
6 Spoor

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg over het spoor (29984, nr. 275).**

De **voorzitter**:

Ik hoop dat de leden zich beperken tot het voorlezen van de moties. De eerste spreker is de heer Slob van de fractie van de ChristenUnie. Hij loopt weg, dus het woord is aan de heer Aptroot van de fractie van de VVD.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik heb geen spreektijd nodig. Ik zie van mijn inbreng af.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U bent nu mijn favoriete deelnemer aan dit debat. Het woord is nu toch aan de heer Slob.

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb dit VAO gevraagd om onder andere een motie in te dienen die vraagt om een resultaatsverplichting voor de intercity Eindhoven-Heerlen-Aken. De minister heeft echter na het AO nog toegezegd dat zij met plannen zal komen voor een zware inspanningsverplichting voor deze verbinding. We zullen nog spreken over de concessie. Ik vraag de minister of zij ons wel rond die tijd met een brief wil laten weten wat die zware inspanningsverplichting inhoudt, wat de randvoorwaarden zijn en of er een akkoord is met de Duitsers en de provincie Limburg over de benodigde investeringen.

Ik had nog een motie voorbereid die ik niet zal indienen, rond de werkzaamheden bij station Zwolle in 2012. De minister heeft aangegeven dat zij alternatieven wil onderzoeken, het omleiden van treinen via Deventer. Ik zie nu overal in de regio borden hangen waarop wordt aangekondigd dat het station gewoon vier weken dichtgaat. Ik vraag de minister om ons op de hoogte te houden van deze ontwikkelingen en even te kijken naar de communicatie.

Tot slot heb ik nog één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister met NS heeft afgesproken om bestaande grensoverschrijdende verbindingen die NS zelf rijdt of waaraan NS financieel bijdraagt in stand te houden, inclusief een zware inspanningsverplichting om aanvullende grensoverschrijdende verbindingen te realiseren waarbij de hoofd railnetvervoerder zoveel als mogelijk of gewenst dient te streven naar IC-kwaliteit;

overwegende dat desondanks de intercity Roosendaal-Antwerpen op de nominatie staat om in 2012 te verdwijnen en ook in de plannen van NS voor 2015–2025 niet expliciet wordt genoemd als intercityverbinding;

verzoekt de regering, zich tot het uiterste in te zetten voor behoud van de intercityverbinding Roosendaal-Antwerpen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 277 (29984).

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Ik zie dat ik nog maar 40 seconden spreektijd heb. Ik ga ervan uit dat dit niet klopt, maar ik zal wel direct mijn eerste motie voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor NS aantrekkelijk kan zijn om over te schakelen naar een uitgekilde dienstregeling bij slecht weer omdat de compensatieregeling bij vertraging wordt gehanteerd op basis van de uitgekilde dienstregeling en niet op basis van de originele dienstregeling;

overwegende dat voor een groot deel van de reizigers een uitgekilde dienstregeling vertraging oplevert;

verzoekt de regering om in overleg te treden met NS om in geval van een uitgekilde dienstregeling de compensatieregeling bij vertraging te handhaven op basis van de bestaande dienstregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 278 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het Rijk meebetaalt aan de bouw van fietsenstallingen op de grote stations;

overwegende dat sommige gemeentes van plan zijn louter betaalde fietsenstallingen te bouwen;

verzoekt de regering, aan de rijksbijdragen voor de bouw van fietsenstallingen voorwaarden te verbinden waardoor

De Jong

gratis fietsenstallingen rondom stations beschikbaar blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 279 (29984).

De volgende spreker is de heer Monasch van de fractie van de Partij van de Arbeid. Hij ziet af van zijn spreektijd, zodat nu het woord is aan mevrouw Van Tongeren van de fractie van GroenLinks.



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Mijn collega Linda Voortman sprak op 11 oktober met de minister over de mogelijkheden om routedwang toe te passen voor goederentreinen naar de Betuwelijn. De reguliere lijnen lopen immers steeds verder vol. Wij wisten van oud-minister Eurlings dat routedwang toegestaan is als de veiligheid in het geding is, maar deze minister schreef dat dit middel in de toekomst wellicht ook toepasbaar is om meer capaciteit te houden voor personentreinen. Tijdens het algemeen overleg was de minister wat minder ferm en suggereerde ze dat ze er praterwijs wel uit zou komen. Om duidelijkheid te scheppen over routedwang en haar onderhandelingspositie wat kracht bij te zetten, dien ik de volgende motie in. Die is dus bedoeld als steuntje in de rug.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het beleid van de regering is om zo veel mogelijk treinen naar de Betuwelijn te lokken om zo ruimte te houden voor personenvervoer over het spoor op andere lijnen;

overwegende dat dat niet betekent dat er nooit capaciteitsproblemen zullen zijn;

verzoekt de regering, bij schaarste van capaciteit op het spoor routedwang voor goederentreinen in de richting van de Betuwelijn als ultiem middel achter de hand te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 280 (29984).



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Betuwelijn op dit moment nog niet de capaciteit heeft van 2 x 12 treinen per uur, zoals afgesproken bij het aanlegbesluit;

overwegende dat de oorzaak van de lagere capaciteit deels aan de Duitse zijde van de grens ligt, maar ook in een aantal knelpunten in het Nederlandse tracé;

van mening dat belofte schuld maakt;

verzoekt de regering, voor de zomer van 2012 met een uitgewerkt voorstel en bijbehorende planning te komen om de afgesproken capaciteit alsnog te realiseren;

verzoekt de regering voorts, bij die gelegenheid met voorstellen te komen om te voorkomen dat de lagere capaciteit van de Betuwelijn leidt tot een toename van het goederenvervoer via de Brabantroute, waarvan is vastgesteld dat deze leidt tot meer geluidsoverlast en risico's op stremmingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 281 (29984).

De heer Aptroot (VVD):

Vindt de heer Bashir deze motie niet een beetje mosterd na de maaltijd, aangezien wij een brief van de minister hebben gekregen waarin wordt gemeld dat er overeenstemming is met Duitsland, en wij een briefing hebben gekregen over wat er allemaal nog gaat gebeuren in Nederland, waar de SP-fractie niet bij aanwezig was?



De heer Bashir (SP):

Nee, dat vind ik niet, want de capaciteit die nu gebruikt wordt, is een derde van de capaciteit die beloofd was. Als wij echt van die lijn gebruik willen maken, dan moeten treinen eroverheen rijden in plaats van eromheen.

De heer Aptroot (VVD):

Daar ben ik het mee eens, maar er is overeenstemming met Duitsland, er zijn plannen voor aanpassingen in Nederland waardoor wij een capaciteit van zeker 1500 treinen kunnen gaan benutten. Als dat net allemaal is aangekondigd, is het toch onzin om daar een motie over in te dienen?

De heer Bashir (SP):

Als dat onzin zou zijn, had ik de motie niet ingediend. Ik heb de motie juist ingediend om ervoor te zorgen dat er eindelijk werk wordt gemaakt van de Betuwelijn. Die lijn heeft miljarden gekost. Laten wij daar dan ook op goed gebruik van maken.

Verhoeven



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Het debat dat wij een paar weken geleden hebben gevoerd, was een opmaat naar veel meer debatten over het spoor en het geld dat daar de komende tijd in omgaat. Ik dank de minister heel erg voor haar duidelijke spoorprogramma. Dat is voor ons een bruikbaar middel om wat beter te zien wat er in ieder geval met een deel van het geld gebeurt. Daarom dien ik geen moties in. Verder bespreken wij in het kader van het MIRT een aantal wat meer lokale en regionale zaken.

Over die spoormiljarden wil ik echter nog heel kort iets zeggen. Wij hebben nu een onderzoek afgesproken naar het geld. Daar is ook een onderzoekscommissie over het spoor mee bezig. Dat zijn allemaal prima zaken, maar de D66-fractie wil niet dat nu allerlei dingen op de lange baan worden geschoven en dat wij tot die tijd met de handen op de rug en met de lippen op elkaar moeten gaan zitten en lijdzaam moeten toezien wat er gebeurt. De D66-fractie zal dus op dit punt de komende tijd heel nadrukkelijk een vinger aan de pols blijven houden.

De **voorzitter**:

Helder.

Er zijn vijf moties ingediend. Wij wachten even tot de minister ze heeft ontvangen en beoordeeld. Zo gauw als dat het geval is, gaan wij weer verder.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik ga eerst in op twee opmerkingen van de heer Slob. Hij vroeg naar de stand van zaken omtrent het traject Heerlen-Aken. Een dezer dagen ontvangt de Kamer de BO MIRT-brief. Daarin zal ik ook ingaan op de gesprekken met de regio's Limburg en Brabant over de verbinding Heerlen-Aken, ook conform mijn eerdere toezegging. Dan zal ik de Kamer ook laten weten welke inzet wij doen, hoe ver we zijn en dat we hard aan het werk zijn om dit te realiseren.

De heer Slob vroeg ook naar de sluiting van station Zwolle. Ik heb inderdaad aan ProRail gevraagd om een paar alternatieve opties te bekijken. ProRail doet dat op dit moment met diverse reizigersorganisaties en zal aan eind van de week laten weten tot welke oplossing men is gekomen.

Ik ga nu in op de motie-Slob op stuk nr. 277, over de Beneluxtrein. Daarin wordt de regering verzocht, zich tot het uiterste in te zetten voor het behoud van de intercityverbinding Roosendaal-Antwerpen. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. Ik heb natuurlijk geen bevoegdheid ten aanzien van het behoud van de Beneluxtrein, aangezien die geen onderdeel is van de vervoersconcessie, maar ik zet me volledig in om een alternatieve verbinding tussen Noord-Brabant en België op te zetten die start op het moment dat de Beneluxtrein stopt. Bij het opzetten van deze alternatieve verbinding ben ik natuurlijk wel afhankelijk van de Belgische staat, maar ik ben in gesprek en ik oefen alle druk uit die ik kan om bij het wegvallen van de Beneluxtrein een goede alternatieve verbinding te laten exploiteren door NS of NMBS. Wat mij betreft moet die alternatieve verbinding op het grensoverschrijdende

traject minimaal gelijkwaardig zijn aan de huidige Beneluxtrein.

De motie-De Jong op stuk nr. 278 gaat over de alternatieve dienstregeling. Ik moet deze motie ontraden, hoewel ik goed snap waar zij vandaan komt. Soms rijdt NS volgens een aangepaste dienstregeling, bijvoorbeeld in schoolvakanties. Er zijn dan minder reizigers en er zijn minder treinen nodig om reizigers te vervoeren. Er geldt dan een vakantiedienstregeling. Ook extreme weersomstandigheden kunnen reden zijn voor een aangepaste dienstregeling. Die wordt dan ingezet om de klanten zo goed mogelijk te kunnen bedienen. Daarom heeft NS er ook voor gekozen om de dienstregeling aan te passen als er extreem weer is. Ik ben ervan overtuigd dat NS dat niet lichtvaardig doet. Als die maatregel wordt genomen, houdt men ook nadrukkelijk rekening met het belang van de reizigers. Uitvoering van de motie zou ertoe leiden dat NS een financiële prikkel ervaart om niet de keuze te maken die voor de reiziger uiteindelijk het meest gunstig is. Dat kan als effect hebben dat NS gewoon volgens de dienstregeling blijft rijden en maar hoopt dat het weer zal meevallen. En dan voer ik weer een ander debat met de Kamer. Dat is de reden waarom ik aanneming van de motie ontraad.

De **voorzitter**:

Een technische vraag van de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV):

Dat is precies wat ik niet wil. Natuurlijk is het goed als NS met alternatieve dienstregelingen gaat rijden als het heel slecht weer is. Daar sta ik helemaal achter. Ik wil de financiële prikkel juist weghalen door het volgende te stellen: op het moment dat je een alternatieve dienstregeling inzet, zorg er dan in ieder geval voor dat de compensatieregeling die normaal gesproken zou hebben gegolden, ook nu geldt. Het gaat er dus niet om de NS allerlei financiële prikkels te geven. Juist niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De normale compensatieregeling geldt als NS echt dingen fout gedaan heeft. Dan werkt de regeling aan de ene kant als een soort boetesysteem voor NS en aan de andere kant als een tegemoetkoming aan de reiziger. Soms zet NS de alternatieve dienstregeling bewust in om de reiziger te helpen en tegemoet te komen en om een betere dienstregeling te organiseren. Het in die gevallen hantieren van een compensatieregeling kan juist een averechtse prikkel teweegbrengen, waarbij NS ervaart dat maar beter niet tot die alternatieve dienstregeling kan worden overgegaan. Dat is de reden waarom ik de motie ontraad.

De heer De Jong diende ook een motie in over fietsparkeren, op stuk nr. 279. Die motie zie ik als ondersteuning van beleid, omdat ook ik het belangrijk vind dat altijd een deel van de fietsparkeerplaatsen gratis ter beschikking wordt gesteld. Ik wil ook meer voorwaarden verbinden aan de bijdrage van het Rijk. Ik vind dat moet worden aangetoond dat de huidige stallingcapaciteit voor fietsen maximaal benut wordt. De weesfietsen moeten dus worden aangepakt. Er moet een sluitende businesscase zijn om in aanmerking te komen voor cofinanciering voor de aanleg van inpandige fietsstallingen. Ik wil zien hoe men er met differentiatie van tarieven voor zorgt dat de stalling wordt gebruikt waarvoor die bedoeld is. Het gaat om parkeren voor de treinreis. Het langer parkeren zou wat duurder gemaakt moeten worden. Ik wil samen met

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de gemeenten en de belangenorganisaties bekeken hebben hoe in de omgeving van stations de gratis stallingen kunnen worden aangeboden. Ik zie de motie dus als ondersteuning van beleid, maar ik zal zelfs nog wat meer voorwaarden gaan stellen aan het budget.

Dan kom ik op de motie-Van Tongeren op stuk nr. 280 waarin zij de regering verzoekt om bij schaarste van capaciteit op het spoor routedwang voor goederentreinen richting Betuwelijn als ultiem middel achter de hand te houden. Ik zie dit ook als ondersteuning van beleid omdat in het kader van het PHS routing van goederenvervoer wordt onderzocht. Daarbij wordt de AMvB Capaciteit betrokken. Die AMvB biedt ook de mogelijkheid om bij capaciteitsknelpunten in de toekomst routedwang toe te passen. Je moet dat alleen doen als ultiem middel en er liever in goed overleg met elkaar uitkomen. Ik vind de motie dus eigenlijk overbodig omdat het al geregeld is.

Dan kom ik op de motie-Bashir op stuk nr. 281 waarmee hij de regering verzoekt om voor de zomer van 2012 met een uitgewerkt voorstel en bijbehorende planning te komen. Daarnaast zegt hij dat dit niet mag leiden tot een toename van het goederenvervoer via de Brabantroute. Met dat eerste punt ben ik bezig. De capaciteit van de Betuweroute is nu zes treinen per uur. Met de groei van het vervoer gaat dat naar acht à negen treinen per uur. Daarvoor is aanpassing van de seinen of ERTMS nodig. Met dat plan en de uitwerking ervan ben ik nu bezig. Dat onderzoek start in 2012 en zal niet voor de zomer van 2012 klaar zijn, maar loopt dus wel. Hij geeft ook aan dat dit niet ten laste van de Brabantroute mag gaan. De capaciteit van de Betuweroute in Nederland groeit mee met de behoefte. Er kunnen situaties zijn waarin tijdelijk capaciteit van de Brabantroute nodig is. Zoals de Kamer weet, gaat Duitsland een derde spoor aanleggen tussen de grens en Oberhausen. Tijdens de bouwactiviteiten kunnen de bestaande sporen deels buiten dienst gesteld worden. Om alle treinen van Nederland naar Duitsland te kunnen blijven laten rijden, zal er tijdelijk gebruik moeten worden gemaakt van alternatieven, waaronder Venlo. Daar is tijdelijk gebruik van de Brabantroute voor nodig. Het is een lang verhaal, maar ik ontraad daarmee deze motie.

Tot slot gaf de D66-fractie aan dat zij een vinger aan de pols blijft houden. Dat lijkt me heel goed. Ik ga ervan uit dat de hele Kamer dat doet.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb zojuist begrepen dat de NS wel degelijk tijdens alternatieve dienstregelingen de huidige compensatieregeling gaat doorvoeren. Mijn motie is daarmee overbodig geworden en daarom trek ik haar in.

De **voorzitter**:

Aangezien de motie-De Jong (29984, nr. 278) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Bashir** (SP):

In mijn motie over de Betuwelijn wordt niets anders gevraagd dan wat er beloofd is, namelijk het gebruiken van de capaciteit waarvoor die is aangelegd: twee keer twaalf treinen per uur. Waarom weigert de minister voor de zomer van 2012 met een plan van aanpak te komen zodat we weten hoe we die capaciteit kunnen behalen?

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb aangegeven dat ik bezig ben met een plan van aanpak. Ik heb alleen gezegd dat dit niet voor de zomer van 2012 klaar zal zijn omdat het pas start in 2012. Dit is complexe materie waar veel mee samenhangt, onder andere de discussie over ERTMS. Ik ben het gewoon aan het uitvoeren, alleen niet in het tempo waarin de heer Bashir het graag ziet. Daarom ontraad ik de motie.

De heer **Bashir** (SP):

In welk tempo wil de minister het dan doen? Als het een paar maanden opschuift, pas ik de motie graag aan. Ik wil in ieder geval vaart maken. Die lijn heeft heel veel geld gekost, dus laten we haar gebruiken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik heb niet alle precieze termijnen van alle uitkomsten van onderzoeken voor ogen, maar volgens mij heb ik de Kamer net uitgebreid geïnformeerd over de Betuweroute, de plannen daarvoor en de uitwerking daarvan. De heer Aptroot had het ook al even daarover. Het staat dus in de brief. Als het daar niet in staat, stuur ik nog een briefje met de datum waarop ik verwacht dat deze plannen klaar zullen zijn.

De beraadslaging wordt gesloten.