosten-batenanalyse van het nachten weekendwerk en het voorleggen daarvan aan ProRail. Ik ben daar benieuwd naar.

En dan het budget voor de tweede fase van het Herstelplan Spoor. Voor zover ik het uit mijn aantekeningen nog kan nagaan, haal ik die 40% uit het vervoerplan van de NS. Op de bladzijden 13 en 52 wordt ernaar verwezen dat het geld niet belegd is, dat daarover verschil van mening is tussen de NS en ProRail. Mijn vraag aan de minister is om die knoop gewoon door te hakken. Dan kan het gewoon op de markt worden gezet.

Een opmerking over de Maliebaanspoorlijn komt bijna als mosterd na de maaltijd, want ik heb inmiddels gezien dat de Maliebaanspoorlijn is opgebroken. Toch vraag ik mij af of daarbij sprake is geweest van een correcte handelwijze. In artikel 17, derde lid, van de Spoorwegwet is daarvoor een bepaalde procedure opgenomen. Die houdt in dat ProRail een verzoek tot instemming moet doen in afschrift aan de Kamer, waarna de Kamer de mogelijkheid heeft om zienswijzen in te dienen. Ik kan mij niet herinneren dat wij dat gedaan hebben. Dit lijkt misschien heel formeel, maar ook indachtig de opmerkingen van de minister zelf over de robuustheid van het net heb ik erop gewezen, dat schrappen van de Maliebaanspoorlijn een doorbreken is van die robuustheid.

Dank voor de opmerking over de ketenbenadering in verband met de punctualiteit. Juist omdat de minister verantwoordelijk is voor de concessieverlening en de decentrale overheden voor de regionale vervoerders, denk ik dat de ketenbenadering gehanteerd moet worden. Ik vraag de minister om met de staatssecretaris de regie te nemen opdat dit gaat gebeuren. Nu wijzen partijen naar elkaar en zo komen wij er niet uit. Op het onderwerp Eijsden komen wij terug als wij het rapport hebben. En dan Nijverdal, de reistijdverbetering, de overbelastverklaring en alles wat ermee te maken heeft in die corridor. Nijverdal gaat de komende jaren een lastig traject tegemoet met de verbouwing. Mijn vraag was erop gericht dat je met een kleine aanpassing op station Zwolle, als alternatief voor de omslachtige reis die nu voorgesteld wordt, voor die regio of voor die lijn een aanmerkelijke aansluitingsverbetering houdt. Er wordt gezegd dat dit niet kan. Daarom merk ik wederom op dat ProRail dan maar een overbelastverklaring moet afgeven. Er wordt gezegd dat het tijdelijk is, maar drie jaar is een behoorlijke periode. Als dit inhoudt dat er aan het eind van de rit een kwalitatief beter spoorproduct staat, kan er aan het eind alleen maar winst zijn als het goed wordt aangepakt.

Voorzitter. Met betrekking tot Gouda vond ik het antwoord van de minister toch wel moeilijk. Ik zeg het even in mijn woorden want de minister heeft het niet zo letterlijk gezegd, maar het antwoord komt hierop neer: wij hebben ons vergaloppeerd en dat is dan jammer voor de gehandicapten. Ik vind dat eigenlijk niet voldoende. Er moet dan maar een noodvoorziening of een noodlift komen, maar in ieder geval moet er een oplossing komen. Het gaat namelijk allemaal nog lang duren en dus kan je het daarbij niet laten. Ik sluit mij in dat licht ook aan bij hetgeen de heer Aptroot in algemene zin heeft gezegd over de toegankelijkheid.

Verder is de minister niet ingegaan op mijn vraag waarom de MER voor de A27 in aanbesteding is gegaan en de minister daarbij op geen enkele wijze rekening houdt met de variant van de spoorlijn, terwijl er over die MER ook nog Kamervragen liggen die nog niet beantwoord zijn. Ik begrijp dat er voor de ring Utrecht al voor de zomer een voorkeursalternatief bekend moet worden. Wat betreft mijn fractie moeten wij nog voor het zomerreces over deze kwestie kunnen spreken. Wij zien de antwoorden op die Kamervragen dan ook tijdig tegemoet.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. In het begin van mijn tekst staat: Ondertussen zijn wij al veel verder gekomen sinds de eerste termijn. Ik heb van 2002 tot 2007 namens mijn fractie de woordvoering mogen doen over Verkeer en Waterstaat. Ik heb net de beantwoording van de minister aangehoord en het was alsof ik in de tijd terugsprong. Ik heb het idee dat er helemaal niet zo veel is gebeurd, zeker niet als wij het over de toegankelijkheid hebben. Wel is een winstpunt dat er eindelijk drie moties zijn over respectievelijk wc's in treinen, de toegankelijkheid van de treinen en de toegankelijkheid van de perrons. De minister heeft gezegd dat hij ten aanzien van de motie over de toiletten nog komt met een plan van aanpak. Ik zou hem willen zeggen: geef nu gewoon opdracht aan de NS dat die toiletten in de treinen worden ingebouwd. Niet tevreden ben ik met het antwoord van de minister over de toegankelijkheid van de

perrons. Hij zegt – en dat is een déjà vu voor mij – dat 75% van de stations in 2020 toegankelijk is gemaakt en dat wat betreft de laatste 25% nog bekeken zal worden hoe de financiering rond gemaakt kan worden. Welnu die 75% is helemaal niets waard als die 25% ook niet gerealiseerd wordt, want dan kun je alleen maar van grote stations naar grote stations rijden. Het betekent dat mensen op sommige perrons gewoon niet uit kunnen stappen omdat die voor hen niet toegankelijk zijn. Het is in mijn ogen ook een beetje onzin dat de minister verwijst naar 2020–2030 in relatie tot het feit dat er nog de nodige financiële middelen gevonden moeten worden. Ik zou zeggen: minister, ga er nu werk van maken.

Een aantal onderwerpen die wij in april bespraken, zijn uitgesteld. De minister komt nog nader terug op station Eijsden, het spoor in Drenthe en de rijtijdversnelling. Ik hoop dat wanneer hij daarop terugkomt de knopen voor de ERTMS-inbouw voor de Hanzelijn zijn doorgehakt, zodat daar de snelheid van 160 km/uur echt gerealiseerd kan worden. Overigens heb ik begrepen dat de optie ATB code 147 is verboden door de EU. Klopt het dat de NS nog steeds op dat spoor zit?

Onze grootste zorg is de aansturing van de spoorsector. De minister heeft ons op dat punt nog zeker niet gerustgesteld. Hij laat zich niet leiden door de ambities die hijzelf heeft. Wij zien nu ook dat het niet werkt. Gisteren lasen wij in de krant dat er vertraging is bij de spoorverdubbeling tussen Amsterdam en Almere. De NS wil meer dan ProRail kan bieden. De NS is dus boos op ProRail omdat het niet op tijd levert waar behoefte aan is. Een paar weken geleden kwam ProRail opeens met een flinke kostenstijging. De NS berekent die dan weer gelijk door aan de reizigers. Waar was de minister toen deze twee spoorpartijen die toch beide van hem zijn, probeerden de reiziger weer een poot uit te draaien? Wat gaat hij nu doen om goede samenwerking te krijgen ten behoeve van snelle spooraanleg, goede tarieven en goede service? De evaluatie van de Spoorwegwet is in het vooruitzicht gesteld. Eigenlijk behoeven wij daar niet op te wachten, want voor mijn partij is het duidelijk dat er echt iets moet veranderen. De minister moet zelf weer de doelen gaan stellen en moet zelf eisen dat de afspraken nagekomen worden. De lijn waarbij hij eerst aan de spoorpartijen vraagt wat ze denken om er vervolgens zijn goedkeuring aan te geven is geen regie voeren. De minister moet zelf aangeven hoe hij het wil hebben en hoe de partijen het gaan doen. De minister wil extra spoor aanleggen en dan moet hij ook duidelijk aangeven wanneer dat er ligt. Nu laat hij de bedrijven nog zelf bepalen wanneer ze het kunnen realiseren. Dat houdt niet al te veel ambitie in. Is de minister bereid hierin verandering te brengen en zelf tot aansturing over te gaan? Wellicht moet ProRail, net als Rijkswaterstaat, dichter bij de minister geplaatst worden. Dus een minister die aan het stuur zit van een organisatie die daardoor harder gaat lopen.

Uit de eerste termijn liggen nog vragen van de heer Roemer over uitbreiding van het nachtnet, over spoorwegpolitie en over sancties bij het niet nakomen van afspraken. Wellicht kan de minister daar nu nog op ingaan en als de tijd daarvoor nu te kort is, vraag ik hem er schriftelijk op te reageren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Allereerst wil ik ingaan op de moties over toegankelijkheid. Tot voor kort hadden wij ook het idee dat wanneer geen dekking aangegeven kan worden, indiening van moties soms geen zin heeft. Echter, wij hebben het in dit geval over 2030. Daarnaast moet het MIRT nog worden opgerekend. Ook moeten de criteria nog worden aangegeven ten aanzien van de wijze waarop het geld wordt ingezet. Onze fractie heeft heel bewust ervoor gekozen de desbetreffende moties wel te steunen. Het is eigenlijk te gek voor woorden dat er treinen aangeschaft zijn die in 2030 niet toegankelijk zijn. Eigenlijk zou de streefdatum 2028 moeten zijn, want volgens mij heeft de minister Olympische ambities, waarbij dus ook Paralympics horen.

Ik hoor nu al een aantal maanden dat de taskforce sociale veiligheid in oprichting is. Ik wil nu eigenlijk wel graag weten wanneer die echt opgericht is.

In het rijtje van mogelijke maatregelen mis ik nog een openbaarvervoersverbod. Dat is iets wat onze fractie steeds voorgesteld heeft.

Ik heb de minister heel positief horen spreken over BleiZo en over de Stedenbaan. Ik hoop dat als wij het straks in het kader van de Voorjaarsnota hebben over versnellingen van projecten in het licht van het crisisakkoord, er dan ook een aantal van dit soort prachtige ov-projecten, met name voor het ov in de Randstad, bij zullen zitten.

Nog geen antwoord heb ik gekregen op mijn vraag over Utrecht-Breda. Datzelfde geldt voor onze vraag over de 30 mln. om Amsterdam CS aan te passen en hoe dat bijdraagt aan de 5% reizigersgroei.

In mijn eerste termijn heb ik gesproken over de aansluiting tussen de NS en de andere regionale vervoerders en het belang van goede afspraken op dat punt. Ik verneem daarop graag nog de reactie van de minister.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Voorzitter. Als een stoomtrein ging de minister in zijn beantwoording op de verschillende punten in. Ik zit nog niet zo lang in deze commissie maar deze beantwoording komt voor mij toch wat neer op een spoorboekje van antwoorden, waarbij ik mij afvraag of het af en toe niet te veel in details is. Maar goed, dat is mijn waarneeming, want wij moeten hier toch een politiek debat met de minister kunnen voeren. Daarom heb ik nog wel een paar vragen.

Mijn eerste punt betreft de tarieven en ProRail. In eerste termijn heb ik over dit onderwerp onder andere gevraagd hoe het zit met de tariefstijgingen die ProRail voorstaat. Dat is een van de zaken waarvan ik meen dat die politiek relevant zijn. Daar zouden wij dan ook nader met elkaar over moeten spreken. De minister heeft in dezen best wel bevoegdheden. In de Spoorwegwet, paragraaf 6, artikel 62 staat: bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld over de maatstaven en nadere regels over de hoogte van de gebruiksvergoeding. Ook gezien de actuele ontwikkelingen lijkt er ons alle reden om flink aan de bel te trekken bij ProRail. De trein is de afgelopen jaren veel sneller duurder geworden dan de auto. Al het gejammer over hoge brandstofprijzen ten spijt betalen ov-reizigers volgens het CBS op dit moment 37% meer per km dan in januari 2000, terwijl dat percentage voor automobilisten slechts 18 is. Als wij met de minister over het spoor praten, wil ik daarover met hem ook zaken doen. Op de huidige manier helpt het natuurlijk niet echt om mensen de trein in te krijgen en haalt het kabinet zijn doelstelling van 5% reizigersgroei ook niet. Ik zou dat ook willen koppelen aan de variabilisering van de tarieven. Juist in de spits moet er absoluut concurrentie zijn met de auto en moet er dan dus geen sprake zijn van die hoge tarieven. Daar moet echt hard aan getrokken worden. Het mag ook niet boven de markt blijven hangen. De minister zegt nog geen voorstel van de NS te hebben gezien en dat wanneer dat er komt hij er op zal gaan reageren. Hij kan natuurlijk ook zeggen: deze flauwekul gaat gewoon niet gebeuren als het gaat om de tarieven in de spits. Dan is dat ook meteen van tafel. Dat creëert alleen maar helderheid. Ik weet dat de minister dol is op korte lijnen. Dus zou ik tegen hem willen zeggen: voer het consequent door. Verder heb ik nog een vraag over het crisispakket van 140 mln. ten aanzien van ProRail. ProRail krijgt de zaak nu al niet aanbesteed. Ik wil dat de minister helder aangeeft hoe en wanneer die 140 mln. worden geëffectueerd. In mijn eerste termijn heb ik al gezegd dat het tot nu toe niet lukt om de boel aan te besteden, terwijl er nu wellicht mensen beschikbaar zijn die de schop in de grond kunnen zetten.

Dan de toegankelijkheid van de treinen. Het is natuurlijk diep schandelijk dat Nederland daarmee zo'n modderfiguur slaat en dat wij tot 2030 moeten wachten voordat dit probleem wordt opgelost. In dat licht is het slechts een piepklein goed nieuwtje dat de restgroep dan ook aangepast

wordt. Daar kan de minister mij niet blij mee maken, want het is toch een beetje een dooie mus, in beschouwing nemend dat wij tot 2030 moeten wachten totdat die toegankelijkheid geregeld is. Is het niet mogelijk om bijvoorbeeld tijdelijk een treinstel ertussen te plaatsen of naar andere, conventionele methodes te kijken waardoor mensen op kortere termijn wel zelfstandig met het openbaar vervoer kunnen reizen? Ik zou het zelfs bespreekbaar vinden dat zolang deze wanprestatie nog aan de orde is en mensen die een beperking hebben niet zelfstandig van het openbaar vervoer gebruik kunnen maken, deze mensen gratis kunnen reizen. Dan de gang van zaken met betrekking tot Drenthe. In eerste termijn heb ik mij er samen met de heer Mastwijk en anderen behoorlijk druk over gemaakt. De minister gaf toen aan dat wij de first opinion over de extra stops in Drenthe zouden krijgen – ik heb die echter tot nu toe niet gezien – en dat de second opinion eind mei gereed zou zijn. Ik wil op dit punt toch wel de druk op de ketel houden, want wij vinden dit echt een belangrijke zaak. Zeker voor Drenthe is dit van groot belang. Mijn laatste opmerking betreft de onderbenutting van de Betuwelijn. De minister heeft hierover een aantal cijfers genoemd maar in mijn eerste termijn had ik de relatie gelegd met het ongeluk bij Vleuten, waarbij naar voren kwam dat van de Betuwelijn veel te weinig gebruik wordt gemaakt. Ik verneem hierop graag de visie van de minister.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik ga straks een poging doen om de intercity naar Hoogeveen te halen. Ik heb geleerd dat zolang iets nog kan, je er ook gebruik van moet maken. Gelet hierop heb ik nu geen vragen, maar zal ik die verpakken in een sterk richtinggevend advies aan de minister.

Ik heb twee opmerkingen over de 5%-doelstelling. De vorige keer heb ik gezegd dat wij allen vast kunnen stellen dat het op de wegen langzamerhand wat leger wordt. Dat zou bepaalde lieden in ons land op het idee kunnen brengen om toch maar weer met de auto te gaan in plaats van met de trein. Ik zou de minister dringend willen adviseren om samen met de NS te zoeken naar oplossingen die ertoe kunnen leiden dat die mensen niet weer gebruik maken van de op het asfalt vrijkomende ruimte. Mijn tweede opmerking over de 5%-doelstelling heeft te maken met de aansturing van ProRail en de NS. Wie gaat de minister aansturen als het gaat om de realisering van deze doelstelling? Dat is mij namelijk niet helder. De berichten in de pers de afgelopen tijd geven mij ook aan dat wat dat betreft NS en ProRail nadrukkelijk naar elkaar zitten te kijken. Als de NS de 5% niet haalt en de minister de NS daarop vervolgens gaat aansturen, zal de NS op zijn beurt gaan wijzen naar ProRail. Dus laat de minister met beide partijen om de tafel gaan zitten om afspraken te maken over wie voor die 5% het meest verantwoordelijk is.

De CDA-fractie heeft indertijd de moties van de SP over de toegankelijkheid van de treinen gesteund. Er was een enkeling in onze fractie die vroeg of de dekking wel was geregeld, maar de rest van de fractie – dat waren er dus 40 – zei massaal: geen gezeur, Eurlings en de NS, regel het maar en doe het zoals het is afgesproken.

Ten slotte nog een paar woorden over de intercity in Drenthe. Ik heb het verslag van het vorige AO erop nageslagen. Het is weliswaar nog niet vastgesteld maar ik neem aan dat wat er staat juist is. Ik heb toen gezegd in aansluiting op een opmerking van mevrouw Van Gent: de NS heeft de minister blijkbaar wat ingefluisterd. Het ging toen over de daling van het aantal reizigerskilometers van twaalf miljoen naar acht miljoen terwijl er bovendien 6 mln. bij zou moeten. Het lijkt mij dat wij de informatie die de minister toen declameerde, vrijdag op de mail zouden moeten kunnen hebben. Dat is dan die first opinion waar collega Van Gent terecht op doelde. Wij willen die gewoon hebben, temeer ook omdat de mensen die het aangaat buitengewoon geïnteresseerd zijn in de onderbouwing van de NS. Daar valt namelijk ook nog wel iets op aan te merken. In de reactie op

het Locov worden een aantal percentages genoemd. Zo staat er dat 9% richting Utrecht reist en een overstap te Amersfoort verruult voor een overstap te Zwolle; «neutraal» staat er dan achter. Bij dat laatste kan ik mij ook wel iets voorstellen, want een keer overstappen blijft gelijk. Echter, als je de plannen van de NS gaat uitvoeren, is er toch ook een aantal mensen dat voortaan twee keer moet overstappen. Als de NS alle pro's en contra's op een rij zet, moet dat wel volledig gebeuren.

De minister heeft warme woorden gesproken over de verbetering van P+R. Ik heb het in mijn vorige bijdrage uitgebreid gehad over de bereikbaarheid van de regio Zuid-Drenthe. Ik heb het daarbij niet zozeer gehad over de cijfers en de procenten – dat is schijnnaauwkeurigheid – als wel over de bereikbaarheid van de regio en de toegankelijkheid onder andere via P+R. De gemeente Hogeveen heeft op dit moment 2 mln. op de plank liggen voor de aanleg van een compleet nieuwe P+R-plek aan de overkant van het station, in die oksel die ervoor zorgt dat de snelheid toch al uit de trein is op dat moment, inclusief een spoortunnel. Het gaat dan om 400 plaatsen die ervoor zorgen dat de inwoners van Drenthe met het oog op het milieu en een goede bereikbaarheid op een intercity kunnen stappen. Ik zou dat de minister als laatste indringend richtinggevend advies mee willen geven.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Op de moties waaronder die over de ontogankelijkheid zal ik op een later tijdstip terugkomen. Daar zal ik dus nog formeel op reageren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wanneer zal dat dan zijn?

Minister **Eurlings**: Snel. Volgende week?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Snel vind ik te vaag.

Minister **Eurlings**: U weet ook hoe de systematieken zijn. Een motie zonder geld kan een mooi signaal zijn, maar dat zegt natuurlijk in begrotingstermen helemaal niets. Als u dat echt wilt, zullen wij sowieso voor een situatie komen te staan waarin u ook de budgettaire consequenties van zo'n motie in ogenschouw moet nemen. U komt dan ook voor een bepaalde keuze te staan. Dat is wel overeenkomstig de manier waarop wij in onze volwassen verhoudingen met elkaar omgaan.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u nu even. Ik vind het terecht dat mevrouw Van Gent aan u vraagt binnen welke tijdspanne u met uw reactie denkt te kunnen komen. Het is aan u hoe u daarop terugkomt, tenzij de Kamer er verdere condities aan verbindt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn bod zou zijn 1 juni.

De **voorzitter**: Er wordt hier een bod gedaan. Aanvaardt u dat bod, minister?

Minister **Eurlings**: Ik heb daar geen enkel probleem mee, maar ik heb zojuist wel al gewezen op de relatieve waarde van die beantwoording.

De **voorzitter**: Dat is goed genoteerd. 1 juni lijkt ons een prima bod en ik constateer dat u dat heeft aanvaard.

Minister **Eurlings**: Waarbij ik nogmaals zeg, dat het zomaar een antwoord kan zijn waarin wij doorverwijzen naar discussies die wij hier op een later tijdstip nog zullen moeten voeren. Zonder dekking sla je namelijk nog geen deuk in een pakje boter.

Dan kom ik te spreken over de toegankelijkheid in relatie tot de treinstellen. Toegankelijkheid heeft twee kanten, namelijk het station en de trein. Ik vind het toch heel belangrijk dat de NS nu aan het kijken is of het materieel dat nog heel lang rijdt en niet toegankelijk is, aangepast kan worden. Het combineren van treinstellen blijkt in de praktijk niet goed mogelijk. Ook dat heb ik nagevraagd. Ik heb het dan over het beeld waarbij een wagon toegankelijk is en de overige wagons niet, waarbij je op die ene wagon een grote sticker plakt zodat iedereen weet waar hij naartoe moet en zich moet haasten op het moment dat de trein stopt. Het blijkt heel moeilijk om de trein altijd zo samen te stellen. Dat is operationeel enorm complex. Daarom vind ik het goed dat de NS nu een andere mogelijkheid aan het bekijken is. Dat stelt ons wellicht in staat om de treinstellen in 2030 helemaal toegankelijk te doen laten zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou het wel prettig vinden als dit helder wordt beschreven in de notitie van 1 juni. Ik wil gewoon weten welke praktische kortetermijnoplossingen mogelijk zijn. In eerste termijn hebben diverse fracties er uitgebreid aandacht voor gevraagd. De NS zegt op dit moment geen aanpassingen te doen die de toegankelijkheid ten goede komen, wat ook de CG-Raad ons heeft geschreven. Daar was Kamerbreed ongenoegen over. Dus zal de minister met een tegenbod moeten komen.

De **voorzitter**: U noemt het nu een notitie?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Of een brief.

Minister **Eurlings**: Ik zal daarin kort aangeven welk onderzoek de NS op dat punt aan het doen is. Wat betreft verdere informatie zal ik de resultaten van het onderzoek moeten afwachten. Je doet een onderzoek namelijk niet als je van tevoren de conclusies kent. Zo geldt dit ook voor dit onderzoek.

Dan kom ik op de MER-operatie in relatie tot de A27. De heer Cramer kan ik zeggen dat wij nog in de planfase zitten en dat er nog geen onomkeerbare besluiten zijn genomen en er dus nog niet is aanbesteed.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De uitvoering van de MER is aanbesteed. Daarin zie ik niet de spoorvariant. U hebt gelijk dat er nog geen onomkeerbare beslissingen worden genomen, maar met een belangrijk onderdeel van het proces gaat dus die spoorvariant niet meedraaien. En dat is mijn kritiek. Er zijn vragen over gesteld maar ondertussen dendert die trein voor de weg dan wel door.

Minister **Eurlings**: De trein dendert helemaal niet door. Eerder dit jaar ben ik gekapitteld door Cora van Nieuwenhuizen in het Brabantse omdat er vertraging was met de A27. De gehele regio was er woedend over. Ik heb dat herbevestigd gekregen tijdens het bestuurlijk overleg. Daarna heb ik nog even met mevrouw Van Nieuwenhuizen gesproken om aan te geven dat het proces niet verder vertraagd mag worden. Ik heb u gezegd dat voordat er onomkeerbare beslissingen worden genomen, ik uw vragen zal beantwoorden. Ook hierbij is de vraag wat die beantwoording kan inhouden. Ik heb eerder gewezen op de grote budgettaire consequenties. Misschien is het mogelijk om wat betreft de manier waarop je het plan maakt al enigszins vooruit te lopen, dingen niet onmogelijk te maken et cetera. Ik kom dus snel met de beantwoording van die vragen, voordat er definitieve keuzes rond de A27 zijn gemaakt.

Verder is gesproken over aanvullende maatregelen met betrekking tot ProRail. Ik vind het belangrijk dat de sector zijn verantwoordelijkheid neemt. Sectorpartijen, inclusief ProRail, moeten daarover in gesprek blijven. ProRail heeft jarenlang een onderuitputting gehad van zijn werk-

zaamheden. Bij de weg was dat trouwens hetzelfde. Toen ik begon op mijn ministerie heb ik mij laten vertellen dat er jaar na jaar een onderuitputting was. Voor het eerst sinds mensenheugenis hebben wij inmiddels geen onderuitputting meer ten aanzien van besteding op de weg. Dus de machine is aan het draaien. Bij het spoor zijn die problemen er nog steeds maar ik juich het toe dat ProRail, deels gefinancierd uit datgene wat achterstallig was en uit efficiencywinst omdat het zaken goedkoper heeft kunnen realiseren, nu zo veel extra geld op de mat gaat leggen. Dat zal onder andere gebruikt worden voor sneller onderhoud en het in oude luister herstellen van het Centraal Station van Amsterdam. Als de tussenplafonds op dat station weg zijn en de oude hal in volle luister weer zichtbaar is, vind ik dat een visitekaartje voor het openbaar vervoer in Nederland.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kortom, dat geld wordt weggezet.

Minister **Eurlings**: Het geld wordt weggezet, zeer zeker. Absoluut. De heer Bert Klerk heeft het plan op het ministerie gepresenteerd. Rekent u erop dat hij erop gebrand is om die versnelling ook door te voeren. Ook hij voelt die druk, die hete adem, niet alleen van u maar ook van de spoorsector. De versnelling van 140 mln. wordt volledig gerealiseerd in de periode 2009–2012, dus net in deze moeilijke jaren. Die voortgang zal ik via reguliere kwartaalrapportages scherp in de gaten houden. In april 2008 kwam het verzoek om de Kamer te informeren over de stand van zaken rond de besluitvorming over de Oosterspoorbaan en de Maliespoorbaan. Ik heb de vaste Kamercommissie daarop een reactie gestuurd met daarin de reden voor het besluit om een van de aansluitingen te laten vervallen. In het AO van juni 2008 heb ik toegezegd de Kamer schriftelijk te informeren naar aanleiding van reacties van de goederenvervoerders. In deze schriftelijke reactie ben ik ingegaan op de noodzaak van de capaciteitsuitbreiding waarvoor de aansluiting moet vervallen en op de consequenties daarvan voor het goederenvervoer. Ik heb toen ook aangegeven mij bewust te zijn van het dilemma, waarin je enerzijds capaciteit vergroot en anderzijds een omrijmogelijkheid weghaalt. Ik kan ook zeggen dat het bij mij rationeel maar zelfs ook een heel klein beetje emotioneel niet goed voelt. Ik heb het ook vaak bij ons ter sprake gebracht. Je komt hier wel voor de keuze te staan tussen het een of het ander, of meer capaciteit of die omrijroute. Nu blijkt dat er voldoende omrij-alternatief is, heb ik de capaciteitsuitbreiding laten prevaleren, met overigens een beetje pijn in hart. Naar aanleiding van vragen tijdens het MIRT-overleg van 15 december heb ik toegezegd nog eens bij ProRail te vragen of het goederenvervoer van dit besluit problemen kan ondervinden. Begin april heb ik de Kamer nogmaals gemeld dat de desbetreffende treinen zonder probleem kunnen worden omgeleid. ProRail heeft op grond van artikel 17, lid 3, de verplichte consultatie bij de vervoerders doorlopen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het afschrift aan de Kamer met de mogelijkheid om het in een zienswijze te verwoorden, heeft ons, voor zover ik kan nagaan, niet bereikt.

Minister **Eurlings**: Ik kom erop terug. Ik zal dat precies nagaan. U hoort daarna van mij.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is overigens niet mijn bedoeling om het spoor terug te bouwen, want ik heb gezien dat het inmiddels opgebroken is, maar het gaat mij wel om de helderheid in de procedures met het oog op toekomstige situaties.

Minister **Eurlings**: Ja.

De **voorzitter**: Wanneer komt de minister daarop terug?

Minister **Eurlings**: Binnen een paar dagen wellicht. Zodra ik het antwoord heb, krijgt u het. Ik ga ervan uit dat het volgende week is. De overbelastverklaring Nijverdal is op dit moment nog niet aan de orde. Ik heb al gezegd dat het proces in gang is en dat daar een nieuwe overbelastverklaring uit kan voortkomen. Daar gelden de standaard-procedures voor. Ik stel de Kamer op de hoogte zodra wij de nieuwe overbelastverklaringen in beeld krijgen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voor zover mijn informatie op dit moment strekt, staat het proces stil, omdat er door partijen is geconstateerd, ProRail voorop, dat het gewoon niet past op Zwolle – de NS heeft dat ook beaamd – omdat er anders een te grote overgang zou zijn ten aanzien van perrons. Waar het mij om gaat, is dat dit tot een overbelastverklaring leidt en dat ProRail dientengevolge met een plan zal moeten komen over hoe een en ander wel gerealiseerd kan worden. Dat gebeurt echter niet. Ik wil dat die overbelastverklaring er komt zodat er actie kan worden ondernomen om tot een oplossing te komen.

Minister **Eurlings**: Mij is gemeld dat er intussen een oplossing is gevonden middels een capaciteitsplan om tegemoet te komen aan het probleem waarop de heer Cramer doelt. Dan kom ik te spreken over de zes-zesvariant. Als die variant mogelijk blijkt, gaan wij die ook uitvoeren. Wat dat betreft ben ik dus niet redenen aan het verzinnen om niet direct door te pakken. Maar het kost altijd heel veel geld. Het verschil tussen zes-vier en zes-zes waarbij de intercity's en de sprinters beide om de tien minuten rijden, betekent financieel behoorlijk wat. Je hebt er niets aan als die treinen echt leeg zouden rijden en het dus niet rendeert. Dan komt men er ook qua bedrijfsvoering niet goed uit. Dus er moet sprake zijn van een behoefte. Wij zijn inmiddels bezig met de planstudies. Medio 2010 worden die opgeleverd en dan is er een helder beeld. Als er voldoende vraag is die je ook kunt triggeren door een beter product, pakken wij door naar zes-zes. Dat zou alleen maar mooier zijn, want dan komt die metroachtige verbinding nog sterker tot haar recht. Ik kan het alleen maar met de heer Cramer eens zijn met betrekking tot Gouda. Ik betreur deze gang van zaken zeer. Ik kan het echt niet mooier maken dan het is. Ik wil nogmaals nagaan of er een noodvoorziening kan worden gerealiseerd, een soort van noodoplossing. Het punt is dat voor de structurele oplossing nu wel alles in rij en gelid is gezet, maar dat de desbetreffende termijn niet houdbaar bleek vanwege verkeerde veronderstellingen. Maar misschien is er met een noodoplossing wat te regelen. Mevrouw Gerkens heeft gevraagd naar de kortetermijnmaatregelen. ProRail heeft eind 2008 aangegeven dat de planning van de kortetermijnmaatregelen onder druk stond. Ik heb ProRail hierop gevraagd de planning nader uit te werken. Ik wil namelijk een volledig en betrouwbaar beeld hebben. Wij hebben die maatregelen hard nodig. ProRail heeft daarop in maart 2009 een gedetailleerde en geactualiseerde planning opgeleverd. Het onafhankelijk bureau Horvat & Partners, in dit huis vaker genoemd tegenwoordig, is gevraagd deze planning te toetsen in samenwerking met Rijkswaterstaat. In het kader van de tweede voortgangsrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is de Kamer begin april geïnformeerd over het feit dat de realisatie van de kortetermijnmaatregelen iets later zal zijn dan oorspronkelijk voorzien. De uitkomsten van de audit bevestigen dit ook in grote lijnen. Een deel van de maatregelen zal op tijd zijn maar de grootste maatregelen zijn wat later gereed dan bij het project OV SAAL in maart 2008 werd verwacht. Dat zit met name in technische complicaties en in de uitvoering van de werkzaamheden in stedelijk gebied. Dat vergt meer werk. De detailleringsslag die bij de onderzoeksfase is gemaakt, is moeilijker gebleken dan men van

tevooren had verwacht. Wij blijven kijken of wij niet toch kunnen versnellen, want wij willen zo rap als mogelijk die zaak gereed hebben. Horvat & Partners heeft bevestigd dat het een heel reëel verhaal is dat er nu ligt. ProRail heeft aangegeven nogmaals te willen bekijken of versneling mogelijk is. Ik juich dat natuurlijk toe, maar het is wel een hele kluit. Dan kom ik te spreken over het systeem van het beheerplan en het vervoerplan. Wij hebben hier te maken met een heel serieus proces, waarbij intensief wordt gekeken naar wat mogelijk is en wat er beter kan en moet. Tot op het niveau van de minister en de president-directeur zijn er echt gesprekken waarin je gewoon met elkaar uitspreekt: sorry, maar dit moet nog een stap beter. Tegelijkertijd is het zo dat het zomaar stellen van doelen zonder ze waar te kunnen maken, betekent dat al die doelen hun relevantie totaal verliezen. Dan is het van generlei waarde meer wat je afspreekt. Dat is dus het snijvlak. Je moet heel ambitieus zijn maar het moet nog wel net haalbaar zijn. Anders is de opwaartse druk van dit systeem bij voorbaat weg. Dat is dus een beetje de wisselwerking waarmee je hierbij te maken hebt. De only way is up, het moet dus steeds beter. Echter, als je iets onmogelijks met de NS afspreekt, weet je zeker dat ze het jaar daarna de klauw op de kop krijgen en daar is ook de reiziger niet mee gebaat. Dat klinkt misschien een beetje Haags allemaal, maar wij hebben op een van de drukst bereden spoornetten in de wereld, nu wel een product dat qua klantvriendelijkheid en klantoordeel eigenlijk nog nooit zo goed heeft gescoord. Het moet altijd beter, maar wij hebben wel een product waar ik internationaal echt voor de dag mee durf te komen. De heer Mastwijk heeft gevraagd naar de situatie met betrekking tot Hoogeveen. De Kamer krijgt de first en second opinion. Wij moeten ons daarbij wel realiseren dat het hierbij gaat om cijfers die ook bedrijfsvertrouwelijk kunnen zijn. Dat is iets wat wij moeten respecteren.

De heer **Mastwijk** (CDA): Met alle respect, tijdens het vorige AO op 22 april jl. heeft de minister gewoon cijfers genoemd, dus in de openbaarheid. Die kunnen wij dus morgen ook gewoon op de mail krijgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb mijn aantekeningen van de vorige keer nog even meegenomen. Daarin staat en dat is een letterlijk citaat van de minister: de first opinion komt naar ons toe. Wij hebben er inderdaad toen nog over doorgevraagd dat dit in openbaarheid gedeeld kon worden. Dus het kan echt niet zo zijn dat de minister daar nu op terugkomt.

Minister **Eurlings**: Het is altijd een beetje moeilijk dat nadat ik nog geen halve zin heb kunnen uitspreken, er meteen van alles wordt gedacht. Ik herneem dus mijn beantwoording. Het gaat om cijfers die bedrijfsvertrouwelijk kunnen zijn. Het zijn niet de cijfers die ik u de vorige keer heb genoemd. Die krijgt u dus gewoon. Er kan evenwel ook sprake zijn van cijfers rond kosten en opbrengsten die verder gaan dan dat. Het kan zijn dat die echt een kijkje geven in de keuken van de NS en die, wanneer die op een verkeerde manier naar buiten komen, verkeerde gevolgen kunnen hebben. Daarom kan het zijn dat een gedeelte van de cijfers vertrouwelijk moet worden gewisseld. Daarbij komt dat het voorspellen van de groei van veel factoren afhankelijk is, zeker in deze tijd. Er is wat dat betreft sprake van marges. Zoals ik een kleine maand geleden heb meegedeeld, zal ik u de cijfers zoals ik die van de NS heb gekregen toesturen plus het onderdeel van Booz & Co met betrekking tot de vraag of de kosten en opbrengsten en de groei zoals de NS die voorstelt, aanneemelijk zijn. In die analyse kunnen dus een aantal bedrijfsvertrouwelijke gegevens zitten. En daar vraag ik uw aandacht voor. Booz & Co krijgt inzicht in alle cijfers, inclusief de bedrijfsvertrouwelijke gegevens, en dat is ook van belang voor ons om de goede conclusies te kunnen trekken. Ik ga ervan uit dat op basis van de second opinion wij ons ook een oordeel

kunnen vormen over de vraag of wij het geld over hebben voor de variant zoals voorgesteld door Hoogeveen zelf. De voorwaarde is dan natuurlijk wel dat de NS die variant wil gaan rijden.

Het lijkt mij het beste dat ik de Kamer in een keer allebei die beelden toestuur. Voor het eind van deze maand krijgt zij de first en second opinion toegestuurd. Dan moeten wij nog even bekijken hoe wij met bepaalde bedrijfsvertrouwelijke gegevens omgaan. In ieder geval zitten wij dan nog ruim binnen de termijn om met elkaar de goede conclusies te kunnen trekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het toch een beetje vervelend. De vorige keer is gezegd dat die first opinion naar ons toe zou komen. Daar ben ik al zeer geduldig over geweest. En nu wil de minister opeens beide opinions gezamenlijk naar de Kamer sturen. Ik wil die first opinion gewoon hebben.

De **voorzitter**: Ik heb even de toezeggingen van het vorige AO nagekeken en daar staat in: voor eind mei. Bij mijn weten is het nog geen eind mei.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is echt niet waar. Er is een knip gemaakt; de first opinion komt naar ons toe en dan komt er een onafhankelijke second opinion eind mei. Dat is wat er is afgesproken. Ik heb het letterlijk opgeschreven en echt heel nauwkeurig.

De **voorzitter**: Het is van belang dat wij vasthouden aan de juiste formulering van de toezeggingen. Ik begrijp nu van de griffier dat ze toen niet zijn voorgelezen. In ieder geval komt het volgende beeld uit die toezeggingen naar voren komt: eind mei zal de Kamer de onderbouwing van deze wijziging en de second opinion ter zake ontvangen. Zo is het genoteerd.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik was er toen niet bij, maar ik heb doorgekregen dat voor het eind van de maand mei de second opinion met de brief zou komen.

De **voorzitter**: Dus in gezamenlijkheid, beide beelden voor eind mei.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het echt vervelend. Ik was er toen wel bij. Als het gaat om de first opinion was het uitdrukkelijk de bedoeling dat mensen uit Drenthe erop zouden kunnen reageren. Nu wordt hun die mogelijkheid voorlopig ontnomen om richting die second opinion hun eigen visie te geven. Dat hebben wij de vorige keer gewoon zo besproken.

De **voorzitter**: Is de minister in staat om daaraan tegemoet te komen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): En dat bedrijfsvertrouwelijke gedeelte zat niet in die first opinion, zoals de minister toen zelf ook heeft aangegeven. Dus het is geen enkel punt om ons nu die first opinion ter beschikking te stellen.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de minister.

Minister **Eurlings**: Het heeft weinig meerwaarde om hetgeen ik hier gezegd heb apart aan u te doen toekomen. Ik dacht echt dat wij het in één klap allemaal op tafel zouden leggen. Als u erop staat, stuur ik u die first opinion gewoon toe. Ik zeg er nogmaals bij dat die weinig waarde heeft zonder een gedegen second opinion. Wij zullen er van tevoren toch niet over praten, dus vind ik dat er veel wind wordt gemaakt om redelijk weinig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Tegen die opmerking over wind maak ik echt bezwaar want wij hebben dat gewoon afgesproken.

De **voorzitter**: Ik verzoek u en de minister zich te onthouden van dit soort commentaren. Deze toezegging is genoteerd. De Kamer krijgt eerst de first opinion en daarna de second opinion.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik mag aannemen dat dit per omgaande gebeurt, want wij zitten er al even op te wachten.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik steun dit verzoek.

Minister **Eurlings**: U krijgt de volgende week de first opinion en voor het eind van de maand de second opinion.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij te corresponderen met eerdere toezeggingen. Overigens maak ik van deze gelegenheid gebruik om te melden dat de heer Mastwijk inmiddels naar Hoogeveen is vertrokken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De Taskforce sociale veiligheid is in oprichting. Ik kan melden dat deze week de voorzitter van de taskforce is benoemd, te weten de burgemeester van Tilburg, de heer Vreeman. De benoeming is verder op orde, inclusief de bemensing van de taskforce. De 160 km/uur vind ik echt belangrijk. Ik zou het jammer vinden als wij voor het geld dat wij beschikbaar hebben maar één corridor kunnen versnellen in plaats van misschien wel drie of vier. Ik denk echt dat het een winstpunt is voor het openbaar vervoer als wij sneller kunnen gaan rijden. Ik had het graag willen bereiken met bijvoorbeeld de versie groen. Ik heb wel de partijen op het spoor ervoor nodig. Code 147 is inderdaad eerder niet positief bejegend door de Europese Commissie. Omdat ik zelf echt tot het gaatje wil gaan, ben ik bereid om, indien alsnog overeenstemming kan worden bereikt hierover, mijn ultieme best te doen om Brussel op andere gedachten te brengen. Ik wil gewoon niet opgeven omdat wij anders kiezen voor veel minder resultaat voor hetzelfde geld.

Mevrouw **Gerken** (SP): Het is toch bizar dat als de EU zegt dat code 147 niet meer gebruikt mag worden, deze minister dan teruggaat naar de EU om te zeggen: ja, maar de NS wil het zo graag. Zet dan gewoon in op systemen die wel goedgekeurd kunnen worden. Ik begrijp dat het bij de Hanzelijn gewoon hangt op het doorhakken van knopen ten aanzien van de inbouw van ERTMS. Dus ik zou zeggen: zorg dat die knopen doorgehakt worden en blijf niet werken aan oude systemen. En dan kunnen wij gewoon vliegenvlug naar 160 km/ uur.

Minister **Eurlings**: Het is de Kamer zelf die in veel debatten heeft gevraagd om zo veel als mogelijk resultaat te verkrijgen voor het beschikbare geld. Ik heb de Kamer daarin altijd gesteund. De ERTMS-oplossing is veel duurder, waardoor je veel minder versnelling bereikt voor hetzelfde geld. Vandaar dat wij geprobeerd hebben met de sector om met een doorontwikkeling van «oude» technologie hetzelfde effect te bereiken. Een hoge Commissieambtenaar heeft eerder aangegeven dat hij dit een systeemverandering vond die hij echt te ver vond gaan. Dat neemt niet weg dat ik bereid ben, zeker als de sector mij daarin steunt, om het gesprek met de Commissaris aan te gaan en te kijken of er, gelet op het grote belang van een sneller openbaar vervoer, niet een mouw aan te passen is. Als er ook maar enige kans is om voor hetzelfde geld vier keer zo veel versnelling te bereiken, dan vind ik dat wij daarvoor moeten gaan. Wel vind ik dat wij de komende tijd tot een conclusie moeten gaan komen. Daarom zal ik er een nadere brief achteraan sturen richting de goederen-

vervoerders en de andere partners, teneinde snel tot een onderbouwing te komen ten aanzien van de vraag of je er met die pakweg 37 mln. wel bent.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U gaat straks allerlei pogingen doen richting Europa. Als die pogingen niet lukken, hebben wij tijd verspild, terwijl wij toch allemaal snelheid nastreven. Wanneer is voor u dan het moment waarop u zegt: dit is een heilloze route, wij moeten een andere oplossing gaan kiezen? Of gaat u hier komend jaar mee bezig zijn?

Minister **Eurlinga**: Nee, de Kamer heeft mij niet zo leren kennen. Ik ga er niet komend jaar mee bezig zijn. Als er nog een kansje is om meer te bereiken voor hetzelfde geld, vind ik het niet goed om nu al de knoop door te hakken en dat kansje te laten liggen. Dat is namelijk de enige andere keuze: wij geven het op, wij kiezen voor maar één versnellingscorridor in plaats van voor pakweg vier. Als het niet anders kan, dan zij dat zo, maar ik vind wel dat wij eerst alles moeten proberen om het wel te laten lukken. Nogmaals, ik ga rappelleren en ik wil een onderbouwing hebben. Vervolgens kom ik met de uitkomsten daarvan bij de Kamer terug. Ik hoop dus meer te bereiken voor het geld dat wij hebben.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Naar mijn overtuiging is code 147, in tegenstelling tot wat de EU beweert, niet een nieuw systeem maar een bestaand systeem dat wij zelf hebben beperkt in regelgeving door dit vast te leggen. Code groen was altijd een maximumsnelheid en als die maximumsnelheid niet meer 140 km/uur is maar 160 km/uur omdat het materieel dat aankan, was dat in de oorspronkelijke wetgeving altijd voorzien. Alleen, dat is door onze eigen regelgeving beperkt. Dat is mijn motief. Dus in tegenstelling tot wat de EU beweert, is code 147 geen nieuw systeem maar een beperktere interpretatie van oude regelgeving.

Minister **Eurlinga**: De krachtige manier waarop u dat altijd betoogd hebt, is juist voor mij een motivatie om tot het gaatje te gaan. Tot nu toe heeft de Commissie het echt anders geïnterpreteerd. Misschien vraag ik de heer Cramer wel om mij te vergezellen als ik naar Brussel ga.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat lijkt mij gezellig.

Minister **Eurlinga**: Dan introduceer ik hem als onze «railway specialist».

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan doe ik een treintje op mijn revers en dan geloven ze het gelijk.

Minister **Eurlinga**: Alle gekheid op een stokje, het zou dus ook mijn aanvliegroute zijn om nogmaals in Brussel te bepleiten dat men er daar niet zo rabiaat over moet doen. Laat ik dan maar proberen om niet het mooiste jongetje van de klas te willen zijn in Europa. Maar eerst hebben wij een akkoord nodig tussen de vervoerders onderling. En daar ga ik nu op rappelleren. Het is de enige optie die nog is overgebleven met de oude technologie. Ik had liever gehad dat de andere gewerkt hadden, maar dit is het laatste wat nog mogelijk is. Laten wij maar hopen dat dit dan lukt. Rond prijsstijgingen is de concessie regulerend. Zoals ook de consumentenorganisaties zeggen gaat het met name om prijs en kwaliteit. Dat is tot nu toe geen belemmering geweest voor een historisch hoge groei de laatste tijd, maar natuurlijk heeft de kostenontwikkeling wel onze aandacht. Er werd genoemd een prijsstijging van de trein ten opzichte van auto maar dat zegt niets over de totale kosten van de trein ten opzichte van de auto. Dat beeld is niet helder. Wat naar mijn stellige overtuiging wel heel veel gaat schelen is de kilometerprijs, omdat je dan een eerlijker vergelijk krijgt ten aanzien van het betalen per kilometer. Als mensen nu een dure auto voor hun huis hebben staan, zijn de kosten van het gebruik

van die auto relatief heel laag, want de bpm en de motorrijtuigenbelasting zijn al betaald. Als je met de trein gaat reizen de helft van de dagen, staat die auto de andere helft van de dagen stil en betaal je dus eigenlijk dubbel. Straks kost die auto qua vaste lasten niets meer en betaal je alleen voor gebruik en is de trein dus een veel concurrerender alternatief. Ik denk dat dit in het vergelijk tussen trein en auto een heel groot verschil gaat maken. Wat dat betreft ben ik er zeer op gebrand om hard door te werken aan de plannen die Paul Nouwen, wiens tragisch heengaan ons allen zeer heeft geraakt, heeft uitgewerkt en de principes die hij heeft vastgesteld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb nog een nabrander met betrekking tot Eijsden. De minister heeft gezegd hierover met nadere informatie te komen. Kunnen wij die verwachten voor 18 juni als wij het AO over grensoverschrijdend spoorvervoer hebben?

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik heb nog geen antwoord gehad op een aantal vragen dat in de eerste termijn is blijven liggen, zoals over de uitbreiding van het nachtnet, over de sancties bij het niet nakomen van afspraken en over de spoorwegpolitie. Ik zou dat antwoord wel graag willen hebben. Omwille van de tijd mag dat overigens ook schriftelijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ook van mij zijn nog een paar vragen onbeantwoord gebleven, zoals over de 30 mln. voor Amsterdam CS, over BleiZo en Stedenbaan, over de versnelling van ov-projecten in het kader van het crisisakkoord en over een soepele overgang tussen NS en regionale vervoerders.

De **voorzitter**: Is de minister bereid de vragen van mevrouw Gerkens en mevrouw Roefs schriftelijk te beantwoorden?

Minister **Eurlings**: Akkoord.

Toezeggingen

- De minister zegt toe geen onomkeerbare besluiten te nemen ten aanzien van de voorgenomen wijziging van de dienstregeling voor 2010 ten aanzien van de intercity Groningen–Schiphol totdat de uitkomsten van de second opinion bekend zijn. Daarnaast zal de Kamer volgende week de (cijfermatige) onderbouwing van deze voorgenomen wijziging van de dienstregeling ontvangen en eind mei de second opinion ter zake.
- De Kamer zal zo spoedig mogelijk nader worden geïnformeerd over de snelheidsverhoging op het spoor, over het nader overleg met de Europese Commissie over de alternatieve beveiligingssystemen (ATB Groen en Code 147) en over de MKBA ERTMS.
- De minister zal de Kamer nader informeren over de ervaringen met de Taskforce vitaliteit spoorsector en de mogelijkheden voor het benoemen van een onafhankelijk voorzitter van deze taskforce, vóór het einde van het meireces.
- De minister zal de provincie Limburg vragen of het Arcadisrapport ten aanzien van Eijsden openbaar kan worden gemaakt. Vóór 18 juni 2009 zal de minister de Kamer nader informeren over de bediening van station Eijsden.
- De minister zal de Kamer rond de zomer van 2009 informeren over de uitkomsten van het gesprek met HSA over de snelle verbinding Den Haag-Eindhoven.
- De minister zal geen onomkeerbare besluiten nemen inzake de A27 in relatie tot de eventuele aanleg van de spoorlijn Breda-Utrecht tot het moment waarop de Kamer met de minister heeft kunnen spreken over de beantwoording van de Kamervragen ter zake.

- De minister zal de Kamer in het najaar van 2009 informeren over de mogelijkheden om stations waar treinen zonder sanitaire voorzieningen stoppen, te voorzien van sanitaire voorzieningen.
- De minister zal de Kamer in het najaar van 2009 informeren over het plan van aanpak reisinformatie en informatie bij ontregeling.
- De Kamer zal het gehele rapport van HCG over outputsturing ProRail ontvangen.
- De Kamer ontvangt zeer binnenkort de reactie van de minister op het Actieplan van de SP-fractie «Groei op het spoor».
- De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd over de mogelijkheden voor de reistijdverbetering (inzet extra sprinter) op het traject Amersfoort-Harderwijk.
- De Kamer wordt schriftelijk nader geïnformeerd over de mogelijkheden voor het uitvoeren van een MKBA naar het nacht- en weekendwerk op het spoor.
- De minister zal de Kamer vóór 1 juni 2009 nader informeren over de uitvoering van de moties inzake toegankelijkheid (25 847, nrs. 64, 65, 66 en 67) en de budgettaire gevolgen daarvan.
- De minister zal de Kamer schriftelijk nader informeren over het proces van de besluitvorming rond het Maliebaanspoor in relatie tot de verplichting die er op grond van de Spoorwegwet zou bestaan om de Kamer het besluit ter zake voor te leggen.
- De Kamer ontvangt vóór eind mei 2009 een brief over het overbelast verklaren van het spoor bij Nijverdal.
- De minister komt schriftelijk terug op de vragen over de 30 mln. voor de aanpassing van station Amsterdam CS, de aansluiting/samenwerking tussen NS en regionale vervoerders, de Stedenbaan, de mogelijkheden voor sancties bij het niet nakomen van de prestatieafspraken uit het Beheer- en Vervoerplan, de spoorwegpolitie en het nachtnet.

De **voorzitter**: Ik dank de aanwezigen op de publieke tribune en degenen die dit algemeen overleg thuis hebben gevolgd, de leden en vanzelfsprekend de minister en zijn ambtenaren. De minister heeft het allemaal met stoom en kokend water moeten doen. Deze stoomtrein is toch tot het eindpunt geraakt. Ik wens ons allen toe dat wij nu stoom kunnen gaan afblazen. Hiermee sluit ik dit algemeen overleg.