

# 59ste vergadering

Donderdag 16 maart 2006

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Verbeet

Tegenwoordig zijn 99 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Albayrak, Aptroot, Arib, Van As, Balemans, Van Beek, Blok, Blom, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Van den Brink, Brinkel, Buijs, Bussemaker, Çörüz, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Douma, Dubbelboer, Duyvendak, Van Egerschot, Eijsink, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Van Gent, Gerkens, De Haan, Van der Ham, Haverkamp, Van Heteren, Van Hijum, Hofstra, Ten Hoopen, Joldersma, Jonker, Jungbluth, Kant, Karimi, Knops, Koenders, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Koşer Kaya, De Krom, Kruijsen, Van der Laan, Lam-brechts, Leerdam, Mastwijk, Meijer, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Roefs, Rouvoet, Samsom, Van der Sande, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Spies, Van der Staaij, Straub, Stuurman, Timmer, Timmermans, Tjon-A-Ten, Veenendaal, Verbeet, Verburg, Vergeer, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heer Bot, minister van Buitenlandse Zaken, de heer Donner, minister van Justitie, de heer Kamp, minister van Defensie, mevrouw Dekker, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Timmer, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Eijsink, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Intrekking en wijziging van diverse wetten en een besluit op het terrein van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (30444);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van artikel 15 van de Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg in verband met herformulering eisen inzake hernieuwde erkenning als specialist (30443);**

- **het wetsvoorstel Regels inzake de verstrekking van subsidies door de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de Minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties (Wet overige BZK-subsidies) (30197).**

Deze wetsvoorstellen worden zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van het verslag van een algemeen overleg op 23 februari 2006 over **de dienstregeling NS**.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Voordat ik een motie ga indienen over de dienstregeling van de NS, wil ik iets tegen de staatssecretaris zeggen. Het is mij nog niet vaak overkomen dat ik ergens in mijn hoofd het gevoel kreeg: dit beleid keur ik toch echt af, ik ben het er zó mee oneens. Dat heeft vooral met uw houding te maken, staatssecretaris. Van de week hadden wij het in het vragenuur over de conducteurs die zullen worden vervangen door servicemedewerkers en toen hield u weer het NS-verhaal. Dat is niet de bedoeling. De bedoeling van de concessiewetgeving was niet dat u tot 2015 achterover leunt of maar een beetje het NS-standpunt vertolkt. De bedoeling was dat de politiek zijn greep op de NS weer terug zou krijgen. Dat zou niet op de manier zijn waarop mevrouw Gerkens dat zou willen, dat ben ik met u eens, maar wel meer dan nu het geval is. Waarom bent u zo bang om een keer een uitspraak te doen en om te zeggen dat u het er niet mee eens bent?

In uw brief van 14 maart onderschrijft u de hoofdlijnen van de nieuwe dienstregeling terwijl u weet dat de

## Dijksma

Kamer deze kraakt, de consumentenorganisaties het er niet mee eens zijn en decentrale overheden aangeven dat zij heel veel problemen zien. Wat hebt u nu nog meer nodig om een keer actie te komen? Misschien is dat een motie, dus die dien ik maar in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vervoerconcessie de NS in artikel 26 opdraagt om ten minste eenmaal per jaar te overleggen met de decentrale overheden om de adequate ontwikkeling van het stads- en streek-gewestelijk spoorvervoer te bevorderen;

voorts constaterende dat het voorstel voor de dienstregeling voor 2007 ingrijpende gevolgen heeft voor de bediening van een aantal stations, dat het aantal overstappen voor reizigers op de lange afstanden groter wordt en dat de reistijd op een aantal belangrijke verbindingen toeneemt;

verzoekt de regering, bij de toetsing van de dienstregeling voor 2007 de NS strikt te houden aan de inhoud en de reikwijdte van artikel 26, waarbij het overleg met de decentrale overheden van invloed moet zijn op de omvang en de kwaliteit van het aangeboden vervoer;

verzoekt de regering, daarbij vast te houden aan het uitgangspunt in de Nota Mobiliteit dat hoogwaardig openbaar vervoer de ruimtelijke ontwikkeling en inrichting in de stedelijke netwerken ondersteunt en in goede banen leidt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Van Hijum, Slob, Van der Staaij, Duyvendak en Hofstra.

Zij krijgt nr. 33 (29984).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nu de consumentenorganisaties voor een deel hebben gesproken en de Kamer vandaag vermoedelijk een flink aantal moties gaat indienen, kan worden geconstateerd dat de sleutel in uw handen ligt, staatssecretaris. Ik hoop dat u eindelijk de sleutel eens in het slot steekt.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Mevrouw de voorzitter. Mijn collega Dijksma zei het al: de SP zou inderdaad willen dat de overheid meer greep heeft op de NS. Maar die discussie daar gelaten, het kabinet laat veel te veel los. Het is precies zoals mijn collega Agnes Kant afgelopen dinsdag hier zei. Het lijkt wel alsof met de verzelfstandiging van de NS dit kabinet ook geen mening meer wil hebben over hoe het openbaar vervoer eruit moet zien. Dat ziet men ook aan de manier waarop nu de dienstregeling wordt vormgegeven en de staatssecretaris ermee omgaat. Ik wil met moties proberen hier en daar iets te repareren.

Er is veel commentaar gekomen op het feit dat stations sluiten. Ik wil hier niet pleiten voor bepaalde lijnen of bepaalde stations, maar als wij zeggen dat wij meer groei willen in het openbaar vervoer, vind ik het sluiten van stations geen goede ontwikkeling. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NS overweegt om bepaalde treinstations te sluiten;

overwegende dat dit het openbaar vervoer in de betreffende gebieden zal verslechteren;

verzoekt de regering, geen treinstations te sluiten met de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Gerkena en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (29984).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De NS zijn met tellingen even creatief als met hun redenen om bonussen uit te delen. Daardoor zie je in den lande nieuwe tellingen, omdat diverse lokale overheden het niet eens zijn met de basis waarop de beslissingen over de dienstregeling zijn genomen. Ik heb de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat goede informatie en prognoses van belang zijn om een goede dienstregeling op te kunnen stellen;

constaterende dat verschillende gemeenten twijfels hebben bij de tellingen en prognoses van de NS;

verzoekt de regering, de tellingen en prognoses van de NS door een onafhankelijke instelling te laten toetsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Gerkena en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (29984).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De laatste motie gaat over het verzoek dat is gedaan door de consumenten- en reizigersorganisaties. Er is veel onrust ontstaan over deze dienstregeling. Er moet nog veel aan gesleuteld worden.

## Gerkens

Wij zien dat vandaag ook met de moties. De wens is dan ook om de dienstregeling met een jaar uit te stellen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er nog veel onduidelijkheid is over de nieuwe dienstregeling die de NS vanaf 2007 in wil laten gaan;

constaterende dat reizigersverenigingen en consumentenorganisaties grote zorgen hebben bij de geplande wijziging;

verzoekt de regering, er bij de NS op aan te dringen de nieuwe dienstregeling te verbeteren en met de invoering van een nieuwe dienstregeling minimaal een jaar langer te wachten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (29984).

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Ik weet dat een aantal aanpassingen moeten per 1 januari 2007. Daar gaat de motie niet over. Het gaat over de grote ingrijpende wijzigingen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Toen wij dinsdag in het vragenuur spraken over een relatief klein onderwerp dat de NS aangaat, namelijk de nieuwe rol van de conducteurs, zei ik tegen de staatssecretaris dat een goede politicus op het goede moment een fors schot voor de boeg moet kunnen afvuren. Ik zei toen ook al dat ik het echt een groot gemis vind dat de staatssecretaris zich tot nu toe bij dit cruciale onderwerp zo op de vlakte heeft gehouden. Het is terecht dat de Kamer nu met een serie moties probeert aan te geven in welke richting het moet gaan met de NS en het spoor en als richting aangeeft dat wij in 2007 de verbeteringen op het spoor moeten realiseren die de infrastructurele verbetering mogelijk maken.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik hoor de heer Duyvendak zeggen, wat ik dinsdag ook hoorde, dat de staatssecretaris niets zegt. Hij kent toch de procedure? Zij moet nog onderhandelen, zij moet nog besluiten.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Mijnheer Hofstra, ik ken u als een politicus die van alle aspecten van het vak kennis heeft en er vaardig mee omgaat. U weet dat het ook bij het vak van een politicus hoort om op het goede moment, met een goede timing, een schot voor de boeg te geven; niet om meteen al iets te besluiten, maar om aan te geven welke kant hij op wil. Het staat de staatssecretaris op alle manieren vrij om dat te doen. Dat hebben wij zo node gemist.

De heer **Hofstra** (VVD): Misschien is het effectiever dat wij proberen signalen te geven. U kunt dan ook een schot voor de boeg geven en de staatssecretaris komt nog aan de beurt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De Kamer trekt nu het initiatief naar zich toe, maar ik had graag gezien dat wij in dezen samen met de staatssecretaris konden optrekken. De kans voor de staatssecretaris is nog niet verkeken. Zij zal zo reageren op onze moties. Daarmee kan zij alsnog kleur bekennen en indirect de NS richting geven. Om die richting te geven dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS met de dienstregeling 2007 een ingrijpende wijziging van het spoorboekje voorstelt;

overwegende dat door diverse infrastructurele verbeteringen in 2007 een forse sprong voorwaarts mogelijk wordt;

constaterende dat de voorgestelde dienstregeling voor grote groepen reizigers, zowel binnen als buiten de Randstad, negatieve gevolgen heeft wat betreft de beschikbare verbindingen en de reisduur, waarbij bijvoorbeeld de reisduur Amsterdam-Leeuwarden toeneemt met 19 minuten;

constaterende dat er geen sprake is van een grote sprong voorwaarts;

verzoekt de regering, bij de NS een forse verbetering van de dienstregeling voor 2007 af te dwingen op het gebied van reisduur en beschikbare verbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Gerkena. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (29984).

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn tweede motie gaat over de manier waarop de Kamer een vervolg aan deze discussie geeft. Wat de dienstregeling 2007 betreft, heeft de Kamer een uitzonderingspositie bedongen ten opzichte van de verre toekomst, namelijk dat wij er een intensief debat met de staatssecretaris over kunnen voeren. Gezien de huidige ontwikkelingen lijkt het mij goed dat wij het debat dat wij nu inzetten op een later moment kunnen afsluiten, als de staatssecretaris verdere stappen heeft gezet. Daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

## Duyvendak

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er zowel bij diverse overheden, reizigers- en consumentenorganisaties, als in deze Kamer forse kritiek is op de voor 2007 voorgestelde dienstregeling door de NS;

verzoekt de regering, voordat de hoofdlijnen en uitgangspunten voor de dienstregeling 2007 definitief worden vastgelegd een brief aan de Kamer te zenden over de stand van zaken, opdat de Kamer hier nog tijdig met de regering over in debat kan gaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak, Dijkma, Slob, Van der Staaij en Gerkens. Zij krijgt nr. 38 (29984).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg van 23 februari jongstleden heb ik in de richting van de staatssecretaris aangegeven dat mijn fractie niet onverdeeld gelukkig is, om het zacht uit te drukken, met de conceptdienstregeling van de NS voor 2007. Ik was blij dat de staatssecretaris, al duurde het even tijdens het overleg, uiteindelijk aangaf dat zij het zelf ook niet ambitieus genoeg vond. Ik constateer wel dat zij daar in haar brief van 14 maart, waarvoor wij haar overigens nog danken, iets op terugkomt door te stellen dat er op dit moment geen aanleiding is om aan de hoofdopzet van de nieuwe dienstregeling te tornen. Waar staat zij nu precies? Dat wordt toch onduidelijk, als je haar woorden in het algemeen overleg afzet tegen hetgeen in de brief staat.

Om de duidelijkheid voor de Kamer scherper te krijgen, dien ik twee moties in. Wij hebben ons achter een aantal andere moties geschaard. Een enkele is al ingediend en er zullen er nog een paar bij komen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de NS in de conceptdienstregeling voor 2007 de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezeling en Krabbendijke wil sluiten;
- het onwenselijk is stations te sluiten, gezien de positie van het spoor als ruggengraat van het openbaar vervoer;
- op grond van artikel 6 van de Vervoerconcessie het aangeboden vervoer moet bijdragen aan de bereikbaarheid van alle landsdelen en dat sluiting daarmee in strijd is;
- het mogelijk is treinen alternerend in de Zeeuwse stations te laten stoppen, als daarmee tegemoet kan worden gekomen aan de capaciteitsproblemen op het spoor in Zeeland;

verzoekt de regering, in overleg met de NS en de provincie Zeeland tot een oplossing te komen, die ertoe leidt dat de stations Arnemuiden, Kapelle-Biezeling en

Krabbendijke in de toekomst minimaal eenmaal per uur zullen worden bediend,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Hijum, Van der Staaij, Dijkma en Duyvendak. Zij krijgt nr. 39 (29984).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Tot slot heb ik een motie die wat verder kijkt dan 2007, maar die wel van belang is, ook wat de capaciteit van het spoor betreft. U kent in ieder geval de ambities van mijn fractie op dat punt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de NS in de nieuwe dienstregeling voor 2007 kiest voor een eenvoudige en robuuste opzet;
- daarnaast het voornemen bestaat om een aantal gerichte infrastructurele maatregelen te treffen (Herstelpaan Spoor);

verzoekt de regering, de Kamer duidelijk te maken welke invloed gerichte infrastructurele maatregelen zullen hebben op de dienstregeling van de jaren na 2007,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijkma, Duyvendak en Van Hijum. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (29984).

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Onlangs hebben wij een interessant debat gevoerd over een vooruitblik op het ontwerp van de dienstregeling voor 2007. Wij hebben vastgesteld dat er sprake is van fundamentele wijzigingen. Die vaststelling leidde tot bezorgdheid en vragen onder de leden van mijn fractie. Wij zijn ons er overigens wel van bewust dat nooit iedereen tevreden kan worden gesteld. Ondanks de verbeteringen die erin zitten, vinden wij een en ander per saldo onvoldoende en ontoereikend. Dat geldt met name voor de verbetering van de dienstverlening buiten de Randstad. Die lijkt te worden aangetast ten gunste van verbeteringen binnen de Randstad. Wij zijn het dan ook niet met de inhoud van de brief van de staatssecretaris eens, waarin staat dat er nog enkele verbeteringen nodig zijn. Naar ons oordeel moet er sprake zijn van substantiële verbeteringen. In de motie-Slob c.s. is dat toegespitst op de sluiting van stations in Zeeland. Wij hebben die motie ondersteund en destijds hebben wij daarover een uitvoerig debat gevoerd. Ook heeft mijn fractie haar naam geplaatst onder andere moties die de staatssecretaris een steuntje in de rug willen geven tijdens de onderhandelingen. Diverse daarvan zijn al ingediend en

## Van der Staaij

andere nog niet. Met die moties wil de Kamer duidelijk maken dat er een flinke schep bovenop zal moeten.



De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Bij de behandeling van de concessie heeft mijn fractie ervoor gepleit om de snelheid van intercity's als apart criterium mee te nemen. Helaas was daarvoor geen meerderheid te vinden. Sneller dan ik had verwacht, blijkt tot mijn verdriet dat het toch een goed voorstel was. Ondanks de vele verbeteringen die in de dienstregeling zijn waar te nemen, treedt er een aantal verslechtingen op ten aanzien van de snelheid van intercity's. Dat baart ons zorgen.

Het is bijzonder moedig van de NS om een kwartier vertraging te introduceren in de plaatsen Enschede, Zwolle en Groningen. Een groot aantal woordvoerders woont immers in die plaatsen. Er is bijna sprake van doodsvrachting. Toch is het bijzonder jammer dat dit soort effecten ook onderdeel uitmaakt van de nieuwe voorstellen. Dat brengt mij ertoe om de volgende motie in te dienen.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voor het langeafstandsrailvervoer de reissnelheid een belangrijke bepalende factor is, als het gaat om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen en om de concurrentiepositie ten opzichte van de auto te versterken;

constaterende dat in de nieuwe dienstregeling de reissnelheid van sommige intercity's aanzienlijk daalt;

verzoekt de regering, bij de beoordeling van de nieuwe dienstregeling en van het jaarlijkse vervoersplan te bevorderen dat vertragende extra stops alleen worden toegestaan wanneer elders op het traject de rijsnelheid wordt verhoogd, zodat per saldo de huidige reissnelheden in het intercitynet niet worden verlaagd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hofstra, Van Hijum en Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (29984).

De heer **Hofstra** (VVD): Afsluitend merk ik op dat wij ons goed realiseren welke procedure wij bij de concessiebehandeling met elkaar hebben vastgelegd, namelijk dat de staatssecretaris straks aan de beurt is om te onderhandelen en dat zij eigenstandig de zaak vaststelt.



De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg twee weken geleden heb ik gezegd dat de Kamer niet op de stoel van de NS moet gaan zitten. Wij zijn niet degenen die de dienstregeling vaststellen;

dat doet uiteindelijk de NS, alhoewel je uit de discussie de indruk kunt krijgen dat er iets anders aan de hand is. Dit betekent trouwens niet dat de Kamer en de staatssecretaris geen rol hebben bij het beoordelen van de plannen van de NS.

Wij hebben met elkaar een concessie vastgesteld waarin een bepaalde ambitie en bepaalde uitgangspunten voor de dienstregeling verwoord zijn. Ik noem maar even de bereikbaarheid van alle landsdelen. Wij hebben met elkaar ook de Nota Mobiliteit vastgesteld waaruit een bepaalde ambitie spreekt voor de groei van het personenvervoer en het faciliteren van stedelijke en economische ontwikkelingen in en rond de grote steden. Dat zijn voor mijn fractie de publieke belangen van waaruit wij naar de plannen van de NS moeten kijken. Ik moet dan ook eerlijk zeggen dat mijn fractie teleurgesteld was dat uit de inbreng van de staatssecretaris tijdens het AO niet bleek dat zij de plannen van de NS vanuit die ambitie wil beoordelen en kritisch zal bekijken. De procedure biedt hier echter nog voldoende gelegenheid voor. Wij nemen dan ook aan dat de staatssecretaris de ruimte die zij op dit punt heeft, nu gaat benutten en zich goed laat informeren wat de verschillende overheden en consumentenorganisaties van de plannen vinden, om vervolgens een eigenstandig oordeel te vellen over de plannen.

In aanvulling op wat al door verschillende collega's naar voren is gebracht, dien ik nog een motie in over de bereikbaarheid van de landsdelen.

---

### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de vervoersconcessie de NS in artikel 6 opdraagt om het publiek belang van het personenvervoer per trein te waarborgen en dienovereenkomstig de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen;

overwegende dat de voorgenomen sluiting van drie stations in Zeeland en het verdwijnen van de intercity tussen Leeuwarden en Zwolle een aantasting is van de bereikbaarheid van het Noorden en Zuiden van het land;

verzoekt de regering, bij de toetsing van de dienstregeling voor 2007 de NS strikt te houden aan de verplichting om de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen en daarbij geen substantiële verslechtingen te accepteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Dijkstra, Slob, Van der Staaij, Hofstra en Van der Ham.

Zij krijgt nr. 42 (29984).



De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Wij hebben een aantal moties ondersteund. Ik ga een en ander nu niet verder toelichten.

## Van der Ham

Tijdens het debat hebben wij ook gesproken over Zoetermeer. Ik ga geen motie indienen waarin precies staat omschreven hoe Zoetermeer beter ontlast kan worden. Zoetermeer is echter een grote stad in Zuid-Holland en er moet iets gedaan worden voor de bereikbaarheid in de toekomst. De motie is dan ook een oproep om te bekijken hoe infrastructurele veranderingen, zoals een spoorverdubbeling, op de lange termijn een bijdrage kunnen leveren aan een betere bereikbaarheid, ook voor Gouda.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de nieuwe dienstregeling van de NS Gouda een intercitystatus krijgt en dat deze verandering goed aansluit bij de ontwikkeling die in Gouda gaande is, waarbij het station wordt uitgebreid, er een halte voor de RijnGouweLijn komt, en er een aansluiting op het busstation, een grote overdekte fietsenstalling en parkeergelegenheid voor auto's worden gerealiseerd;

overwegende dat in Zoetermeer geen enkele intercity meer zal stoppen terwijl deze stad de derde stad van Zuid-Holland wordt, veel bedrijven huisvest en last heeft van een enorm capaciteitsprobleem met de A12;

van mening dat de positieve verandering voor Gouda geen negatieve gevolgen voor Zoetermeer mag hebben;

verzoekt de regering, de bereikbaarheid van Zoetermeer en Gouda te herzien waarbij de bereikbaarheid van Zoetermeer verbeterd wordt zonder dat de bereikbaarheid van Gouda verslechtert en waarbij gedacht wordt aan een spoorverdubbeling en een goede kwartiersdienst, zodat de mobiliteit en het openbaar vervoer in de hele regio verbeterd worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham en Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (29984).

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg heeft een aantal Kamerleden gezegd dat zij de discussie graag anders hadden gezien. Ook ik heb steeds met een vervelend gevoel rondgelopen. De Kamer vraagt mij wat ik wil op een moment dat ik nog allerlei adviezen, plus het echte plan, binnen moet krijgen. Ik heb mij daarom in het algemeen overleg terughoudend opgesteld, hoewel ik wel heb aangegeven in welke richting ik wil gaan. Tijdens dit debat kunnen wij misschien wat verder gaan. NS heeft een conceptvoornemen met het vervoerplan meegestuurd, waarvan de Kamer bij voorbaat heeft kunnen aangeven wat zij ervan vindt. Ik heb de Locov-adviezen ontvangen evenals, zij het onderhands, de eerste conceptreactie van NS daarop. Verder zijn er nog

de regioadviezen, maar ik heb nog niet de reactie van NS daarop ontvangen. Al die producten samen leiden tot een nieuw vervoersplan. Een van de dingen die ik na een snelle scan van de reactie van NS op de Locov-adviezen heb geconstateerd, is dat er zo'n 30 verbeteringen ten opzichte van het bestaande plan zijn voorgesteld. Wij praten dus over een conceptplan, terwijl er straks wellicht een heel ander definitief plan komt te liggen, wat het zo moeilijk maakt. Ik heb bijvoorbeeld over Zeeland een uitspraak gedaan, op grond waarvan direct een verkeerde conclusie werd getrokken. Dat leidt bij mij tot enige terughoudendheid. Als je je overal op hebt vastgezet, kun je immers geen onderhandelingen meer ingaan. Voor mij is dit zoals gezegd ook een vervelende situatie, wat vooral heeft te maken met de wijze waarop wij hebben afgesproken om dit te doen. Ik heb de wensen van de Kamer ten aanzien van de dienstregeling zeer serieus genomen. Het feit dat ik niet overal antwoord op geef, betekent niet dat wij dat niet vinden, of dat wij hetzelfde vinden als NS. Van belang is ten slotte op dit punt dat de Kamer mij geen mandaat, maar wel een missie meegeeft.

Uiteraard weet ik inmiddels wel wat ik wil per lijn. Ik moet nog even wachten of NS zelf al die aanpassingen heeft doorgevoerd, of dat wij op een aantal punten nog druk moeten uitoefenen. Ik zal niet alle elementen die hier aan de orde zijn gekomen overnemen, een flink deel ervan is namelijk gelijk aan onze eigen uitgangspunten. Dat is niet zo gek, want wij toetsen aan dezelfde zaken. Wij toetsen aan de vooraf aan NS en de Kamer toegestuurde uitgangspunten, wij toetsen op de specifieke uitspraken van de Kamer, wij toetsen op de Nota Mobiliteit en op Benutten en Bouwen. Al die zaken zullen wij langs de individuele voorstellen leggen. Nogmaals, ik heb inmiddels het concept van het Locov-advies gezien, wat leidt tot zo'n 30 veranderingen in het stelsel. Ik heb de inbreng van de verschillende regio's overigens nog niet ontvangen. Er kan zoals gezegd iets heel anders uitkomen dan waarop de Kamer nu heeft gereageerd.

Mevrouw **Dijkstra** (PvdA): Ik begrijp dat u vandaag niet meer zo heel voorzichtig wilt zijn. Is de conclusie gerechtvaardigd dat de dienstregeling 2007 nu echt op de schop gaat?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, al hebben wij wel verschil van mening over wat nu het hoofdconcept is en wat de hele dienstregeling. In het AO heb ik al gezegd dat in de dienstregeling heel veel goede verbeteringen zitten, zij het dat er ook een aantal specifieke knelpunten in zitten, die bijna allemaal door de Kamer zijn genoemd. Er zitten ook nog een aantal knelpunten in die niet door de Kamer genoemd zijn, maar waar ik ook met NS over zal spreken. U heeft ze bijna allemaal genoemd. Dat zijn echter niet de hoofdonderdelen. Ik kan mij vinden in de hoofdonderdelen van de dienstregeling. Dat heb ik ook aangegeven in de brief. Ik had het, kijkend naar Benutten en Bouwen, ook wel graag een stap verder willen laten gaan, maar ik besef ook dat Benutten en Bouwen tot 2020 loopt en deze aanpassing van de dienstregeling tot 2012, omdat wij tot 2012 budgetten beschikbaar hebben gesteld. Het beter benutten hangt bovendien ook af van de infrastructurele investeringen. NS zal daarom ook

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

moeten kunnen aangeven wat men tussen 2012 en 2020 gaat besteden om verdere stappen te kunnen zetten.

De tweede reden waarom ik heb gezegd dat wij voor het hoofddeel hier misschien maar mee moeten starten, is dat je ziet dat elke ingreep ook negatieve effecten heeft. Zeer veel verdergaande ingrepen, kunnen dus ook weer leiden tot zeer veel negatieve effecten.

Ik zou graag alle moties langs willen gaan, want dat geeft misschien de helderheid die de Kamer wenst.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil niet in een semantische discussie met deze staatssecretaris vervallen over wat de kern van de zaak is en wat bijzaak is. Misschien kan zij in de Kamer uitleggen wat volgens haar de hoofdelementen van de dienstregeling zijn. Begrijp ik haar goed dat het verslechteren van de bereikbaarheid van de landsdelen, het er langer over doen vanuit een aantal van die landsdelen om naar de Randstad te komen en de verslechtering van de bediening van een aantal grote stations die in steden liggen die in de Nota Mobiliteit en de Nota Ruimte in de groei worden gezet, net als voor de Kamer voor u breekpunten zijn bij deze dienstregeling?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat begrijpt u goed. Bij sommige van de elementen moet een keuze worden gemaakt. Of je gaat een verdergaande stap zetten of je draait het helemaal terug. Een deel van de Randstedelijke knelpunten zijn voor mij heel belangrijke punten. Ik had ook het idee dat ik dat in het AO al had aangegeven. Ik ben er alleen niet individueel op ingegaan, omdat je anders net zo goed de onderhandelingen achterwege kunt laten en het meteen in de krant kunt zetten.

De heer **Van Hijum** (CDA): Het gaat inderdaad om de hoofdlijnen. Mijn fractie deelt op zich wel de opvatting van de staatssecretaris dat het echt niet allemaal slecht is wat hier voorligt. Het is op een aantal punten echt een stap vooruit. De staatssecretaris heeft in haar brief en in het AO echter aangegeven dat juist op de hoofdlijn de ambitie van de NS haar wat is tegengevallen. Het gaat dan met name om de frequentie waarmee treinen rijden en de ontsluiting van grote steden. Zij heeft gezegd dat daar eigenlijk een schepje bovenop zou moeten. Kan zij daar nog iets over zeggen?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Om welke punten gaat het? Uiteindelijk ging het om een verbetering van de betrouwbaarheid, verhoging van de frequentie, verbetering van de aansluitingen, verbetering van de reistijd en verbetering van de transparantie en de voorspelbaarheid. Dat waren de uitgangspunten bij Beter Benutten. Het ging erom dat er niet alleen enorme investeringen in de infrastructuur zouden worden gedaan, maar dat de bestaande infrastructuur beter benut zou worden. Daar heb je die elementen voor nodig. Toen ik het voor de eerste keer zag, dacht ik: ik had nog wel een hogere frequentie gewild. Een van de dingen waardoor je een betere benutting kunt realiseren is het homogeniseren van de reistijden. Dat betekent dat er minder treinen met verschillende reistijden op het spoor zitten. Dat betekent ook dat je sommige treinen wat sneller zult moeten laten rijden en andere wat langzamer. Dat heeft weer negatieve consequenties voor de totale reistijd, zoals bijvoorbeeld bij Leeuwarden aan de orde is. Meer treinen

laten rijden, hogere frequenties, meer mogelijkheden voor reizigers, die dingen leiden op andere punten weer tot negatieve effecten. Daarom heb ik gezegd dat het hoofdonderdeel van deze concessie een goede stap is voor 2007. In 2008 en 2009 komen er nog een aantal zaken bij, omdat er dan ook andere ontsluitingen moeten komen. In 2012 is er misschien een kans om een vervolgstap te zetten, ook wetend dat er dan misschien nog weer extra infrastructurele investeringen komen die meer mogelijk maken. Die maken het mogelijk om frequenties op te voeren, zonder dat er sprake is van reistijdverlaging.

Daarmee heb ik tevens antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Dijksma wat voor mij de hoofdonderdelen zijn. Er wordt getoetst op betrouwbaarheid, frequentie, aansluiting en reistijd. Als gevolg van het Locov-advies worden ongeveer 30 wijzigingen doorgevoerd. Daarmee moet de betrouwbaarheid verder worden verbeterd, de frequentie geoptimaliseerd, de aansluitingen verbeterd, en de transferkwaliteit en de reissnelheid verhoogd.

Mevrouw Dijksma vraagt bij motie om goed overleg met de regio's te voeren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat er goed overleg wordt gevoerd, staat voor mij vast. Ik vraag om strikt vast te houden aan artikel 26 van de concessie. Dit goede overleg moet ook tot een goed resultaat voor de regio leiden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat u artikel 25 bedoelt. Ik zal de tekst van deze motie ter harte nemen bij mijn afweging. Ik vind dit zelf ook zeer belangrijk. De provincie Friesland heeft naar aanleiding van de reistijdverlenging aangegeven terug te willen naar de oude dienstregeling. Het zou echter zonde zijn als er daardoor geen 12.000 mensen extra vervoerd kunnen worden. Ik hecht eraan dat beide partijen proberen om een alternatieve oplossing te vinden die én een verbetering van de reistijd én een verbetering voor de reizigers inhoudt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Artikel 25 gaat over het onderzoek naar klantoordelen. Ik wijzig mijn motie liever niet als het niet nodig is.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb de concessie niet voor mij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wel.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U hoeft de motie niet te wijzigen, want ik heb al gezegd dat ik inhoud van de motie ter harte zal nemen.

Mevrouw Gerkens vraagt bij motie om gedurende de inwerkingtreding van de nieuwe dienstregeling geen treinstations te sluiten. Ik houd mij aan artikel 13, lid 3, van de concessie. De NS moet ontheffing vragen om stations te kunnen sluiten. Daarvoor gelden de volgende criteria. In de spits mogen er per uur en per richting niet meer dan 25 reizigers instappen. Buiten de spits is die grens 10 mensen. Dit zijn al zeer geringe aantallen. Ik ben dus niet bereid om bij voorbaat te zeggen dat er geen stations gesloten zullen worden. Bij een dreigende sluiting van een station zal er altijd naar slimme alternatieven worden gezocht om het aantal reis-

## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

bewegingen te verhogen, bijvoorbeeld door de inzet van extra stoptreinen.

Mevrouw Gerkens heeft vervolgens een motie ingediend over de prognoses en de tellingen. Tijdens het algemeen overleg is ook gevraagd of de tellingen wel kloppen, met name die in Zoetermeer. Navraag heeft mij geleerd dat de NS samen met de provincies de tellingen verzorgt. Er is dus al een onafhankelijke partner bij betrokken. De provincies hebben er alle belang bij dat de juiste cijfers worden gehanteerd. Daarnaast moet bedacht worden dat niet alle gegevens van de NS automatisch openbaar gemaakt kunnen worden. Ik ben niet principieel tegen deze motie, maar ik wijs erop dat er al een onafhankelijke partner bij betrokken is. Volgens mij kan men er vertrouwen in hebben dat dit op een goede, inzichtelijke manier wordt gedaan. Het is echter aan de Kamer om te bepalen hoe zij hier verder mee om wil gaan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik vind dat u hier iets te makkelijk op reageert, vooral omdat lokale overheden zelf aan het hertellen zijn. Zij zetten mensen in om te tellen of die prognoses wel kloppen. Prognoses zijn ook wat anders dan gewone tellingen. Ik verzoek met klem om nog een keer naar die cijfers te kijken.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat heb ik al toegezegd in het AO. Als er debatten zijn over de tellingen, gaan wij bekijken hoe wij die specifieke problemen moeten oplossen, maar dat is nog wat anders dan om een andere organisatie alle tellingen te laten doen, terwijl de provincie er ook al bij betrokken is.

Mevrouw Gerkens heeft ook een motie ingediend over het ingaan van de dienstregeling. Zij vraagt om op een aantal punten minimaal een jaar langer te wachten met de nieuwe dienstregeling. Mijn directeur spoor heeft gisteren een gesprek gehad met Locov, waar ook anderen bij waren. Volgens Locov is uitstel van de dienstregeling 2007 geen doel maar een middel, omdat zij op een aantal punten nog niet tevreden zijn. Zij hebben ook gezegd dat dit anders kan uitvallen, wanneer er in de reactie van de NS een aantal punten worden overgenomen. Daarom is het ook van belang om te zien wat de reactie is van de NS op Locov.

Zoals ik al zei, de NS heeft al zo'n dertig wijzigingen voor ogen. Ik vind zelf dat wij dit niet moeten uitstellen. Wij weten allen dat de grenzen van de huidige dienstregeling bij de bestaande infrastructuur zijn bereikt. Als wij willen dat er verdere groei en verbeteringen plaatsvinden, zoals de doelstelling is van deze dienstregeling, zullen wij moeten zorgen voor een nieuwe dienstregeling die deze mogelijkheid en robuustheid biedt. Er is twee jaar op dit onderwerp gestudeerd en anderhalf jaar overleg gevoerd met de verschillende partijen. Er is in die periode al heel veel veranderd, maar er zijn nog een aantal wensen over, waarvan sommige wel worden gehonoreerd en andere niet, omdat zij strijdig zijn met andere wensen of belangen. Op het allerlaatst kan je nog een zekere tegenbeweging krijgen, maar ik vind het zelf van belang om niet nog een jaar te wachten, maar om de dienstregeling nu in te voeren, met de wijzigingen die tijdens de onderhandelingen worden gedaan.

De heer Duyvendak constateert in zijn motie dat er geen sprake is van een grote sprong voorwaarts en verzoekt de regering om bij de NS een forse verbetering

af te dwingen op het gebied van reisduur en beschikbare verbindingen. Dat is een vrij algemene motie, zodat het moeilijk is om het er niet mee eens te zijn. Ik krijg nog een reactie van de NS over wat er met de inbreng van de regio's wordt gedaan. Ik heb al een onderhandse reactie, maar die krijg ik nog officieel, van de NS op wat er met het Locov-advies wordt gedaan. Ik heb begrepen dat er een fors aantal verbeteringen in zit. Bij het woord "fors" is het lastig om te interpreteren of de heer Duyvendak daarmee tevreden zal zijn. Nogmaals, ik denk dat het belang van dit gesprek is dat wij die onderhandelingen zullen voeren en daarbij nog wel wat wensen hebben.

De heer Duyvendak heeft ook een motie ingediend, waarin hij mij vraagt om nogmaals bij de Kamer terug te keren, voordat ik klaar ben met de onderhandelingen, als ik het zo mag interpreteren. Daar heb ik toch wel moeite mee. De positie van de Kamer is bekend. Haar rol bij de dienstregeling is dat ik haar daarover achteraf informeer. Vanwege de grote effecten hebben wij bij de dienstregeling voor 2007 specifiek gezegd dat wij aan die inbreng hechten. De Kamer heeft die inbreng gegeven en het is klip en klaar wat zij ervan vindt. Ik zal daar in de onderhandelingen rekening mee houden, doen wat ik goed vind en mij daarover verantwoorden. Ik zal in de lijn van de knelpunten inhoudelijk weergeven wat ik ervan heb overgenomen en waarom ik op die manier uit de onderhandelingen ben gekomen. Ik heb daarin een eigen verantwoordelijkheid, op grond van de concessie. Daarna kan de Kamer mij vragen om daarover te komen spreken. Zij kan mij zelfs naar huis sturen, als het haar niet bevalt, maar ik wens de procedure niet te veranderen door de Kamer vooraf instemmingsrecht over mijn onderhandelingsresultaat te geven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Laten wij nou niet meteen beginnen over naar huis sturen.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik schetste alleen alle opties, mijnheer Duyvendak.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U zegt dat er een ander plan komt met dertig verbeteringen. Wij hebben echter afgesproken dat de Kamer bij de dienstregeling 2007 een zwaardere rol heeft dan bij de dienstregelingen in de toekomst. Is het dan niet verstandig dat u voordat het onomkeerbaar is de opvatting van de Kamer daarover hoort?

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb duidelijk gehoord wat de opvatting van de Kamer is, maar ik denk toch dat u mij zult moeten aanspreken op het resultaat dat ik bereik in die discussie. Ik heb steeds gezegd dat ik de landsdelige bereikbaarheid het belangrijkste vind. Ik wijs dan op de afspraken in de Nota Mobiliteit en de discussies die wij hebben over de rol van het openbaar vervoer. Voor de randstedelijke problematiek zijn er voor de korte termijn oplossingen, maar ik zal niet alles overnemen. Opmerkingen over reistijden en frequenties zal ik allemaal ter harte nemen. Ik zal de Kamer zo nog een paar punten noemen die ik ook met de NS wil bespreken. Die punten zijn niet door de Kamer ingebracht, waarmee ik wil laten zien dat wij daar zelf ook nog enige ideeën over hebben. Ik heb een beeld gekregen van de wensen van de Kamer. Ik zal kijken of de aanpassingen van de NS afdoende zijn of dat



## Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

er extra aanpassingen nodig zijn en daar zal ik mij achteraf over verantwoorden.

De **voorzitter**: Het debat loopt erg uit, mijnheer Duyvendak. Dat snap ik wel, want er zijn elf moties ingediend. Toch vraag ik u om het kort te houden en ik verzoek de staatssecretaris iets compacter te antwoorden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik vind dat wij nu een gemankeerd en cryptisch debat voeren. De staatssecretaris weet veel meer dan wij. Zij weet van alles over nieuwe plannen. Zij spreekt over hoofdlijnen die hetzelfde blijven en andere dingen die veranderen. Over wat de hoofdlijnen zijn, kunnen wij echter ook weer een semantisch debat voeren. Op dit moment kan de Kamer dus niet volwaardig reageren op wat er is. Ik vind het van groot belang dat de Kamer opnieuw een moment krijgt voor een volwaardige reactie. Stel dat er nieuwe verslechtingen in het plan zitten.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Verslechtingen zullen er altijd in zitten. Het aanbrengen van grote wijzigingen kan op andere punten betekenen dat er een verslechting optreedt. Wij zullen proberen die verslechtingen zoveel mogelijk te beperken. De dienstregeling is altijd aan de NS geweest met een instemmingsplicht van de staatssecretaris en dat is ook deze keer zo. Ik pas ervoor om nu te onderhandelen en dat later nog een keer te gaan doen. Het gaat om een totaalplan met maatregelen die in hoofdzaak leiden tot een forse verbetering van het vervoersaanbod. Met de verslechtingen die op een aantal punten optreden, ga ik aan de slag. Die punten moeten aangepast worden, voordat ik ermee instem. Als ik eenmaal heb ingestemd, dan vind ik ook dat het verder moet kunnen gaan. Dan kunt u mij daarop afrekenen. Ik wil hier niet nog een keer terugkomen.

Voorzitter. Dan kom ik bij de motie van de heer Slob. Hij krijgt graag wat meer inzicht in een aantal infrastructurele maatregelen, omdat die van invloed zijn op de dienstregeling later. Dat is zeker het geval. Ik heb eerder al gezegd dat de keuze van kabinet en Kamer om in de toekomst extra te investeren mogelijkheden biedt om de dienstregeling robuuster te maken en een beter bedieningsniveau te realiseren. Ik zal de Kamer deze informatie doen toekomen op de geëigende momenten, onder andere bij de midterm review en het herstelplan tweede fase. Dan kan de Kamer zien op welke wijze dat van invloed kan zijn op toekomstige dienstregelingen.

De heer Slob verzoekt de regering bij motie om de stations in Zeeland minimaal eenmaal per uur te bedienen. Dit punt betreft eigenlijk de dienstregeling van 2008 maar ik kan mij voorstellen dat men duidelijkheid wenst. Ik zal deze ontheffingsverzoeken toetsen aan de concessie; ik heb aangegeven waar de sluiting van de stations op is gericht. Als deze daar inderdaad onder valt, dan zal ik bezien of er andere mogelijkheden zijn om de problematiek op te lossen, juist omdat ik aan de bereikbaarheid van dat landstedelijk gebied hecht.

De heer Hofstra heeft een motie ingediend over de reistijd. Hij verzoekt de regering om de rijsnelheid van treinen te verhogen op trajecten waar extra stops worden toegestaan zodat de reistijden op het intercitynet niet langer worden. Ik zal mij daarvoor inspannen. De NS heeft dezelfde intentie want die organisatie wil natuurlijk

ook niet dat de reistijden langer worden. Ik kan niet specifiek en bindend voorschrijven dat elke stop wordt gecompenseerd. Ik heb echter begrepen dat de rijsnelheid op een aantal punten alweer is aangepast. De achterliggende gedachte is het belangrijkste, namelijk dat het homogeniseren van de rijsnelheden tot een betere benutting van het spoor leidt. Er kunnen meer treinen over het spoor gaan en deze kunnen geregelder rijden. Enerzijds neemt de reistijd op sommige trajecten enigszins toe en anderzijds kunnen mensen elk kwartier een trein nemen. Ik herhaal dat ik mij zal inspannen om aan het verzoek van de heer Hofstra tegemoet te komen, maar ik kan geen garanties geven ten aanzien van alle lijndiensten.

Op stuk nr. 42 is door onder meer de heer Van Hijum een motie ingediend over de bereikbaarheid van alle landsdelen. Die motie is algemeen van aard, net als de motie van de heer Duyvendak. De regering wordt verzocht, de bereikbaarheid van alle landsdelen te garanderen en geen substantiële verslechtingen te accepteren. Het is lastig om een motie met een dergelijke formulering uit te voeren. De bereikbaarheid van Friesland wordt bijvoorbeeld groter door de toename van het aantal stops, maar de reistijd naar Leeuwarden wordt langer en dat is nadelig. Ik zal mij inspannen voor een aantrekkelijke bereikbaarheid van de regio's per openbaar vervoer. Ik zal mij daarbij verzetten tegen substantiële verslechtingen, hoewel het aantal verslechtingen nooit nul zal zijn. Ik heb wel een aantal ideeën, die volgens mij tot een positieve uitkomst kunnen leiden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dit intrigeert mij: het zal nooit nul zijn. Tussen een stoptrein en een intercity zit natuurlijk niet meer veel verschil. Als u zegt dat u zich voor Leeuwarden wilt inspannen, dan moet u ervoor zorgen dat de intercity naar Zwolle blijft rijden.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb al eerder aangegeven, dat ik door de gedeputeerde ben gebeld en dat die de voorkeur geeft aan de dienstregeling 2006 boven de dienstregeling 2007. Naar mijn mening zou dat zonde zijn want dat scheelt 12.000 reizigers, die er dan niet op vooruit maar op achteruit gaan. Ik zie daarom meer in de mogelijkheid om een extra stoptrein toe te voegen waardoor er zowel intercity's als stoptreinen zijn. Dat is een voorbeeld van een punt dat in de onderhandelingen wordt meegenomen. Dat kost natuurlijk wel geld want dat is onrendabel voor de NS. Dergelijke zaken breng ik in maar het is niet zeker of het allemaal zal werken. In het geval van Zwolle-Leeuwarden zijn er weliswaar nadelen maar die worden positief door de verschillende partijen beoordeeld.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dat het geld kost en dat het onrendabel is, maar de NS maakt nog steeds winst en heeft bovendien een maatschappelijke taak. Elke maatschappelijke taak in deze wereld kost geld. Het is een kwestie van politieke wil om ervoor te zorgen dat die intercity gehandhaafd wordt.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wij verschillen daarover niet van mening. De budgetten die worden gegenereerd uit de rendabele stukken in de Randstad zullen voor een deel moeten



De heer Van der Ham (D66)

© M. Sablerolle – Gouda

worden ingezet ten behoeve van minder rendabele delen elders. Ik zal het totaalplaatje bekijken. Met "het zal nooit nul zijn" bedoel ik dat er in zo'n grote wijziging van de dienstregeling altijd dingen zullen verdwijnen. Wij hopen altijd dat dit er per station toe leidt dat het enerzijds een veel grotere verbetering brengt met een aantal nadelen anderzijds.

De heer Van der Ham heeft een motie ingediend over de bereikbaarheid van Zoetermeer en Gouda. Hij wil deze bereikbaarheid herzien, zonder dat de bereikbaarheid van Gouda verslechtert. Daarbij wordt gedacht aan spoorverdubbeling en een goede kwartiersdienst. Ik vind dat heel moeilijk. Ik kan sowieso niet ingaan op spoorverdubbelingen, want daarvoor moet ik mij echt verdiepen in de infrastructurele maatregelen die daartoe aan de orde zijn. De minister zit wel naast mij, maar zij zal dat ook niet uit haar hoofd weten voor Zoetermeer en omgeving. Zoetermeer is weliswaar een grote stad, maar de aantallen zijn veel kleiner dan in andere grote steden. Als je echt uitgaat van bereikbaarheid, zijn plaatsen als Voorburg misschien nog wel interessanter voor dit soort stops. Het gaat mij uiteindelijk om een robuuste regeling voor de Randstad. Door de Zoetermeervariant wordt de beweging naar Den Haag zeer vergroot en dat is voor veel mensen erg van belang. Het nadeel daarvan is dat Zoetermeer geen intercystation meer is. Ik vind dit een zeer twijfelachtig onderwerp. Als je iets anders wilt, ben je bijna weer terug bij af en is het voordeel weg.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil even een toelichting geven, al vind ik dat wij niet te lang over dit detail moeten doorgaan. Een van de argumenten voor de NS om de keuze voor deze dienstregeling – die op dit moment voor een deel goed te begrijpen is – te maken, is dat er sprake is van een capaciteitsprobleem op het spoor. Er zijn geen inhaalsporen, dus de NS kan Gouda en Zoetermeer niet allebei bedienen zoals zij zouden willen. Dat is dus een infrastructureel probleem. Wil je de groei van Zoetermeer, die wij graag willen en die in de Nota Ruimte staat, in de toekomst verder opvangen met het openbaar vervoer, dan zul je iets meer moeten doen dan alleen naar de dienstregeling kijken. Wilt u dat doen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie is niet zo

gecharmeerd van deze motie, omdat zij zich alleen richt op de status van het station Zoetermeer. Ik zou liever zien dat er wordt gekeken naar voorstellen uit de regio, inclusief toevoeging van stations als BleiZo. Ga daarmee aan de slag en kom in overleg tot een goede oplossing.

Staatssecretaris **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan de motie zoals zij is, niet overnemen. Na 2012 worden er echter weer andere infrastructurele investeringen gedaan. Ik hoorde de minister al Randstadspoor noemen. Op termijn zullen er nieuwe mogelijkheden ontstaan. Ik zal de NS specifiek vragen om daarnaar te kijken en aan te geven wat de baten voor Zoetermeer en Gouda zullen zijn. Dat is wat anders dan de dienstregeling terugdraaien, want dan zou je ook een heel grote verbetering teniet doen. Dat zou zonde zijn. Ik verwacht niet dat de aantallen wezenlijk zullen veranderen.

De heer **Van der Ham** (D66): Even ter correctie. Er staat niet in de motie dat deze plannen van tafel moeten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, volgende week over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met de aanbestedingsverplichting in het openbaar vervoer, een daarbij behorend ontheffingenregime en enkele andere wijzigingen (30210).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. De SP-fractie maakt zich grote zorgen over het openbaar vervoer in ons land. De Wet personenvervoer 2000 heeft grote gevolgen in niet alleen het binnenland, maar ook steeds meer voor onze internationale positie. Over de gevolgen hiervan in Nederland hebben wij het al uitgebreid gehad. Binnenkort zullen wij de evaluatie bespreken. Het internationale element wordt echter vaak vergeten.

Twee aspecten verdienen evenwel bijzondere aandacht. Allereerst iets over de oorsprong van de Wet personenvervoer. De oorsprong ligt in de plannen van de Europese Commissie. Nederland heeft hierop geanticipeerd met wetgeving. In Brussel is er echter nogal wat veranderd. Het zou dan ook tamelijk naïef zijn om onze wetgeving nog steeds als anticiperend te beschouwen. Sterker nog, het doorzetten van de wetgeving zou naïef zijn, omdat wij er geen rekening mee houden dat binnenkort Europa gaat bepalen op welke manier wij moeten aanbesteden.

In de conceptverordening van de EU worden namelijk aanbestedingsregels gesteld voor onze provincies en kaderwetgebieden. De WP 2000 moet op dat punt flink aangepast worden, omdat de Europese verordening rechtstreeks tast in de nationale bevoegdheid. Europa zal