
Aan de orde is het **debat** over **de NS-dienstregeling voor 2007**.



Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Een ook voor mij nog onbekende dichter, Ruurd van der Weij, schreef enkele dagen geleden onder de titel "dienstregeling" het volgende:

"De trein van mijn herinneringen
stopt niet meer bij ieder station.
Het leidt tot ontregelingen:
koffers blijven op het perron.
Waarom de dienstregeling stopt
is bij de leiding wel bekend,
zo reageerde men geschokt
toen men het patroon had herkend.
Men zag al eerder zo'n defect;
de dienst heeft zich toen niet hersteld.
In het lange-termijn-effect
ligt geen verbetering besloten.
Op steeds meer stations gaat gemeld:
buiten dienst - loket gesloten."

De dienstregeling 2007 houdt de gemoederen aardig bezig. Deze zomer kwam de Kamer er zelfs voor terug van reces. Het moet niet veel gekker worden. Wie denkt dat de politieke bemoeienis met het lot van het spoorboekje te veel eer is voor het onderwerp, komt bedrogen uit. Wat voor sommigen een onooglijk onderwerp lijkt, heeft voor duizenden reizigers elke dag opnieuw gevolgen.

Half augustus leefden wij nog in de veronderstelling dat vooral reizigers vanuit het noorden en het oosten hier hinder van zouden gaan ondervinden. Inmiddels weten wij beter. Veel vaste klanten van de NS hebben ons mail gestuurd. Zij hebben op de site van de NS gekeken welke gevolgen de nieuwe dienstregeling heeft voor hun reispatroon en daaruit rijst een beeld op waar ik niet vrolijk van word. Ook binnen de Randstad zijn er voorbeelden van slechtere aansluitingen en meer overstappen, langere reistijden en wachttijden op het perron. Ik geef u een paar voorbeelden. Utrecht-Tilburg West: 21 minuten extra reistijd en een extra overstap. Vught-Hilversum Noord: plus 26 minuten. Zo kan ik nog wel even doorgaan.

Staatssecretaris Schultz heeft de Kamer keer op keer verzekerd dat de gemiddelde reiziger enkel voordeel van het nieuwe spoorboekje heeft. Per dag gaan er 200 treinen meer rijden. De NS mikt op een fikse groei van het aantal reizigers. Dat klinkt goed en het was een krachtig argument om alles afwegende niet te kiezen voor het handhaven van de huidige dienstregeling, hoewel wij nog steeds van mening zijn dat het voorliggende voorstel onvoldoende houdbaar is voor de langere periode.

De berichtgeving in de Volkskrant van gisteren heeft daarbij nog een heel ander licht op de zaak geworpen. Het lijkt erop dat door een tekort van personeel en materieel de voordelen van de nieuwe dienstregeling op losse schroeven komen te staan. De president-directeur van de NS noemt in een brief aan de minister deze berichtgeving tendentius. Hij lijkt daarbij over het hoofd te zien dat die berichtgeving is gebaseerd op een uitgelekt memo van zijn eigen organisatie. Voor de struisvogelpolitiek die de NS nu lijkt te voeren, is nog

een andere dichtregel op zijn plaats. In het beroemde gedicht Awater van Martinus Nijhoff staat een zin die erg toepasselijk is. Ik citeer: "Lees maar, er staat niet wat er staat."

Voorzitter. De minister schrijft vanochtend aan de Kamer het bewuste bericht zorgelijk te vinden. Zij laat zich vooralsnog overtuigen door de NS dat de uitvoering van de dienstregeling niet in gevaar komt, maar geeft aan, met de concessie in de hand toe te zien op naleving van de afspraken. Ik zie het meezenden van de brief van de NS daarbij als een politiek gebaar. De minister is weliswaar overtuigd, maar dekt zich op voorhand ook in door de hete aardappel naar de NS te schuiven. Ik vraag haar welke garanties zij nu heeft, behalve het woord van de directie, dat het werkelijk goed gaat met de uitvoering en de gesignaleerde problemen en dat die geen roet in het eten gaan gooien. Als er zich dan wel grote problemen gaan voordoen – dat is via de memo bekend geworden – had de destijds verantwoordelijke bewindsvrouw, staatssecretaris Schultz daar niet van op de hoogte moeten zijn naar de mening van de minister? Met de wetenschap van nu had zij wellicht minder lichtvaardig de oude dienstregeling verbeurd verklaard.

Uiteindelijk is voor alle reizigers die hun hoop nu op de Kamer hebben gevestigd, maar een vraag relevant: wat gebeurt er op 10 december? Hoeveel ruimte is er nog om te redden, wat nog te redden valt? Het antwoord van staatssecretaris Schultz in augustus was helder, maar politiek onwerkbaar. Haar antwoord was: geen. Ik heb begrepen dat niet medio augustus, maar begin december, dertien weken voor de bewuste 10 december, cruciaal is als deadline voor het doorvoeren van wijzigingen in het huidige voorstel. Het uitgelekte memo komt immers ook met een dergelijke datum. Is dat juist?

De Kamer moet bij dit belangrijke onderwerp niet in een tijds-klem worden gedreven. De nieuwe dienstregeling zou moeten anticiperen op de komst van de HSL, de Betuweroute en de "viersporigheid" van het traject Amsterdam-Utrecht. Deze drie megaveranderingen gaan later van start dan was beoogd. Waarom kan er nu niet meer tijd worden genomen om het onderhavige voorstel voor 2007 te verbeteren? Waarom kan de dienstregeling in verbeterde vorm geen halfjaar later ingaan? Als dit alles niet mogelijk is, wil ik de vraag ook wel omkeren. Waarom moet een nieuwe dienstregeling van 2007 tot 10 december 2007 in stand worden gehouden? Desnoods kan een verbeterde dienstregeling ook eerder ingaan.

Uiteraard is deze optie voor het bedrijf veel omslachtiger en voor de reiziger vervelender. Doorgaan met een voorstel waar zoveel kritiek op is, lijkt mij echter de minst begaanbare route.

De **voorzitter**: Mevrouw Gerkens wil u een vraag stellen. U hebt overigens uw spreektijd al overschreden. Na het beantwoorden van de vraag van mevrouw Gerkens dient u uw bijdrage dus af te ronden. U kunt dat ook tegelijk doen bij de beantwoording van de vraag. Zo deed ik dat vroeger.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Mevrouw Dijksma suggereerde eigenlijk al het antwoord op haar vraag: er rest ons nog anderhalve week en dan is er niets meer terug te draaien in de dienstregeling. Immers, twaalf à dertien weken voor de desbetreffende datum moet de regeling geïmplementeerd worden. In het voorjaar heb ik een motie ingediend met het verzoek om een jaar uitstel. Die

Dijksma

motie is niet gesteund door mevrouw Dijksma. Uit haar bijdrage nu begrijp ik echter dat, als ik die motie opnieuw indien, zij die wellicht wel steunt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik pleit niet voor een jaar uitstel. Ik heb gezegd dat wij de tijd moeten nemen om met het huidige voorstel door te gaan in afwachting van het ingaan van de nieuwe dienstregeling. Als dat niet mogelijk is, moet het andersom zijn: als de nieuwe dienstregeling nu ingaat, even los van de vraag hoeveel verbeteringen daarin nog doorgevoerd kunnen worden, hoeft die niet per se pas een jaar later te eindigen. Ik verneem hierover graag de mening van de minister. Deze ruimte heb ik dus. Wel zitten wij hier anders in dan in het begin van het jaar, omdat met name de berichtgeving over het dreigend personeels- en materieeltekort ons heeft gesterkt in de gedachte dat het heel lastig zal zijn om de voordelen van de nieuwe dienstregeling waar te maken.

Ik vind wel dat wij de minister de politieke ruimte moeten geven om te onderhandelen. Ik merk hierbij op dat ook mij wel eens de gedachte bekruipt dat er nogal een fixatie is op het begrip "punctualiteit" als afrekenmechanisme voor NS. Dat dwingt het bedrijf misschien ook tot dit soort keuzes.

Mevrouw Gerkens heeft mij gevraagd wat ik wil. Welnu, evenals veel reizigers wil ik liever een trein die er weliswaar drie minuten later is, maar die een gegarandeerde aansluiting heeft zonder te veel overstappen dan een trein die wel rijdt, ook op tijd, en die geen aansluitingen kent en in ruil daarvoor nog veel overstappen kent. Daaruit moeten wij nu kiezen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat zijn wel gevaarlijke keuzes. Een van de redenen dat er zoveel ruimte en tijd in de dienstregeling zit, is dat de NS dit incalculeert. Ik zei zojuist dat er wellicht nog slechts anderhalve week rest tot het moment waarop wij de dienstregeling niet meer kunnen terugdraaien. Ik vind dat te weinig tijd. Vindt u dat ook?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Eerlijk gezegd, het feit dat wij in een tijdsfuik gedreven lijken te worden, vind ik heel vervelend. Tegelijkertijd wil ik wel graag samen met de minister werken aan reële alternatieven. Dit debat moet daarop perspectief bieden. Daarom voeren wij dit debat nu ook. Zo mogelijk moet dat gebeuren in een periode die langer duurt dan anderhalve week. Dit lijkt mij voor het bedrijf NS ook heel verstandig. Laten wij dus ophouden met formalisme en laten wij kijken naar wat er ligt en nagaan voor wie het werkelijk iets oplevert. De afspraak om met name de internationale verbindingen goed te realiseren, kan echt geen soort concept zijn waaraan iedereen zich kan vastklampen met de woorden dat daardoor nu niets meer kan veranderen. Ik wil dit punt ook graag met de minister uitdiscussiëren.

In mijn laatste antwoord heb ik een belangrijk deel van mijn voorstel aan de minister verwerkt. Wat rest is mijn vraag om aandacht voor de Zeeuwse stations. Uiteraard dreigt de sluiting daarvan pas vanaf 2008. Ik neem wel aan dat de in de Kamer aangenomen moties hierover niet zo hard worden genegeerd als de eerder in de Kamer gemaakte afspraken over de dienstregeling in algemene zin. Met andere woorden: de minister voert die moties toch gewoon uit?

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De fractie van GroenLinks heeft heel veel mails over de nieuwe dienstregeling van de NS ontvangen. Het zijn mails van mensen die boos, verontrust en verbijsterd zijn. Die mensen snappen het niet: 2007 komt eraan en zo veel reistijden worden zo veel langer, uitgesmeerd over heel het land. De mensen snappen het niet. Het gaat om doodgewone verbindingen. De treinreis van Amersfoort naar Nijmegen duurt in 2007 23 minuten langer. Minister Peijs, de mensen snappen het niet. Kunt u het ze uitleggen? De treinreis van Rotterdam-Centraal naar Oss duurt in 2007 16 minuten extra. Minister Peijs, de mensen snappen het niet. Kunt u het ze uitleggen? De treinreis van Tilburg-West, van het station van de grote universiteit in die stad naar Arnhem duurt 21 minuten langer. Minister Peijs, de mensen snappen het niet, blijkt uit hun mails. Kunt u ze uitleggen waarom dat in 2007 nodig is?

Achter de cijfers van de dienstregeling gaan mensen schuil. Wij lezen hun verhalen in de e-mails. Het zijn e-mails van kinderen die in Groningen wonen en veel langer onderweg zijn om hun bejaarde ouders in Enschede te verzorgen, hetgeen zij ieder weekend doen, of van een vader die zijn kinderen niet meer ziet, omdat hij 's ochtends weg moet voordat de kinderen wakker zijn en pas thuiskomt als de kleine kinderen in bed liggen. Heel veel mensen schrijven ons: Nou goed, dit is blijikbaar wat de regering wil. Ik koop wel een auto. Ik heb het helemaal gehad met het openbaar vervoer.

De klemmende vraag aan minister Peijs is: kende het ministerie, kende u, kende staatssecretaris Schultz het zeer brede beeld van de steeds langere reistijden voor heel veel mensen? De vermeende voordelen van de nieuwe dienstregeling zijn ons voortdurend voorgehouden. Over de nadelen en verslechtingen hebben wij nergens iets kunnen lezen. Wij hebben daar nooit iets over gehoord van het ministerie. Een afweging, een keuze heeft de Kamer dus ook nooit kunnen maken tussen de bestaande dienstregeling en de opties voor de dienstregeling 2007. De Kamer heeft essentiële informatie, zo blijkt nu, nooit ontvangen. Pas de laatste dagen krijgen wij door eigen werk een enigszins reëel beeld van wat de nieuwe dienstregeling in gaat houden. Het is ernstig dat de Kamer dergelijke informatie nooit van het ministerie heeft mogen ontvangen.

Het kan natuurlijk zijn dat men het op het ministerie wel wist, maar dat de minister de Kamer er niet over informeerde. Is dat zo? Als zij dat wel wist, waarom deed zij dan niets om de NS te verhinderen, al die verslechtingen door te voeren? Of zij nu geen actie ondernam of geen informatie verschaft, het zouden allebei ernstige politieke fouten zijn. Als op het ministerie niets bekend was over al deze verslechtingen in de dienstregeling, als de informatie die de Kamer zelf boven tafel heeft gehaald, nieuw voor de minister is – dat is eigenlijk wat ik vrees, moet ik eerlijk zeggen – en als het ministerie eigenlijk het hele jaar heeft zitten slapen, dan rijst de vraag of het ministerie de dienstregeling überhaupt goed heeft bekeken. Heeft het ministerie, heeft staatssecretaris Schultz, heeft de minister de NS wel op de huid gezeten? Als dit allemaal buiten hun blikveld is gebleven, zijn dit natuurlijk ook ernstige politieke fouten.

Er blijken nu behalve ernstige verslechtingen in de dienstregeling grote problemen te zijn met het materieel

Duyvendak

en personeel van de spoorwegen. Mij valt op dat de NS in de reacties het verhaal over het materieel sust. Over het personeel hoor ik veel minder. Er dreigen minder conducteurs op de treinen te komen. Er dreigen grotere problemen op het terrein van sociale veiligheid en zwartrijden. Dat is niet moeilijk te voorspellen. Ook hierbij is het de vraag of het ministerie deze problemen kende. In de Volkskrant van gisterochtend laat de minister zeggen: "Wij hoefden dit niet te weten, wij controleren achteraf." Was dit ook haar houding bij de dienstregeling? Was daarbij ook sprake van controle achteraf? Achteraf is het te laat. Nu al is het duidelijk dat de dienstregeling voor heel grote groepen mensen een verslechtering is. De nadelen zijn te groot.

Nu is al duidelijk dat de NS kreunt en steunt om de dienstregeling met treinen en personeel rond te krijgen. De risico's van de nieuwe dienstregeling zijn te groot. Daarom moet de Kamer vandaag aan de noodrem trekken. Wij gaan vandaag toch niet tot iets besluiten waaraan zo veel bezwaren kleven en wat zo veel risico's in zich draagt? Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Op deze manier kan er geen sprake zijn van invoering van de dienstregeling 2007.

Ik hoop dat de minister niet kiest voor een kil en formalistisch verweer, dat zij geen sussende woorden zal spreken zoals wij die inmiddels kennen van staatssecretaris Schultz van Haegen. Ik wil een minister horen die zegt: "Ik heb de macht, ik ga ingrijpen." Dat is wat ik vandaag hoop te bereiken. GroenLinks geeft er de voorkeur aan dat de minister vervolgens kiest voor invoering van een dienstregeling voor 2007 die ik betitel als versie 2.0. Dat betekent een nieuwe versie van de dienstregeling, waar de verslechtingen uit zijn en die kan worden ingevoerd na gereedkoming van de vier sporen tussen Utrecht en Amsterdam, van de HSL-Zuid en van de Betuwelijn. Daarmee zouden wij dan bijvoorbeeld per 1 juli 2007 daadwerkelijk aan de slag kunnen. Wij willen namelijk wel de verbeteringen die ook in de dienstregeling 2007 zitten zo snel mogelijk kunnen realiseren. Vandaag is echter ons motto: wij trekken aan de noodrem.

De heer **Hermans** (LPF): Ik hoor de heer Duyvendak een nogal verregaande conclusie trekken, namelijk dat de problemen die nu bestaan met personeel en materieel inherent zijn aan de nieuwe dienstregeling. Ik meen toch dat dit ook iets te maken heeft met het succes van het openbaar vervoer, met een reizigersgroei van 7%. Hij kan zijn conclusie dan toch niet overeind houden?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De cijfers roepen veel vragen op. In de jaren van 2000 tot 2005 is het aantal reizigers met 0,4% gegroeid. De reizigersgroei in de laatste periode is fors geweest, maar in de twee tot drie jaar daarvoor was er sprake van een dip, doordat er 700.000 mensen minder met de trein zijn gegaan. Wij zitten nu, grosso modo, op het niveau van het jaar 2000. Zou er nu dan een zo groot probleem zijn?

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. In het algemeen overleg van 17 augustus, midden in het zomerreces, hebben wij aangegeven dat de gang van zaken rond de nieuwe dienstregeling bepaald niet de schoonheidsprijs verdient. De Kamer is met de goedkeuring van de

dienstregeling – hoewel van goedkeuring formeel geen sprake was – door de staatssecretaris voor een voldongen feit gesteld. Wij hebben in dit algemeen overleg gezegd dat de trein voor onze neus was vertrokken, terwijl wij zelf wel op tijd waren.

Vandaag staan wij voor de opgave om te zien wat er nog te verbeteren valt in de dienstregeling. Daarbij komen nog de recente berichten over een dreigend tekort aan personeel en materieel. Ik heb net als mijn collega's kennis genomen van de brief van de heer Veenman en van de reactie van de minister daarop. Daarbij heb ik dezelfde vragen als mevrouw Dijkema. Hoewel de heer Veenman in de brief de uitlatingen en de berichten in de media tendentieus noemt, verzekert hij nergens dat NS de uitdaging die er nu ligt aan zal kunnen. Mevrouw Dijkema zei: "Er staat niet wat er staat." Zo heb ik de brief ook gelezen. Het verbaast mij ook dat die tekorten op een zo laat moment naar buiten komen.

Vindt de minister niet ook dat zij, dat wil zeggen haar ambtsvoorgangster, eigenlijk daarvan eerder op de hoogte had moeten worden gesteld? De CDA-fractie vindt in ieder geval dat er in 2007 geen concessies gedaan mogen worden bij het nastreven van de ambities voor het aantal beschikbare zitplaatsen en de aanwezigheid van conducteurs in de trein. Deze ambities moeten wij nog vaststellen in het vervoerplan voor 2007, maar er is natuurlijk wel al een verwachting voor de iets langere termijn. Wij vragen de minister, deze ambities nadrukkelijk scherp te houden en er alles aan te doen om te voorkomen dat wij weer in een situatie terecht zouden komen met overvolle perrons en overvolle treinen.

Mijn fractie betwist op zichzelf niet dat er een nieuwe dienstregeling moet komen, want het huidige spoorboekje dateert uit 1970 en het is sindsdien niet substantieel veranderd, terwijl het aantal treinkilometers ongeveer verdubbeld is. Door een nieuwe ordening op het spoor kan er beter gebruik worden gemaakt van de beschikbare capaciteit om de groei van het aantal reizigers op te vangen. De plannen van de NS pakken in een aantal gebieden gunstig uit, zoals in de Randstad en in BrabantStad. In deze gebieden komt het ideaal van reizen zonder spoorboekje een bescheiden stapje dichterbij. Ik noem het een bescheiden stapje, want wij hadden er absoluut meer van verwacht. Wij hebben in de Kamer herhaaldelijk gesproken, ook in het kader van de Nota Mobiliteit, over metroachtige voorzieningen en frequenties. Wel, daar zijn wij nog wel een stapje van verwijderd.

Mijn fractie begrijpt ook nog dat bij een grootschalige herziening niet iedereen tevreden kan worden gesteld, al ben ik wel geschrokken van de voorbeelden die ik in de afgelopen tijd heb gekregen, ook via de mail. Maar wij zijn er ronduit ontevreden over dat de bereikbaarheid van een aantal landsdelen aanzienlijk verslechtert. Ik doel nu met name op de langere reistijden en overstaptijden op de trajecten tussen de Randstad en het Noorden en het Oosten van het land – met het verdwijnen van de intercity naar Leeuwarden zakt deze stad wat mijn fractie betreft echt onder de fatsoensnorm van goede bereikbaarheid – maar ook op de voorgenomen sluiting van drie stations in de provincie Zeeland. Ik herhaal nog maar dat onze fractie bij het vaststellen van de vervoersconcessie in 2004 en bij de behandeling van de Nota Mobiliteit in 2005 niet voor niets heeft ingezet op goede bereikbaarheid van alle regio's. Wij zien goede bereikbaarheid van alle landsdelen als een publiek belang, en

Van Hijum

dit belang behoort zowel de NS als maatschappelijke onderneming als de overheid als concessieverlener ter harte te gaan. Deze bredere publieke taak is met een amendement van de Kamer ook duidelijk verankerd in de vervoersconcessie. En in het debat over de dienstregeling in februari 2006 heeft de voltallige Kamer dit in een motie onder de aandacht van de regering gebracht. Ik constateer dat de moties op dit punt onvoldoende zijn uitgevoerd. Het lijkt erop dat de NS zich vooral richt op de commercieel interessante lijnen en dat de staatssecretaris en het departement onvoldoende corrigerend zijn opgetreden. Daar moet nu echt verandering in komen. Wij dringen er bij de minister op aan, zo snel mogelijk alsnog verbeteringen in de dienstregeling door te voeren. Er kan gedacht worden aan het verkorten van de reistijd door de treinen sneller te laten rijden – dit blijkt in een pilotproject in het Noorden ineens ook een aantal minuten tijdswinst op te leveren – maar ook aan het aanpassen van de infrastructuur. In dit kader herinneren wij de minister ook aan de afspraken in het kader van de Nota Mobiliteit om na te gaan, welke uitbreiding van de infrastructuur noodzakelijk is met het oog op de ambities voor het spoor. Dit hoeft niet direct te leiden tot allerlei spoorverdubbelingen, je kunt ook denken aan inhaalsporen, perronaanpassingen en allerlei andere maatregelen om het gebruik van het spoor te verbeteren die tijdswinst kunnen opleveren. En daarnaast zou de minister de dienstverlening nog kunnen verbeteren door steden in de spits vaker te bedienen. Dit zijn allemaal opties. Ook willen wij weten of de minister zich sterk wil maken voor behoud van de drie stations op de lijn Vlissingen-Roosendaal. Er zijn ook hierover twee moties ingediend; het gaat daarbij om de stations Krabbendijke, Kapelle en Arnemuiden. Tot nu toe is er alleen nog maar bereikt dat er wordt gestudeerd en overlegd, maar wij verwachten dat het kabinet ook op dit punt eindelijk inzet en daadkracht toont en dat mogelijkheden die in de regio zijn geopperd, in de discussie over de dienstregeling een serieuze kans krijgen.

Kortom, wij verwachten van de minister dat zij niet alleen oog heeft voor de grote reizigersstromen, maar ook voor de bereikbaarheid van de regio's. Dit is afgesproken in de Nota Mobiliteit en in de vervoersconcessie. Wij vernemen dan ook graag, welke mogelijkheden de minister ziet om de dienstverlening aan de reizigers in de regio's te verbeteren en hoe zij die verbeteringen denkt te kunnen realiseren.

Mevrouw **Gerkena** (SP): U stelt een indrukwekkende lijst van verbeteringen voor, maar ik heb u zojuist voorgerekend dat wij nog anderhalve week de tijd hebben voordat de nieuwe dienstregeling zal ingaan. Als de minister weer zou moeten gaan onderhandelen over deze indrukwekkende lijst, bent u dan een voorstander van uitstel van het werken met de nieuwe dienstregeling, als er niet binnen anderhalve week resultaten zijn?

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik geef hierop eerst een formele reactie. Het feitelijke aan de situatie is dat wij de dienstregeling niet vaststellen. De Nederlandse Spoorwegen doen dit, binnen de voorwaarden die wij in de concessie hebben vastgelegd.

Mijn stelling is dat er onvoldoende gebruik is gemaakt van de mogelijkheden die de concessie biedt om de NS te herinneren aan een aantal publieke belangen – ik heb de voorbeelden daarvan genoemd – en dat wij dit alsnog

zo snel mogelijk zouden moeten doen. Op basis van de brieven die wij tot nu toe hebben gehad, ben ik er een beetje somber over of dit nog vóór 2007 zal lukken. Ik hoop dat de minister daarover duidelijkheid kan verschaffen in haar bijdrage. Wij zullen dan kijken op welke termijn dit te realiseren valt; wat mij betreft dient het zo snel mogelijk te zijn.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Maar als het niet op korte termijn te realiseren valt, dan vindt u dat de dienstregeling moet worden uitgesteld totdat het wel gerealiseerd is?

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgens mij hebben wij formeel die mogelijkheid niet. Ik denk dat je daarmee tevens op de discussie komt of je de voordelen die deze dienstregeling ook biedt aan reizigers in andere delen van het land, zou moeten onthouden aan die reizigers door de hele dienstregeling op te schorten. Onze voorkeur gaat ernaar uit om de zwakke plekken in de dienstregeling zo snel mogelijk aan te pakken en te verbeteren, in overleg met decentrale overheden en consumentenorganisaties, die daar ook een bepaalde visie op hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Om een compleet beeld te krijgen van uw oordeel over het werk van de minister en de staatssecretaris constateer ik dat u grote zorgen uitspreekt over het materieel en het personeel, alsmede over de dienstregeling. Wat de dienstregeling betreft, spreekt u uit dat er van de zijde van het kabinet onvoldoende corrigerend is opgetreden. U zegt dat het kabinet te weinig heeft gedaan en u pleit voor snelle verbeteringen. Wat is daarbij uw oordeel over de wijze waarop wij als Kamer zijn geïnformeerd over de werkelijke betekenis van de dienstregeling voor de reiziger?

De heer **Van Hijum** (CDA): Wij hebben zelf al een beetje de positie moeten afdwingen die wij als Kamer nu innemen. Ik krijg de laatste tijd veel mailtjes waarin men zich afvraagt waar de Kamer zich mee bemoeit, omdat men vindt dat de dienstregeling geen zaak is van de Kamer. Ik vind ook dat dit punt principieel aan de orde is. Wij hebben het hier echter over de grootste wijziging van het spoorboekje in de afgelopen decennia en dat is precies de reden waarom wij als Kamer hebben gezegd dat wij over de hoofdlijnen daarvan willen kunnen meepraten. Daartoe zijn wij in de gelegenheid gesteld en ik denk dat dit op zichzelf goed is verlopen. Wij hebben ons daarbij wel degelijk op een aantal hoofdlijnen gericht. Ik heb geprobeerd aan te geven hoe wij dit namens de CDA-fractie hebben gedaan, namelijk door te wijzen op de publieke belangen die wij gewaarborgd willen zien. Als het gaat om het oordeel over de laatste maanden en de afloop, kan ik verwijzen naar het debat van de vorige keer: wij zijn bijzonder overvallen door de snelheid waarmee de goedkeuring uiteindelijk is verlopen. Ik vind dat wij daarmee voor een voldoende feit zijn gesteld en dat is buitengewoon vervelend.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik deel de constatering dat staatssecretaris Schultz van Haegen als het ware als een dief in de nacht het fiat heeft gegeven aan de richting die de dienstregeling uit ging. Is het echter niet ook zo dat wij pas de laatste dagen of weken een reëel

Van Hijum

beeld ervan krijgen wat de dienstregeling, na haar besluit, voor heel veel mensen betekent? Is dat ook niet iets wat dit kabinet te verwijten valt?

De heer **Van Hijum** (CDA): U hebt een punt als u zegt dat zich dit voor ons in ieder geval pas de laatste tijd uitkristalliseert, mede op basis van de mailtjes die wij krijgen. Ik krijg nu overigens ook de andere kant te horen: er zijn ook reizigers die zeggen dat zij er wel op vooruitgaan. Als ik kijk naar de intercitytreinen vanuit het zuiden, waar snelheidsverhogingen optreden in plaats van vertragingen, dan constateer ik dat dit winst is van de dienstregeling. Als ik kijk naar de hogere frequentie waarmee treinen gaan rijden in bepaalde delen van het land, dan constateer ik dat dit op zich een goede stap is. Wij richten ons heel specifiek op de grote zorgen die bij heel veel treinreizigers leven, alsmede op de kritiek die er nog is bij een aantal landsdelen of provincies en bij de consumentenorganisaties. Zij zeggen eigenlijk allemaal dat er een stap nodig is en dat er een beweging nodig is met het oog op de nieuwe dienstregeling. Deze is nog verre van volmaakt; het gaat daarbij om aandachtspunten die wij nu zo snel mogelijk moeten aangrijpen.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Er is door collega's al gerefereerd aan het debat dat wij zo'n twee weken geleden met staatssecretaris Schultz van Haegen hebben gehad. Ik zal de inbreng van mijn fractie bij dat debat hier niet herhalen, gezien ook de tijd. Ik volsta wat dat betreft met het aanhalen van mijn conclusie, namelijk dat wij vonden dat de staatssecretaris de Kamer, mede gelet op de afspraken die waren gemaakt, niet voor voldongen feiten had mogen stellen en dat zij in dat opzicht een grote politieke inschattingsfout heeft gemaakt. Ik waardeer het overigens dat de staatssecretaris later in haar brief heeft aangegeven dat dit anders had moeten. De fouten waren echter wel gemaakt en lijken voor een deel ook niet meer terug te draaien. De grote vraag die ons bij dit debat bezighoudt, is dan ook: wat kunnen wij nog? Ik wil daarbij de positie van de Kamer, maar ook die van de regering niet groter maken dan die is. Ik ben het echter wel eens met collega Van Hijum die in de media een aantal keren heeft gezegd dat wij dit niet over onze kant kunnen laten gaan en dat deze situatie niet acceptabel is. Wij moeten dus bekijken waar nog ruimte ligt om zaken in een positievere richting te krijgen dan de richting die men nu wil gaan.

Ik begrijp heel goed dat bij een dergelijke ingrijpende wijziging van de dienstregeling nooit iedereen tevreden kan worden gesteld. Ik zie ook heel goed de voordelen die de nieuwe dienstregeling met zich meebrengt. Ik constateer wel – ik ben daarin weer wat bevestigd door een persbericht van de NS die hedenochtend is uitgegaan – dat die voordelen zich vooral in het Westen van het land voordoen. Dat brengt mij bij een van de grootste problemen die wij met de nieuwe dienstregeling hebben, namelijk dat met name de landsdelen het Noorden en het Oosten en een deel van het Zuiden het slachtoffer lijken te worden van de nieuwe dienstregeling. Wij worden in dat beeld ook bevestigd door de circa 800 mails die wij in de afgelopen tien dagen hebben binnengekregen, nadat wij ons meldpunt hebben geopend. Ik meen dat dat zelfs tien keer meer is dan GroenLinks heeft gekregen, maar wij hoeven dat niet

tegen elkaar af te zetten. Het waren er echter heel veel. Ik heb er een klein stapeltje van meegenomen. Ik zal de minister niet vragen al die mails te lezen, want dat is onmogelijk. Er zaten zeker mails tussen van mensen die erop vooruit gingen, maar het merendeel, zo'n 90 tot 95%, was negatief.

Die mails en de persoonlijke gesprekken die ik heb gevoerd met mensen, maakten mij duidelijk hoe hard de nieuwe dienstregeling in het leven van mensen kan inhakken. Er zijn mensen die noodgedwongen de auto weer instappen, terwijl zij dat eigenlijk niet willen, maar zij zien geen andere weg. Er zijn mensen die hun baan dreigen te verliezen of die noodgedwongen moeten gaan verhuizen. Iemand schreef ons – ik meen dat collega's die mail ook hebben ontvangen – dat deze regeling voor hem een waanzinnige aanslag op alles betekent: zijn werk, zijn gezondheid, zijn gezinsleven en zijn sociale leven. Ik zie dat niet als holle retoriek. Dit komt uit de tenen van mensen.

Wat te doen? Ik vraag de minister of zij nog concrete mogelijkheden ziet om de scherpe kanten van de verslechteringen bij te vijlen. Ik heb het dan over 2007. Zou het, zo vraag ik haar, van wijsheid getuigen om in overleg met de NS daarvoor nog enige tijd, het liefst zo kort mogelijk, te nemen en dan te komen met een regeling die nog steeds niet voor iedereen optimaal zal zijn, maar die wel meer draagvlak heeft bij de reizigers? Dat laatste is toch van zeer groot belang. Binnen de dienstregeling voor 2007 – dat zeg ik ook op basis van de analyse die wij zelf hebben gemaakt – zien wij nog wel mogelijkheden, bijvoorbeeld voor rijtijdsversnellingen en extra treinen of extra stops op trajecten waar dit mogelijk is. Ik denk concreet aan de stops bij Zoetermeer en/of Voorburg, het voorlopig handhaven van de Veluwelijn Utrecht, de sneltrein Utrecht-Amersfoort en de intercity Rotterdam-Amersfoort Schothorst als stoptrein op dit traject, en hogere frequenties op het traject Amsterdam-Utrecht, met stops in Duivendrecht, want daar gaat heel veel fout. Dat zou vanaf april tot de mogelijkheden behoren. Dit zijn drie concrete suggesties die ik de minister meegeef.

Ik vraag de minister verder of zij bereid is zich in te spannen voor versneld aanschaffen van stoptreinmaterieel dat sneller kan optrekken. Dat is nu een probleem. Dat zou al worden gedaan in 2003, maar dat is uitgesteld tot 2005 en nog steeds is de bestelling minimaal. Het gevolg is – wij zien dat ook terug in de dienstregeling – dat er onder andere te weinig stops zijn in Utrecht Lunetten, wat een knelpunt is in alle problemen die zich voordoen.

Mijn fractie heeft ook behoefte aan meer informatie over de algemene groeicapaciteit van het spoor, uitgedrukt in frequenties. Het gaat dan specifiek om grote knooppuntstations, de Schipholtunnel en de Gooilijn. Op die manier krijgt de Kamer een beter beeld van toekomstige knelpunten en kan zij zich beter uitspreken over wat realistisch is en wat zij zou kunnen doen en zou kunnen vragen van de regering.

Los van de dienstregeling heeft mijn fractie in het verleden vaker aandacht gevraagd voor de capaciteit van het spoor. Meest recent nog bij de behandeling van de Nota Mobiliteit en onze eigen nota "Spoor gaat voor". De minister heeft daar destijds ook een exemplaar van gekregen. In deze nota vragen wij met name aandacht voor het achterblijven van benodigde gelden voor onder andere aanleg en verbetering van spoorwegen. Dat

Slob

stond, vonden wij, in schril contrast met bijvoorbeeld het extra investeringsprogramma voor de aanleg van hoofdwegen 2011-2020 en de bedragen die daarvoor waren uitgetrokken. Daar zit een gat van een aantal miljarden tussen. Wij zien dat ook doortikken in de dienstregeling en de gevolgen daarvan. Wij hebben maar een beperkt spoor en de druk is groot. Dan krijg je dit soort ontsporingen. Ik vraag de minister wat de stand van zaken is van Kamermoties die toen zijn aangenomen. Ik doel met name op een motie die mijn naam draagt over de te maken systeemsporg, een motie die bijna unaniem is aangenomen. Ik meen dat alleen de fractie van de LPF tegen heeft gestemd. De minister zou rond deze tijd met een reactie komen.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Een minister is in de ogen van mijn fractie niet alleen minister voor vier jaar. De SP-fractie vindt dat zij een vooruitziende blik behoort te hebben over een langere periode. Ook haar conclusies dient zij te trekken op basis van feiten.

Ik heb de feiten rondom de dienstregeling op een rijtje gezet. De dienstregeling verbeterd voor vele treinreizigers de verbinding, maar zij verslechtert ook de verbinding voor vele treinreizigers. Ervan uitgaande dat er in de concessie staat dat de dienstregeling van 2005 het minimum moet zijn, is het aantal verslechtingen in strijd met wat er in de concessie is afgesproken. Momenteel draait de NS in de spits ook met al haar materieel. Defect materieel wordt ook ingezet vanwege de huidige tekorten. Nog is er in de spits een tekort aan treinen. Ik wijs in dit verband ook op de zitplaatsgarantie zoals is afgesproken in de concessie en in het vervoersplan. Verloven voor NS-personeel die een jaar geleden zijn aangevraagd, worden op moment maar gedeeltelijk gehonoreerd. Ondanks dat zijn er aan het begin van dit jaar 450 mensen ontslagen bij de NS. Er dreigt een personeelstekort van 500 mensen, maar er wordt niet voor geworven. Ook de trefkans van een conducteur staat omschreven in het vervoersplan. Het is de vraag of de NS er dit jaar al aan kan voldoen.

De NS zegt dit allemaal te kunnen oplossen met het efficiënter inzetten van personeel. Er zijn echter nu al netwerkgebieden waar men nauwelijks verlof kan opnemen. De NS zegt dat er voldoende reservematerieel is dat zal worden ingezet bij de nieuwe dienstregeling. Waarom wordt dat materieel niet bij de huidige tekorten ingezet? De tekorten die er dreigen, zijn al langer bekend bij de NS. Waarom zijn zij niet bekend bij ons? Waarom werden deze tekorten niet betrokken bij de discussie die wij de afgelopen maanden hebben gevoerd over de dienstregeling?

Als ik alles op een rijtje zet, vrees ik het ergste voor december 2006. Op langere of kortere termijn kan het niet anders of de boel draait in de soep. De NS kan het nu al niet aan, laat staan dat zij de nieuwe dienstregeling kan uitvoeren. Bij reizigersorganisaties en consumentenorganisaties, maar ook in deze Kamer, groeit hierover onvrede. Dat is niet zo vreemd. Wij zijn hier ongeveer driekwart jaar mee bezig. De onvrede wordt alleen maar groter. Er zijn wat knelpunten opgelost, maar een echte verbetering van de dienstregeling is er nog niet. Er dreigt onrust onder het personeel vanwege de verlof-beperkingen. Er zijn zwartrijders omdat treinen niet meer doorgekoppeld worden. Er is onduidelijkheid over de

vraag of er nu nog wel een tweede conducteur mee komt of dat dit een servicemedewerker wordt. Welke bevoegdheden heeft deze laatste dan en in hoeverre heeft de conducteur dan nog steun? Er dreigt onvrede onder de reizigers vanwege de verslechtingen die met name in het landelijk gebied plaats gaan vinden. Er is een tekort aan personeel en aan materieel, waardoor de kwaliteit en de veiligheid zullen afnemen.

Ik zal het anders schetsen. Straks sta ik 18 minuten te wachten voor een overstap in Amersfoort op een ware reistijd van 28 minuten. Dan komt eindelijk de trein en dan kan ik niet meer mee omdat die trein vol zit. In een trein met 600 personen loopt nog maar één conducteur en neem ik alvast een extra vest mee omdat de airco daar niet meer uitgaat in de winter. Dat kan toch niet? Dat kunnen wij toch niet accepteren? Daarom vraag ik de minister of zij zich alstublieft niet blindelings achter de heer Veenman wil scharen. Hij stuurt een brief en dat is voor de minister voldoende. De minister heeft gesteld schriftelijk te zijn overtuigd dat de NS de reizigers een kwalitatief goede dienst kan bieden en dat het spoorstelsel de groei kan accommoderen. Dat is geen hoor en wederhoor. De minister zou haar oor eens te luisteren moeten leggen bij machinist en conducteur en treinreiziger. Dan zal zij tot de conclusie komen dat zij nog maar één ding kan doen: de dienstregeling uitstellen totdat de NS haar kan garanderen dat deze vlekkeloos uitgevoerd kan worden. Of zij moet hier de toezegging doen dat er in december een managementwisseling plaats zal vinden als blijkt dat het een zootje wordt.

Voorzitter. Binnenkort, nog voordat de nieuwe dienstregeling ingaat, hebben wij verkiezingen. Uit de pers heb ik begrepen dat ook de minister niet van zins is om terug te keren. Ik roep de minister op om de puinzooi die dreigt te ontstaan nu niet over te laten aan een volgend kabinet. Laat uw bureau niet onopgeruimd achter met lijken in de kast. Neem uw verantwoordelijkheid, stop de dienstregeling voordat het te laat is. Als u hierover geen toezegging wilt doen, zal ik in tweede termijn met een motie komen!

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. De Kamer moet het spoorboekje op hoofdlijnen bekijken. Als je dat doet, zie je dat er ook veel goeds in staat; de 1,5% punctualiteitsverbetering, 5% meer reizigers, 3% meer treinkilometers, allemaal prachtig! Dus op hoofdlijnen vinden wij het best een aardige dienstregeling. Heel veel gebieden gaan er inderdaad op vooruit, zoals Noord-Brabant en de Randstad, maar op sommige punten ontstaan er wel grote problemen. Daarover hebben ook wij de nodige mailtjes gekregen. Je vraagt je dan af wat de Kamer daaraan kan doen. Tijdens het reces is er al een vergadering over geweest waar ik helaas niet bij kon zijn, maar de Kamer heeft toch een groot deel uit handen gegeven. Dat zal ook onze voornaamste vraag aan de minister zijn.

Waar wij wel wat aan kunnen doen, is het klagen over het tekort aan infrastructuur, aan problemen op het gebied van het personeel. Wij gaan over die harde infrastructuur en daar kunnen wij centen bij leggen, bijvoorbeeld als het gaat om inhaalsporen, verdubbeling van sporen. Wat ons betreft kunnen wij daar extra op inzetten en dat zullen wij ook moeten doen. Wij vragen de minister in kaart te brengen wat kan worden versneld

Van der Ham

om de problemen die daardoor in het spoorboekje worden veroorzaakt met spoed op te lossen en aan te geven of daar dan nog extra geld bij moet, ook voor het aankomend MIT. Als je bijvoorbeeld in de Randstad kijkt naar het traject Den Haag, Zoetermeer, Gouda Utrecht, zie je dat een deel van de problemen toch wordt veroorzaakt alleen door het ontbreken van inhaalsporen. Wij hebben daar al eens over gesproken en toen heeft de staatssecretaris ook gezegd dat daarnaar zou worden gekeken, maar dan moet nu met nog extra spoed gebeuren om ervoor te zorgen dat dit probleem wordt opgelost.

Voorzitter. Ik zei al dat wij dit spoorboekje op hoofdlijnen wel kunnen steunen, maar dat er op sommige punten toch problemen ontstaan. Wellicht is de wiskundige romantiek van de NS daar wel schuldig aan, maar ook de Kamer is daar een van de veroorzakers van. Als die 1,5% punctualiteitsverbetering ten koste gaat van de bereikbaarheid van sommige landsdelen, moet de Kamer als een van de opdrachtgevers van die eis zich toch ook wel afvragen of dat wel zo'n goede eis is geweest en of zij de NS op bepaalde punten toch niet wat meer tegemoet zou moeten komen. In hoeverre ziet de minister in die punctualiteits eis nog ruimte om op de trajecten waar iedereen het al over heeft gehad nog verbeteringen aan te brengen? Als nog aan dat knopje zou kunnen worden gedraaid, halen wij misschien wel wat minder de eis op van de punctualiteit, maar laten wij minder mensen in de kou staan en in de trein. Dit voorstel is in feite al door mevrouw Dijkma gedaan, maar ik zou dat namens onze fractie met klem willen ondersteunen.

Voorzitter. Ten slotte de gehandicapten. Als de Kamer er niets aan kan doen, ook niet met dat knopje van de punctualiteit, dan is in ieder geval een grote groep de dupe, namelijk de gehandicapten die veel zullen moeten overstappen en waarvoor wat ons betreft extra voorzieningen zullen moeten komen om dat overstappen ook echt mogelijk te maken. Mijn vraag is om bij de onderhandelingen die de minister wellicht nog de komende weken gaat voeren toch vooral naar die groep te kijken, te bezien of die niet te veel de dupe wordt en of er daarom niet veel meer inzet moet komen om hen bij de overstap te helpen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De Kamer, forenzend Nederland en diverse reizigersorganisaties hebben al heel wat gal gespuwd over de NS dienstregeling 2007. De vraag is opgeworpen of de NS soms het spoor bijster is. Hierbij speelt op de achtergrond mee dat de nieuwe dienstregeling nu juist een flinke stap voorwaarts zou zijn. 2007 is immers het jaar waarin veel nieuwe spoorinfrastructuur gereed zou komen. Van die stap voorwaarts lijkt echter weinig terecht te komen.

Voor ons is en blijft het knelpunt in het bijzonder dat de reistijden uit de Randstad naar het noorden en oosten van het land fors toenemen. Hier zijn al veel concrete voorbeelden van gegeven. Veel reizigers krijgen te maken met langere reistijden, het vervallen van aansluitingen en zullen vaker moeten overstappen. Dit terwijl toch ook de Randstad gebaat is bij een goede bereikbaarheid per trein vanuit de niet-randstedelijke gebieden. Ik weet wel dat hier ook verbeteringen tegenover staan zoals onder meer blijkt uit een jubelend

persbericht van de NS en dat het naar Gouda-Utrecht, naar Gouda-Amersfoort, naar Gouda-Enschede en naar Gouda-Breda beter gaat, maar tegenover die voordelen staat een flink aantal nadelen. Is dit de prijs die hiervoor betaald moet worden? Dit blijft voor ons moeilijk te verteren.

In de vervoersconcessie staat dat het vervoersaanbod moet zijn gericht op reizigersgroei. Dit lijkt met deze dienstregeling geen vanzelfsprekendheid. Als wij het recente interne memo van de NS serieus moeten nemen, zal het allemaal nog veel negatiever kunnen worden doordat er te weinig materieel en personeel is, dit wordt althans gesuggereerd. Ik heb er geen behoefte aan om in detail in te gaan op een uitgelekt intern stuk. De Kamer heeft dit ook niet nodig, want zij heeft niets te maken met de interne bedrijfsvoering, maar wel met de prestatieafspraken met de NS. Daar wordt de NS op afgerekend. Dit neemt niet weg dat dit interne memo wel een bepaalde zorg voedt. De minister heeft hierover een briefwisseling gevoerd, maar die heeft ons niet helemaal gerustgesteld. Ik heb begrepen dat er geen grote problemen zijn, maar dat er wel een aanzienlijk aantal uitdagingen liggen. Die kunnen in de praktijk wel eens dicht bij elkaar blijken te liggen. Dit moeten wij afwachten.

Ik wil nog even doorborden op die harde afspraken waar wij zelf ook aan gebonden zijn. Hoe kunnen deze verslechteringen optreden ondanks de kaders die mede door de Kamer zijn vastgesteld? Hebben wij ons niet te eenzijdig gericht op punctualiteit? Die is natuurlijk belangrijk, maar het is de vraag of die verbetering van de punctualiteit moet worden betaald door de verslechteringen waarmee wij nu worden geconfronteerd. Zo is een gezond evenwicht zoek. Is het een tekortkoming van de concessie dat de reistijden daar niet als toetsingscriterium zijn opgenomen? Zijn er nog mogelijkheden om hierop in de toekomst scherper te sturen?

Wij hebben er geen behoefte aan om in dit debat nog eens uitgebreid terug te kijken. Hier is al in een algemeen overleg aandacht aan geschonken en gedane zaken nemen geen keer. Nu is het de vraag hoe wij verder kunnen komen dan de dienstregeling die nu voorligt. Hoe kunnen wij met name tegemoet komen aan de belangrijkste knelpunten van de bereikbaarheid van het noorden en het oosten van het land? Wil de minister zich ervoor inspannen om op dit punt nog verbeteringen door te voeren?

Is de minister bereid het zwaard van Damocles weg te nemen van de Zeeuwse stations die al eerder zijn genoemd, Krabbendijke, Arnemuiden en Kapelle? Ook daar is snel duidelijkheid gewenst.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. In de nieuwe dienstregeling zitten veel verbeteringen, maar er is wel sprake van een ingrijpende wijziging. Het drietreinensysteem dat NS jarenlang heeft gekoesterd, wordt feitelijk afgeschaft. De verslechteringen, die wij bij de VVD-fractie natuurlijk scherp in de gaten kregen, zitten in de lange afstand, met name voor het noorden en oosten van het land. Er kunnen vertragingen ontstaan in de orde van grote van wel tien minuten. De snelste lijn van ons land is die van Den Haag naar Groningen, met 99 km/u. dit gaat naar 95, terwijl ik de snelheid liever verhoogd had zien worden naar 110 of 120 km/u. De oorzaak van

Hofstra

deze verslechtingen zijn ons technisch nog niet helemaal duidelijk, te meer omdat er, nadat de Kamer zich heeft geroerd, ten noorden van Zwolle sneller kan worden gereden. Hoera, zou ik willen zeggen.

Vaak wordt er gezegd dat het langeafstandsvervoer maar 1% bedraagt, zoals ook de staatssecretaris heeft geschreven, maar dat is een denkfout, want personen moeten worden vermenigvuldigd met afstand. Het is dus niet 1%, maar zeker 10%. Functioneel is het langeafstandsvervoer belangrijk, dus voor onze afweging gaat het misschien wel om een kwart van het geheel. De VVD-fractie vindt deze verslechtingen wel zuur: voor Noord-Nederland met name omdat dit gebeurt vlak na het debat over de Zuiderzeelijn. Wij weten allemaal hoe dat debat is verlopen. De VVD-fractie heeft als enige bij de concessiebespreking gezegd dat de snelheid erin moet als norm. De heer Van der Staaij maakte daarover zo-even een terechte opmerking. Wij hebben heel sterk gefocust op punctualiteit en te weinig aandacht gegeven aan de snelheid.

Hoe dan ook, de concessievoorwaarden voor NS zijn duidelijk en door de Kamer zelf geaccepteerd. Wij dachten hier in de Kamer dat wij in blessuretijd konden doorvoetballen en nog een paar punten scoren, maar ik moet nu constateren dat wij, in voetbaltermen gesproken, eigenlijk buitenspel staan. Dat betreurt ik, en daarom vraag ik de minister of er iets te doen valt voor 2007, met name op het punt van het sneller gaan rijden. Voor 2008 zouden wij het zeer op prijs stellen als de onderwaardering voor de lange afstand ongedaan gemaakt zou kunnen worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bij buitenspel wordt er gefloten en dan wordt daarna het spel hervat. Het is dus niet het einde van de wedstrijd. Ook nu is dat niet het geval. De minister keurt het vervoersplan 2007 pas in oktober goed. Zij toetst dan achteraf. Als zij het plan niet goedkeurt, staan wij straks met lege handen. Het moment waarop de minister het vervoersplan toetst aan de concessie komt echter nog wel. In de concessie staan twee zaken die u volgens mij van groot belang vindt, te weten de bereikbaarheid van de landsdelen en het voldoen aan de vervoersvraag. Nu zegt u zelf impliciet dat aan geen van beide voorwaarden wordt voldaan. Moet u dan niet ook de volgende stap zetten en tegen de minister zeggen dat het voor u nog maar de vraag is of de zij in oktober het vervoersplan wel moet goedkeuren?

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb al gezegd dat ik hoop dat de minister nog van alles kan doen en bedenken om 2007 er iets beter uit te laten komen, maar ik wil wel eerlijk zijn. Formeel hebben wij de concessievoorwaarden vastgesteld. Daar wordt aan voldaan, en in de werkafspraken tussen Kamer en regering is de afspraak gemaakt dat het de bevoegdheid is van de regering om de plannen goed te keuren. Wij krijgen deze keuring toegestuurd, omdat wij dan zijn geïnformeerd. Volgens mij is echter met instemming van de Kamer erin voorzien dat er geen goedkeuringsprocedure door de Kamer tussen zit. Ik houd er dus op dat wij toch buiten spel staan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft haar bevoegdheid, maar de Kamer kan te allen tijde een minister controleren en voor een debat naar de Kamer roepen. Die bevoegdheid hebben wij gelukkig in alle

zaken. U sprak echter één opmerkelijke tussenzin uit, namelijk dat aan de concessievoorwaarden is voldaan. Kunt u die conclusie echter wel trekken, als u tegelijkertijd erop wijst dat de reistijd naar het noorden veel slechter wordt? Daarmee wordt toch niet voldaan aan de concessievoorwaarden van een goede bereikbaarheid van alle landsdelen?

De heer **Hofstra** (VVD): De concessievoorwaarden zijn niet zo gedetailleerd dat wij de nakoming ervan per regio, per lijn of per dienstregeling voor een lijn kunnen nagaan. Uit de correspondentie van de kant van de staatssecretaris heb ik echter begrepen dat zij een uiteenzetting heeft gegeven van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan. Naar haar mening is in grote lijnen voldaan aan de concessievoorwaarden, want anders zouden wij een en ander niet verder kunnen invullen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij weten dat dit de mening was van de staatssecretaris. Ik vraag nu de mening van het VVD-Kamerlid Hofstra. Vindt hij ook dat er voldaan is aan de concessievoorwaarden?

De heer **Hofstra** (VVD): Wij hebben geen onduidelijkheid laten bestaan over het feit dat wij deze nieuwe dienstregeling een nadelige ontwikkeling vinden. Ik herhaal echter wat ik in het begin zei: er zitten ook heel veel goede dingen in. Hoe dan ook, de Kamer maakt geen dienstregeling! Dat kunnen wij ook helemaal niet. Daar hebben wij de instrumenten niet voor. Ik ben toevallig in de spoorwegbouwkunde afgestudeerd in Delft. Ik zou het dus nog moeten kunnen, maar ik kan het ook niet. Dat is allemaal veel te ingewikkeld. Wij moeten de zaken goed scheiden. De minister kan het overigens ook niet. Zij ambieert volgens mij ook niet om dat te doen. Dat moet de NS zelf doen en er is bestuurlijke controle via een raad van commissarissen intern, via de minister of ministers – financieel gaat minister Zalm er ook nog over – extern, en door de Kamer.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vind dat de heer Hofstra het hoofd voor zijn doen wel snel in de schoot legt. Zo ken ik hem eigenlijk niet. Meestal is hij iemand die duidelijk de positie van de Kamer durft te markeren. Hij herinnert zich toch wel dat wij juist over deze dienstregeling een bijzondere afspraak hebben gemaakt, waardoor de Kamer wel in positie is gebracht. Doet hij die afspraak nu niet te kort? Daarnaast wil ik hem er ook op wijzen dat zelfs de staatssecretaris in haar laatste brief heeft moeten toegeven dat zij een afspraak heeft geschonden die onder leiding van de premier gemaakt is. Er zouden in het reces geen onomkeerbare stappen worden gezet op onder andere dit dossier. Het lijkt mij fijn als de heer Hofstra dat hier toch even wil erkennen.

De heer **Hofstra** (VVD): Die hele discussie over onomkeerbare besluiten is erg moeilijk in een land waar je de dingen niet kunt stilzetten. De treinen moeten volgend jaar ook rijden, al hebben wij nog zo veel theoretische discussies over dat punt. Er is in het reces een debat geweest waar de heer Van der Ham niet bij was en ik ook niet. Ik heb begrepen dat de uitkomst van dat debat was dat een meerderheid van de Tweede Kamer zei: wij kunnen daar in september – het is nu nog augustus – met de minister over praten die nu om

Hofstra

bekende redenen de staatssecretaris vervangt. Als u, mevrouw Dijkma, toen van mening was dat het in 2007 heel anders moet, dan had u dat toen moeten uitspreken.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat is onjuist, want ook toen al zei de staatssecretaris dat haar besluit om niet door te gaan met de dienstregeling 2006 – dat besluit heeft zij moeten nemen – ertoe leidde dat wij inhoudelijk geen zeggenschap meer hebben over wat er nu voorligt. Daar waren wij het toen politiek niet mee eens. Wij hadden ook nog wat andere dingen met de staatssecretaris te verhapstukken, maar de staatssecretaris is inmiddels met verlof en wij moeten zaken doen met de minister. Dat was de consequentie en daarom hebben wij niet de hele Kamer laten terugkeren om een debat te voeren. De VVD-fractie was daarbij waarschijnlijk sowieso al op voorhand achter de staatssecretaris gaan staan, terwijl de heer Hofstra inhoudelijk misschien hier nog wel in beweging te krijgen is.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik ben altijd in beweging te krijgen, zoals mevrouw Dijkma weet. Ik blijf er echter bij dat de staatssecretaris terecht heeft gezegd dat de communicatie misschien wat onduidelijk was, maar als wij alles nalezen, dan heeft de Kamer hier formeel geen positie meer in als het gaat om 2007.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik hecht er toch aan om op te merken dat ik dat in tegenspraak vind met de positie die de Kamer zelf heeft genomen, volgens mij zelfs onder leiding van de heer Hofstra, als het om deze dienstregeling gaat. Bij de discussie over de concessie heeft de heer Hofstra al gewaarschuwd voor de mogelijk negatieve effecten van deze dienstregeling. Ik herinner mij dat heel goed. Het is jammer als hij de positie van de Kamer die wij toen samen bevochten hebben, zo teniet doet.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb zo-even al gezegd dat de VVD-fractie de enige dan wel een van de weinige fracties was die zeiden: de snelheid wordt veronachtzaamd. Ik heb helaas veel sneller gelijk gekregen dan ik had durven hopen. Als dus de Kamer nu zou zeggen: laten wij heel duidelijk tegen de minister zeggen dat wij in de concessie de voorwaarden zo snel mogelijk willen aanpassen in die zin dat dit element zwaarder meeweegt, dan zou ik heel gelukkig zijn. Alleen is de procedure voor een wijziging van de concessie ook heel ingewikkeld, maar ja, dat zien wij dan wel.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik kan de heer Hofstra op dat punt straks met een conceptmotie bedienen. Het lijkt mij goed als wij daar wel een uitspraak over doen. Er is overigens wel vaker met dit kabinet gedebatteerd over snelheid. Ik denk aan de 25-kv-discussie waarvoor mijn fractie zich behoorlijk heeft ingezet. De heer Hofstra moet dus niet net doen of hij de enige was die in deze Kamer iets over snelheid heeft gezegd.

Ik verbaas mij een beetje over het feit dat hij de rol van de Kamer zo minimaliseert. Ik heb aangegeven dat wij dit niet groter moeten maken dan het is, maar het is gewoon een feit dat wij afspraken hadden gemaakt met de staatssecretaris, zodat wij maximaal mee zouden kunnen denken en suggesties doen over de optimalisering van de dienstregeling. Dat is ons uit handen

geslagen, zo lijkt het althans op dit moment. Ik vraag u om maximaal te blijven meedenken om voor 2007, zo mogelijk en misschien binnen de randvoorwaarden van de nieuwe dienstregeling, optimalisering aan te brengen, met name voor het land waarvoor u zojuist met nadruk aandacht hebt gevraagd. Ik zie namelijk mogelijkheden daartoe.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb al aan de minister gevraagd om nog eens uiteen te zetten waar er in 2007 nog iets verbeterd kan worden. Alle verbeteringen op dit punt zullen wij ook zeker toejuichen. Als dat allemaal niet kan, moet er uiteindelijk in elk geval in 2008 worden geprobeerd om een verbeteringsslag te maken, waardoor deze achterstand weer geneutraliseerd wordt.

Er is recent een brief uitgelekt over te weinig personeel en materieel. Als organisaties onder druk staan, zijn er wel vaker rare uitingen. Dat zie je ook bij andere organisaties. Er is eventueel sprake van een canard. Daar gaat de VVD-fractie op dit moment van uit. Als dat niet het geval is, is de NS blijkbaar niet in staat om zijn kerntaak uit te voeren. Die kerntaak is met treintjes op en neer rijden; er moet personeel op die treintjes ingezet worden en er moeten treintjes zijn om mee te rijden. Als het waar is wat in het krantenartikel staat, ontstaat er een geweldig probleem. De brief van de minister en die van de directeur van de NS zijn wel glashelder. Als er een probleem is, wordt helemaal niet aan de concessievoorwaarden voldaan. Daar hoeven wij ons nu niet druk over te gaan maken. Het gaat vanzelf goed. Immers, de directie is verantwoordelijk, vervolgens de raad van commissarissen als intern toezichthouder. Daarna komen de ministers. Aan het eind kan de Kamer een oordeel geven.

□

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Verschillende woordvoerders hebben al woorden gewijd aan het proces waarin wij beland zijn. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Slob, die het heel zuiver verwoordde: gemaakte afspraken zijn door het kabinet niet nagekomen. Ik deel zijn oordeel daarover.

Wij zullen ons in de Kamer moeten afvragen of de inrichting van dit proces wel juist is. Sturen wij te weinig mee? Misschien moeten wij naar een nieuw evenwicht zoeken, zodat wij aanwezig kunnen zijn waar dat nodig is.

Ik heb al eerder de metafoor gebruikt van het trekken aan een te klein tafellaken: als je aan een punt trekt, valt ergens anders een punt verder open. Je kunt dus niet iedereen tevreden stellen. Dat weten wij ook. Ik heb dan ook niet de pretentie om tot het oordeel te komen dat het beter had gemoeten. Ik kan dat namelijk niet overzien. Ik ken de kritiek van de reizigers- en consumentenorganisaties ook. Ik weet dat er per dag 5200 ritten worden uitgevoerd. Ik weet echter niet welke consequenties de oplossingen elders zullen hebben. Kortom, ik ken niet de grootte van het tafellaken. Ik onthoud mij dan ook van de uitspraak dat het beter had gemoeten. Als wij nadenken over de rol van de Kamer, moeten wij maar eens aan een onafhankelijke toets gaan denken.

Wat weet ik wel? Dat zijn de afspraken die gemaakt zijn over de dienstregeling 2006/2007: 1,5% punctualiteitstoename, 200 meer treinen, hogere

Hermans

frequenties in de Randstad en een aantal randsteden, een regelmatigere verdeling, nieuwe stations, groei voor zowel het goederen- als het personenvervoer en 1% à 3% daling van de reistijd. Mijn vraag aan de minister is: staan die doelen nog keihard overeind, zijn die hard en is er in de afgelopen tijd iets veranderd wat tot aanpassing zou moeten leiden? Als dat niet het geval is, hoor ik de minister graag nog een keer zeggen: dit zijn de afspraken en hier gaan wij hard op sturen via de concessie.

Het kabinet heeft natuurlijk mogelijkheden om binnen de concessie de vinger aan de pols te houden. Ook hoor ik de minister graag zeggen dat die mogelijkheden benut zullen worden in die zin dat het kabinet, de minister, als de spreekwoordelijke bok op de haverkist gaat zitten, overigens binnen de concessie.

Wat moeten wij in de toekomst doen? Zoals gezegd, zullen wij naar de rol van de Kamer moeten kijken. Ik ben voorts ook een groot voorstander van het continu zoeken naar verbeteringen. Wij zullen dus snel in kaart moeten brengen wat er nog mogelijk is tot 2007 en 2008 en wat daarvoor de benodigde investeringen zijn. Ik kan mij voorstellen dat dit snel in gang wordt gezet, zodat de Kamer aan zet is in die zin dat zij nagaat waar investeringen noodzakelijk of misschien onwenselijk zijn.

Nog iets over de vraag of de informatie van vandaag al dan geen canard is. Daarover laat ik het oordeel aan de minister. Ik vermoed evenwel dat de heer Hofstra gelijk heeft.

De vergadering wordt van 15.12 uur tot 15.30 uur geschorst.

Voorzitter: Hamer



Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik geloof dat de Kamer en ik elkaar iedere keer op zeer cruciale momenten in de spoordossiers ontmoeten. Ik denk dat dit weer zo'n moment is. U hebt op 17 augustus jongstleden, dus tijdens het reces, met de staatssecretaris over de dienstregeling 2007 gesproken. Over 15 augustus als laatste mogelijkheid voor de NS om terug te gaan naar de dienstregeling van 2006, is toen gesproken. De staatssecretaris heeft de Kamer toen nog per brief van 18 augustus jongstleden geïnformeerd over de gang van zaken. Daar heb ik eigenlijk zeer weinig aan toe te voegen. Ik zal vertellen waarom. De datum van 1 september wordt genoemd, waardoor iedereen zich dus afvraagt of 15 augustus wel de uiterste datum was. De Kamer moet twee dingen in het oog houden, namelijk de capaciteitsaanvraag van de NS aan ProRail en de toedeling daarvan en wat de NS intern moet doen om aan de dienstregeling mensen en materieel toe te wijzen. De capaciteitstoedeling is natuurlijk bepalend voor wat je kunt doen in een dienstregeling. Die vond dus echt in augustus plaats. 1 september is de datum die de NS voor de interne organisatie hanteert.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij moeten verderop in uw beantwoording even op de datakwestie terugkomen. Nu wil ik er vast een punt uitlichten, voordat dat verloren gaat, om het zo maar te zeggen. De staatssecretaris heeft de Kamer wel geschreven dat zij over een paar hangende kwesties nog in gesprek was met de NS: de weekenddiensten, de vroege diensten en de late

diensten. De Kamer zou over de afloop daarvan nog bericht ontvangen. Ik neem aan dat haar toezegging nog staat en dat de Kamer daar een dezer dagen bericht over ontvangt, zodat zij daar morgen, zaterdag, zondag of volgende week maandag nog met de minister over kan debatteren. Het precieze moment maakt mij niet uit, maar dat punt blijft toch wel staan? Ik hoop het.

Minister **Peijs**: Het maakt mij wel uit, als u het niet erg vindt. Ik had niet direct het weekend op het oog. Wat de staatssecretaris heeft toegezegd, staat. Er zijn ook nog wat kleine discussies met de NS gaande over de daluitsnijdingen, over het rijden in de daluren. De toezeggingen van de staatssecretaris daarover staan. Daarmee kom ik bij de Kamer terug.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik dank u. Ik hoop dat dit gebeurt op een moment dat de mening van de Kamer nog effect kan hebben. Daarom noemde ik het weekend, hoe gekschierend natuurlijk ook, omdat wij allen weten dat de tijd schaars is. Ik bedoel duidelijk te maken dat ik hoop dat u niet wederom op een onomkeerbaar moment een brief stuurt. Die fout maakt u zelf toch niet ook nog eens een keer?

Minister **Peijs**: Ik laat het verhaal over de onomkeerbaarheid even buiten beschouwing. Wij moeten het er wel over eens zijn dat er alleen nog kleine wijzigingen kunnen worden aangebracht. De hoofdlijnen van de dienstregeling 2007 staan vast. Wat de staatssecretaris heeft toegezegd, staat.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik denk dat wij voor de helderheid zo nog wel even debatteren over wat er al dan niet vaststaat. In dit interruptiedebatje wil ik veiligstellen waar de Kamer het met de staatssecretaris tot nu toe over eens was, namelijk dat zij voldoende tijd zou krijgen om te debatteren over te nemen beslissingen over een deeltje dat nog niet vaststaat en dat inderdaad uit een aantal kleinere dingen bestaat, die voor mensen toch van groot belang zijn. Die toezegging staat dus volgens de minister.

Minister **Peijs**: Het moge duidelijk zijn dat wij geen zeeën van tijd hebben, maar ik weet hoe flexibel de Kamer kan zijn en hoe snel en slagvaardig zij kan reageren, dus daar reken ik vast op. U krijgt daar bericht over. Ik neem aan dat u daar bij mij op terugkomt als het u niet bevalt. Mijn bede is wel om dat snel en slagvaardig te doen.

Ik snap dat de Kamer op grond van de stapel door haar ontvangen e-mails niet tevreden is over de dienstregeling voor 2007, met name over de verslechteringen voor de reizigers die daar naast de verbeteringen in zitten. Wij moeten ons wel realiseren dat de dienstregeling voor 2007 nooit een doel op zichzelf was, maar de eerste stap in een proces, dat voor grote zaken loopt tot en met 2012. Dan houdt de wereld niet op, maar in dat jaar zal de Hanzelijn er zijn. Voor het Noorden is dat een belangrijke stap, omdat men dan vijftien tot zestien minuten zal winnen op de reistijd naar dat deel van het land. De dienstregeling moeten wij dus echt zien als onderdeel van een proces. Bij de eerdere bespreking van de HSL-Zuid naar Parijs hebben wij ons moeten aanpassen aan het totstandkomen van infrastructurele verbindingen waarmee de Belgische regering

Peijs

bezig was. In Nederland is het niet anders. In de periode tot 2012 komen successievelijk infrastructurele werken gereed die de dienstregeling ten positieve zullen veranderen. Dit verbeterproces loopt in ieder geval tot en met 2012.

Het is duidelijk dat wij voor 2007 niet alle wensen kunnen honoreren. Ik voel zeer mee met de mensen die worden getroffen door de dienstregeling voor 2007. Dit wordt mede veroorzaakt door beperkingen in de infrastructuur.

De volgende stappen liggen in 2008 en 2009. Dan hebben wij een aantal verbeteringen, zoals een capaciteitsvergroting van de Schipholtunnel. Dan zijn verder infrastructurele projecten gereed, zoals de Betuweroute en de HSL die vol in gebruik zullen zijn. In 2012 zal de Hanzelijn in werking treden. Dat is weer een moment waarop de NS een flinke stap zal zetten. Mijn verzoek aan de Kamer is dan ook om de dienstregeling te bezien in dat perspectief, van een verbeterproces tot ten minste 2012.

De heer Van Hijum heeft gezegd dat de reistijd naar Noord- en Oost-Nederland hem bijzonder stoort. Ook de andere sprekers zijn daarover unisono. Ik voel hierin mee, maar ik kan er voor 2007 niets meer aan doen. Ik heb enkele sprekers horen zeggen dat punctualiteit heel belangrijk is in dit dossier. Bij de concessieverlening hebben wij daarop veel nadruk gelegd. In de dienstregeling is daarop dan ook heel sterk gestuurd. Wat wij kunnen doen, is voor het traject boven Zwolle nagaan of wij de marges in de dienstregeling om de punctualiteit te kunnen halen een klein beetje kunnen terugbrengen tot reële proporties, om daarmee een reistijdverkortung te realiseren. In het Noorden en het Oosten zal ik op diverse fronten zoeken naar verbeteringen. De Kamer moet mij dan wel toestaan – anders vraagt men van mij het onmogelijke, waaraan niemand gehouden is – dat dit zal gelden voor de dienstregeling voor 2008.

Ik wijs erop dat de dienstregeling een eigen ritme kent. Al in maart volgend jaar moet de NS bij de consumentenorganisaties met voorstellen komen voor de nieuwe dienstregeling voor 2008. Het is een zaak van maanden voordat wij dan weer bij de Kamer komen. Ik zal samen met de NS een aantal verbeteringen onderzoeken en de Kamer in december, dus ruim voordat de NS moet besluiten, vertellen wat daarvoor moet gebeuren. Je kunt immers de cake niet eten en tot morgen bewaren, dus als wij nieuwe stations willen, moeten wij accepteren dat het tijd kost. Ik stel dan ook voor dat ik voor de Kamer in kaart breng, of er elders iets gebeurt als ik aan de dienstregeling voor het Noorden en het Oosten trek. Zo gaat het namelijk meestal: als je hier trekt, doet het daar zeer. Het gaat er dus om wat er gebeurt als ik meer doe dan de marge inkrimpen, of er dan een keer een station voorbijgereden moet worden of dat het altemeer aangedaan moet worden. Dat soort dingen breng ik in kaart, die leg ik de Kamer voor en dan kunnen wij bekijken wat het zwaarst weegt.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, ik waardeer het natuurlijk dat de minister dit voor ons wil uitzoeken en het resultaat daarvan aan ons wil voorleggen. De minister kan er niets aan doen, want zij heeft inderdaad een hoofdpijndossier geërfd, maar wij hebben exact dezelfde problematiek al veel eerder aan de orde gesteld. Waardoor komt het nu dat het als het ware wel kan voor 2008 en dat het niet gelukt is om het voor 2007 te

regelen? De eis van de Kamer was toch bekend? Kan het niet alsnog of kan de dienstregeling voor 2008 niet wat eerder ingaan?

De minister zegt ook, nu iets voor het Noorden en het Oosten te willen doen. Hartelijk dank hiervoor, ook als reiziger ben ik hier blij mee. Maar net als vele anderen heb ik ook voorbeelden genoemd uit heel andere delen van het land, zelfs in de Randstad, waar de vertraging nog veel groter is: meer dan 20 minuten. Gaat de minister dat ook bekijken?

Minister **Peijs**: Er zijn honderdvijftigduizend mogelijkheden op het spoor en wij moeten nu een keuze maken. Ik kan de situatie in het Noorden en in het Oosten bekijken en de Kamer kan aangeven wat ik verder nog zou moeten nagaan, maar ik kan niet al die treincombinaties bekijken. Ik ben het ermee eens dat de landsdelen bereikbaar moeten zijn en dat ik daarom nog eens naar het Noorden en het Oosten zou moeten kijken. Ik heb al naar de situatie in Maastricht gekeken; die ziet er niet slecht uit. Ook de situatie in Zeeland viel mij erg mee. De Kamer moet dus maar aangeven welke delen van het land ik er nog bij moet betrekken. Ik zal dat dan doen. Ik zal bekijken of er op bepaalde plaatsen met voorrang infrastructurele werken uitgevoerd moeten worden, maar honderdvijftigduizend combinaties nagaan krijg ik niet voor elkaar.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik heb ook nog een vraag gesteld over de termijn: wanneer zou de verbetering die daaruit voortvloeit, werkelijkheid kunnen worden?

Minister **Peijs**: Als het heel kleine dingen zijn, moeten ze in de dienstregeling voor 2008 verwerkt kunnen worden, vind ik. Als het om een groter infrastructureel werk gaat, zoals de brug bij Zwolle, geldt het devies: het onmogelijke doen wij direct, wonderen duren iets langer. Bij de genoemde brug gaat het om een werk dat toch ooit uitgevoerd moet worden. Het zou dus wat eerder kunnen om meer ruimte op die lijn te verkrijgen, maar dit werk zal niet al in 2008 klaar zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik vraag mij af of aanpassingen in de infrastructuur de enige manier vormen waarop wij tijdswinst zouden kunnen boeken. De NS laat nu toch ook gewoon met de huidige dienstregeling treinen sneller rijden? Ik kan me niet voorstellen dat de infrastructuur de enige verklaring is waarom het zo lang zal duren.

Minister **Peijs**: Nee, dat is ook niet zo. Maar neem nu bijvoorbeeld de treinen uit het Noorden; die gaat straks stoppen in Hilversum en daar stappen heel veel mensen in. Als je iets voor het Noorden doet, maak je de situatie voor de Hilversumse reizigers weer slechter. Je kunt ook besluiten om de trein niet meer langs Amersfoort te laten rijden, maar dan moet je Vathorst altemeer bedienen, waar de mensen in Vathorst weer niet blij mee zullen zijn. Het is echt een kwestie van kiezen. De keuzen leg ik aan de Kamer voor, wij praten erover en dan maken wij samen de keuzen. Mevrouw Dijksma kijkt er niet gelukkig bij, maar van keuzen maken word je nu eenmaal vaak niet gelukkig.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik waardeer het dat u ons die keuzen voorlegt, maar ik vind het politiek ook reuze slim,

Peijs

want daarmee maakt u de Kamer als het ware "opperhoofd dienstregeling". En dat is iets wat wij toch niet te allen tijde zouden moeten willen. Ik betwijfel of het zo zal werken, gelet op de termijnen, maar voorlopig ben ik nog blij met wat wij kunnen binnenhalen.

Minister **Peijs**: Volgens mij heeft de Kamer gesolliciteerd naar de positie van hoofd dienstregeling!

De **voorzitter**: Dat was dan een geslaagde sollicitatie.

Minister **Peijs**: Ik neem u aan!

De heer **Van Hijum** (CDA): Mijn fractie is in elk geval blij met de toezegging van de minister dat zij bereid is te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de dienstverlening aan het Noorden en het Oosten te verbeteren. De vraag die daarop volgt, is of zij van mening is dat de dienstregeling zoals deze er nu ligt, eigenlijk niet voldoet aan de uitgangspunten die wij in de concessie hebben vastgelegd. Ik doel daarbij vooral op het punt van de bereikbaarheid van de landsdelen, waarover wij eerder met elkaar hebben gesproken. Is de minister, met andere woorden, zelf ook ontevreden over de dienstregeling op dit punt?

Minister **Peijs**: Er is een flink aantal regio's waar meer gereden gaat worden en waar er ook verbeteringen zijn. Het minimum wordt nergens overschreden, zodat ik denk dat wij overal aan de concessie voldoen. Wij hebben echter vaak méér gedaan en dat moet je de NS ook nageven: de NS heeft vaak méér gedaan dan wat de concessie voorschreef. Daar ga ik op toetsen, als ik het vervoersplan onder ogen heb.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik neem aan dat de opmerking dat u meevoelt met de Kamer, niet uit de lucht komt vallen en dat er bij u toch ook sprake moet zijn van een zekere onvrede over wat er nu ligt, vooral op het punt van de bereikbaarheid van de landsdelen. Ik wijs tevens op de bepalingen die wij daarover hebben afgesproken in de Nota Mobiliteit.

Minister **Peijs**: U sprak zelf over Friesland. Te dien aanzien merk ik op dat Friesland de dienstregeling van 2006 houdt, net als Zeeland. Friesland is voorts nog duidelijk in gesprek met de NS. Ik kan dan ook nog niet zeggen dat het daar nu afwijkt van wat wij hebben afgesproken in de concessie. Ik moet het wat dat betreft afwachten. Hetzelfde geldt voor Zeeland.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is een terechte constatering en die discussie moeten wij dan ook met elkaar voeren. Als er echter sprake is van een reistijdverslechtering van 20 minuten, als alle intercitytreinen geschrapt zouden worden, kun je niet meer spreken van een gewaarborgde bereikbaarheid van het landsdeel Friesland en van Leeuwarden. Ik hoop dat u dit met ons eens bent.

Minister **Peijs**: Ik heb, eerlijk gezegd, niet kunnen ontdekken dat er voor Friesland een reistijdverslechtering is van 20 minuten. Ik heb gezien dat er voor Groningen een reistijdverslechtering is van negen of elf minuten. Doordat Friesland de dienstregeling houdt van 2006, is er

volgens mij voor Friesland geen sprake van een reistijdverlenging.

De heer **Van Hijum** (CDA): Een kleine correctie: het is zeventien minuten. Daarbij gaat het wel om het voornemen van de Nederlandse Spoorwegen de rechtstreekse intercity te schrappen. Men noemt het wel een intercity, maar hij stopt overal. Het wordt dus een soort stopintercity, waardoor de reistijdverlenging inderdaad zeventien minuten gaat bedragen. Daarover is men nog in gesprek, maar juist op dat punt verwacht ik van het kabinet dat er in de richting van de Nederlandse Spoorwegen wat tegendruk gaat ontstaan. Het kabinet hoort immers de publieke belangen, in dit geval de bereikbaarheid van de landsdelen, te waarborgen.

Minister **Peijs**: Ja, ik denk dat die tegendruk er sinds vandaag duidelijk zal zijn. Ik denk dat er na dit debat een heel duidelijke steun is voor de landsdelen. Kijk je overigens naar de verbinding Leeuwarden-Schiphol, dan gaat het om één minuut. Het ligt er aldus ook een beetje aan waar je naar kijkt. Ik ben het met u eens, maar ik kan geen toets loslaten op iets waarover nog geen eindconclusie is getrokken. Zo gauw die er is, gaan wij dit doen en wij gaan het scherp volgen. Ik vind dat reizigers vanuit de landsdelen binnen een redelijke tijd in de Randstad moeten kunnen zijn.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik vind dat de minister iets te snel heen dendert over de problemen die de dienstregeling voor 2007 met zich meebrengt, want zij gaat al snel naar 2008. Het lijkt mij heel lastig om aan mensen die zwaar getroffen worden, uit te leggen dat dit nu eventjes het geval is, maar dat het in 2012 allemaal goed komt. Dat ligt nog heel ver weg. Daarom vraag ik de minister of zij de mogelijkheden wil bezien om op een aantal onderdelen nog tot aanpassingen te komen. Ik ben daar zeer terughoudend in geweest, want ik ken de problemen die er zijn om dat te doen. Ik heb daarbij concreet de Veluwelijn genoemd, want die levert heel veel problemen op. Ik heb voorts genoemd de verbinding Utrecht-Amsterdam en ook heb ik gesproken over de haltes bij Zoetermeer en Voorburg. Ik ben ervan overtuigd, op grond van de enorme dosis mails en reacties die wij hebben gekregen, dat de problemen tot waarschijnlijk meer dan de helft gereduceerd kunnen worden, als er op die drie onderdelen aanpassingen zouden plaatsvinden. Ik vind het de moeite waard om te kijken of dat nog vóór 2007 zou kunnen.

Minister **Peijs**: Ik zeg het nu even uit mijn hoofd. Als het niet klopt, word ik wel gecorrigeerd. Op de lijn van Zoetermeer naar Nijmegen rijden nu twee intercity's en twee stoptreinen en daar gaan vier stoptreinen rijden. Dat scheelt van Zoetermeer tot Nijmegen vijf minuten. Dat vind ik niet zo gigantisch veel. Als je een snellere verbinding wilt hebben, kun je in Gouda overstappen op een sneltrein. Ik denk dat wij ook de goede dingen van deze dienstregeling in het oog moeten houden. Herinnert u zich nog die dagen dat de computer van de verkeersbegeleiding van de NS en Prorail uitviel? Het hele land lag toen plat. Dat is iets wat wij met deze dienstregeling niet meer mee zullen maken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik ben in mijn eerste termijn en twee weken geleden in het debat met



Mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

staatssecretaris Schultz helder geweest: er zitten ook goede dingen in deze dienstregeling. Die wil ik ook niet bagatelliseren. Op basis van de analyses die wij hebben gemaakt – ik kan u melden dat wij daar veel uren mee bezig zijn geweest, want het is niet niets om zo veel mails serieus te analyseren – kom ik echter tot de conclusie dat, als u op deze onderdelen iets zou kunnen doen, een groot deel van de bezwaren voor 2007 weg zou kunnen worden gemasseerd.

Minister Peijs: Het betreft dan Zoetermeer en de Veluwelijn. Wat was de derde?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De Veluwelijn heb ik genoemd. Het gaat dan met name om de stops tussen Amersfoort en Utrecht. Ik heb verder het traject tussen Utrecht en Amsterdam genoemd. Als daar de frequenties wat omhoog zouden kunnen en er een extra stop kan worden gemaakt, zou dat ook al veel schelen. Dat zou na april eventueel tot de mogelijkheden kunnen behoren. Daarnaast moet goed worden bekeken of er toch geen stops mogelijk zijn bij Voorburg en Zoetermeer. Daar zit een groot aantal knelpunten. Dat komt ook uit de analyse die GroenLinks heeft gemaakt. Daar zit heel veel pijn. Als het echt niet kan, ben ik heel reëel: dan is het niet anders. Ik vind echter dat wij een maximale inspanning moeten verrichten. Ik voel mij daar extra toe gedwongen omdat wij zelf ook de afspraak hadden gemaakt met de staatssecretaris dat die ruimte er zou zijn. Die is ons min of meer uit handen geslagen. Dit is het laatste moment om daar toch nog eens met elkaar over te spreken.

Minister Peijs: Ik zal naast het Noorden en Oosten ook naar deze lijnen kijken. Ik vraag u echter wel om er reëel tegen aan te kijken. Ik zal mijn uiterste best doen, maar als het niet mogelijk is, houdt het op.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij moeten nu wel weten wat wij precies aan het doen zijn. Ik hoop dat u nu een beweging maakt. Ik wil die dan wel graag helder hebben. Eerst leek het erop alsof u de Kamer met een kluitje in het riet wilde sturen. U sprak namelijk alleen over een verbetering in het Noorden en Oosten in 2008. Daarmee regeert u feitelijk over uw graf heen, want u

heeft gezegd dat u weg zult gaan. Er zit dan dus een andere minister, een ander kabinet, een andere Kamer.

Minister Peijs: Ik ben niet van plan mijn graf in te gaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Over uw politieke graf heen regeren. Het is allemaal na uw tijd. Daarnaast is het een echo van de woorden die staatssecretaris Schultz driekwart jaar geleden tegen ons sprak toen wij begonnen met deze discussie. Zij zei toen namelijk ook: ik ga kijken en ik kom met voorstellen. Wij zijn toen geen centimeter opgeschoten. Toen kreeg ik dus het gevoel dat wij met een kluitje in het riet werden gestuurd. U zegt nu tot mijn verrassing – dat geeft mij hoop – tegen de heer Slob dat u gaat kijken wat u allemaal eventueel met verbeteringen en intensiveringen op een paar lijnen nog kunt doen. Het gaat dan om een aantal lijnen waar van halfuurdiensten naar kwartierdiensten kan worden gegaan en om een paar extra stops, ook in de Randstad. Daar valt wellicht nog een forse verbetering te behalen. Nu zegt u toe dat u daarnaar gaat kijken en dat het eerder een kwestie van dagen is dan van weken. Ik hoop wij daar dan bijvoorbeeld volgende week met u verder over kunnen debatteren. Doet u die toezegging?

Minister Peijs: Mijnheer Duyvendak, u bent een meester in het verbuigen van mijn woorden. Ik heb tegen de heer Slob gezegd dat het ontzettend moeilijk is, omdat alles eigenlijk al vastligt. De heer Slob heeft daarop gevraagd om toch even te kijken of er niet iets aan te doen is. Daar ga ik naar kijken. Dat heb ik voor het Noorden en het Oosten voor 2008 toegezegd. Bij de pilot die op dit ogenblik boven Zwolle wordt gehouden, zullen wij kijken of wij de plannorm iets kunnen laten krimpen. Dat zou twee of drie minuten kunnen schelen. U moet mij nu niet in de mond leggen dat ik in de Randstad wel even alles zal gaan veranderen. Dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat het verdraaid moeilijk is en dat het eigenlijk vastligt. De heer Slob heeft echter gezegd dat er veel mensen zijn wiens leven daar ernstig door beïnvloed wordt. Ik zal dus onderzoeken of er iets is wat de pijn een beetje kan verzachten, maar ik verwacht daar geen wonderen van. Misschien kunnen er kleine maatregelen genomen worden. Dat wil ik graag onderzoeken, maar de heer Duyvendak moet mijn woorden niet zo verdraaien alsof ik de hele Randstad onder de loep ga nemen. Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U hebt gezegd dat u binnen de mogelijkheden die er zijn ook voor de dienstregeling 2007 zult zoeken naar een aantal verbeteringen en dat u de Kamer daar zo snel mogelijk over zult informeren. Is dat de enige toezegging die u doet?

Minister Peijs: Ja, dat heb ik heel duidelijk gezegd. Dat zijn – tenzij u er nog een lijntje aan toe wilt voegen – de Veluwelijn, Utrecht-Amsterdam en Voorburg-Zoetermeer. De heer Slob heeft de mogelijkheid geopperd van een stop. Dat ga ik onderzoeken. Dat betreft dus niet de hele Randstad. U verwijt mij dat ik hetzelfde zeg als de staatssecretaris, maar dat kan u toch niet verbazen? Als de staatssecretaris ruimte had gezien, had zij die gegeven. Zij heeft gewoon geen ruimte en ik heb ook geen ruimte. Ik wil een ultieme poging doen om hier en daar iets te verbeteren, maar ik kan geen grote beloften

Peijs

doen. U kunt ervan overtuigd zijn dat de staatssecretaris u graag ter wille was geweest, maar zij kan geen ruimte creëren die er niet is. Er is ook capaciteit toegewezen. Wij hebben namelijk niet alleen te maken met personenvervoer, maar ook met goederenvervoer.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij nu niet om 2008. Dat komt later wel. Het gaat er nu concreet om wat wij nog kunnen bereiken voor de reiziger die half december de dienstregeling 2007 krijgt. U zegt nu tot mijn vreugde een aantal dingen toe aan collega Slob, maar tegelijkertijd moet ik constateren dat dat wel heel erg hapsnap is. Hij noemt een paar voorbeelden en u weet niet eens precies waar het over gaat. Er zijn veel meer voorbeelden te geven. U lijkt die niet alle te kennen. Ik vraag u om, als er nog verbeteringen mogelijk zijn, met gezwinde spoed het geheel te bekijken en alle verbeteringen te realiseren die mogelijk zijn. Kom niet met een paar kruimels.

Minister **Peijs**: Dit is het gevaar van ook maar iets toezeggen. Als u denkt dat ik de dienstregeling voor 2007 kan herschrijven, vergist u zich zeer. Dat kan ik niet. Die is half augustus onherroepelijk geworden. Als u daar met de staatssecretaris over had willen praten, had u van het reces terug moeten komen en had u een plenair debat met haar moeten voeren. Op dat ogenblik was het nog mogelijk om iets te schuiven. Nu valt er niets meer te schuiven. Ik ben wel bereid om te kijken of er nog iets gedaan kan worden met de Veluwelijn, niet de aller-drukste lijn van Nederland. Ik ben het met u oneens dat het nu gaat over de dienstregeling van 2007. Ik heb het in hoofdzaak over verbeteringen voor 2008. Wat ik met Noord en Oost doe, heeft te maken met 2008. Grote wijzigingen kan ik eenvoudigweg niet meer aanbrengen. Daar heeft de staatssecretaris de Kamer niet vals over voorgelicht. Dat is precies de situatie. Het zou toch verbazingwekkend zijn als ik vandaag met ruime hand wijzigingen in de dienstregeling van 2007 zou kunnen toezeggen, terwijl de staatssecretaris dat niet kon. Dat kan ik niet, dat pretendeer ik ook niet en die ruimte is er ook niet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij hebben het debat met de staatssecretaris om praktische redenen niet voortgezet. Mijn fractie wilde daarom zo snel mogelijk – dat is de tweede vergaderdag na het reces geworden – het inhoudelijke debat voeren met de minister. Dat doen wij om alle mogelijke verbeteringen voor 2007 te realiseren. Het is de minister inmiddels ook bekend dat het beeld voor 2007 veel slechter is dan wij aanvankelijk dachten, ondanks de verbeteringen. U gebruikt nu het puur formalistische argument dat dit nu eenmaal besloten is. Als wij besloten hadden het ravijn in te springen, zou u toch ook blij zijn als wij daarop terugkwamen?

Minister **Peijs**: Ik protesteer tegen het beeld dat wij met deze dienstregeling het ravijn inspringen. Een groot aantal mensen gaat er met deze dienstregeling op vooruit. Ik wens niet met u het ravijn in te springen. Wij hebben niet eens een ravijn. Ik protesteer hier echt tegen. Hiermee wordt het beeld opgeroepen alsof dit het ergste is wat het naoorlogse Nederland kan overkomen. Ja, er gaat iets wijzigen op het spoor en dat is voor sommige mensen vervelend en voor andere mensen is

dat prima. Meestal zijn het degenen voor wie de situatie verslechtert die brieven schrijven. De grote massa waarvoor de situatie verbetert, vergeet te schrijven, want daar is niets aan de hand. Ik ben graag bereid om voor degenen voor wie de situatie verslechtert, te bekijken of er verbeteringen mogelijkheden zijn. Er zijn drie lijnen genoemd. Wij hebben met elkaar afgesproken dat ik voor Noord en Oost zal bekijken of er voor 2008 verbeteringen mogelijk zijn, behalve als het gaat om het invoeren van plannormen op de trajecten boven Zwolle. Het kan ons drie minuten opleveren als dat gaat lukken. Er zijn dan nog een paar lijnen waar ik nog heel specifiek naar zal kijken en zal bezien of daar nog kleinere wijzigingen mogelijk zijn. Iets anders, mijnheer Duyvendak, zit er echt niet in! De staatssecretaris heeft u gewoon de waarheid verteld, zoals dat ook hoort!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. De staatssecretaris heeft ons niet zozeer de waarheid vertelt maar gewoon opgedrongen. Daarom liepen de gemoederen ook zo redelijk hoog op. De minister zei zojuist dat als de Kamer dat gewild had, in augustus nog een plenair debat met de staatssecretaris had kunnen plaatsvinden en er wel dingen hadden kunnen veranderen.

Minister **Peijs**: Dat zou in ieder geval de laatste mogelijkheid zijn geweest!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U was niet bij dat debat, maar zult ongetwijfeld hebben gelezen wat er gezegd is. De staatssecretaris heeft ons toen klip en klaar duidelijk gemaakt dat er op dat moment helemaal niets meer te wijzigen viel, helemaal niets meer. Het enige waarvoor wij de hele Kamer hadden kunnen laten terugkomen, was dus niet meer om te praten over de inhoud van de dienstregeling maar over haar positie en de vertrouwensrelatie die de Kamer met haar had. Wij vonden dat toen weinig zin hebben, wij kenden de afloop van dat debat al en vonden het beter om, als het toen niet kon, dan maar met u verder over de inhoud te spreken. Dat kon dan nog wel twee weken wachten. Ik wil dit toch maar even gezegd hebben!

Voorzitter. De minister wil voor 2008 in ieder geval wat substantiële wijzigingen doorvoeren en keuzes voorleggen. Zij wil nog kijken naar wat er al in 2007 kan, maar dat zullen dan wel kleinere wijzigingen zijn.

Minister **Peijs**: Veel kleinere!

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijn vraag is wanneer 2007 dan ophoudt. Is het mogelijk om de systematiek van een dienstregeling van een jaar te doorbreken en om eerder met een nieuwe regeling te komen dan de NS eigenlijk van plan was, omdat wij de reizigers zo kort mogelijk met de gebakken peren willen laten zitten?

Minister **Peijs**: Mag ik daar in tweede termijn op terugkomen? Ik kan nu niet direct zeggen wat daar de consequenties van kunnen zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Twee fracties, die van de PvdA en van D66, hebben de suggestie gedaan om te bezien of er toch nog iets mogelijk is, ook voor het volgend jaar, door de eis van punctualiteit ietwat los te laten. Die is opgenomen in de concessie, maar in elk geval twee fracties hebben gezegd dat het bespreekbaar

Peijs

is om minder vast te houden aan die eis als dat wat ruimte biedt om verbeteringen op bepaalde trajecten te realiseren. Ziet de minister dit als een mogelijkheid om meer ruimte te creëren in de onderhandelingen met de NS?

Minister **Peijs**: Ik moet de Kamer er toch aan herinneren dat er een concessie ligt en dat voor versoepeling van die punctualiteits die concessie zal moeten worden opengebroken. Ik ben bang dat de andere kant dan ook moet zoveel wijzigingen komt. In veel Europese landen wordt altijd een punctualiteits van vijf minuten gehanteerd, terwijl wij op drie minuten zitten. Daarom komen wij er altijd wat negatief uit, bijvoorbeeld in vergelijking met Vlaanderen. Als wij ook die vijf minuten zouden hanteren, zouden wij zelfs nog punctueler zijn dan onze zuiderburen.

De heer **Van der Ham** (D66): Even voor de goede orde. Er zijn in ieder geval twee fracties die die punctualiteits naar voren hebben gebracht als mogelijke praktische oplossing. Daarom vragen wij u ook om uit te zoeken welke mogelijkheden het biedt als die eis tijdelijk wordt losgelaten. Dat zou positieve gevolgen kunnen hebben voor een dienstregeling. Als wij nu afspreken dat wij die eis voor een beperkte periode zo'n beetje door de vingers zien, om andere goede dingen te kunnen realiseren, dan moet dat natuurlijk mogelijk zijn. Wij leggen dat dan ook in uw handen om u wat meer ruimte te geven in de onderhandelingen voor het volgend jaar voor de trajecten waar de heer Slob het over had.

Minister **Peijs**: Wij hebben een overeenkomst met de NS. Wij hebben ongelooflijk veel druk gelegd, ook uw Kamer, op het punt van de punctualiteit. Er zijn zelfs NS-directies over gevallen. Het is ook geen misselijke eis van de Kamer. Er is toen wel gesproken over snelheden, maar die zijn expliciet niet opgenomen. Ik aarzel zeer om de concessie open te breken.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb het niet over openbreken.

Minister **Peijs**: U wilt gedogen?

De heer **Van der Ham** (D66): Als ik dit woord zou gebruiken, zou ik het willen beperken tot een bepaalde periode en een bepaald doel. Ik kan mij voorstellen dat die eis in bepaalde landsdelen voor een beperkte, overzienbare periode wat soepeler wordt gehanteerd om een probleem op te lossen. Volgens mij zijn wij daarvoor bij elkaar gekomen. De minister vindt dit vervelend, wij vinden het vervelend en de NS zal het ook vervelend vinden. Misschien kunnen wij dit zo oplossen. Laten wij vandaag een beetje praktisch zijn.

Minister **Peijs**: Ik wil het andersom doen. Ik ga kijken naar de dienstregeling voor 2008. Als daaruit blijkt dat versoepeling van de punctualiteits helpt, kom ik bij de Kamer terug.

De heer **Van der Ham** (D66): Is de minister bereid om deze mogelijkheid in te brengen in het overleg met de NS, ook voor 2007?

Minister **Peijs**: Als blijkt dat wij een bepaalde verbetering

kunnen aanbrengen ten koste van een kleine verslechtering bijvoorbeeld tot 5 minuten overeenkomstig de internationale norm, dan nemen wij die mogelijkheid mee en kom ik naar de Kamer terug.

De heer **Van der Ham** (D66): Zou dit dan ook voor 2007 kunnen gelden?

Minister **Peijs**: Ja, maar ik wil dan graag dat de nieuwe Kamer dit bevestigt. Ik wil voorkomen dat wij nu zeggen dat het zo zou kunnen en dat de nieuwe Kamer zich verzet tegen een versoepeling van de punctualiteits.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): De teleurstelling is groot op sommige punten, in het land, maar ook hier in de Kamer. Wat is nu het knelpunt? Wordt dit veroorzaakt door de hoeveelheid vervoer over de rails of kan de NS de problemen sneller oplossen als er meer geld beschikbaar is? Is de minister van mening dat geld niet ter zake doet? Is het nodig om bij de begroting meer geld uit te trekken? Ik probeer een praktische oplossing te vinden. Is het een kwestie van geld of is er gewoon niet meer spoor? De NS probeert extra verträgen te voorkomen waardoor die paar minuten te overkomen zijn, maar die paar minuten gevoegd bij een dagelijkse vertragung op sommige trajecten, doen de reiziger veel pijn.

Minister **Peijs**: Het is niet in de eerste plaats een kwestie van geld. Het is ook een kwestie van tijd. Wij hebben een budget voor infrastructurele werken. Die zijn niet allemaal klaar en wij moeten daarop wachten. Dit leidt tot andere reistijden. Nederland heeft het drukst bereden spoor van heel Europa en een klein net met weinig mogelijkheden om uit te wijken. Dit is een van de oorzaken. Iedereen probeert een zo scherp mogelijke dienstregeling te maken die als 100% veilig kan worden gekwalificeerd. Wij hebben nu een eerste stap gezet in dit proces. In 2008 worden weer verdere verbeteringen aangebracht en wordt weer een aantal infrastructurele werken afgerond. In 2008 zal het beter zijn en dan zullen wij ons best doen om de reistijden naar het noorden te verbeteren. Het noorden is pas echt geholpen met de Hanzelijn. Over geld gesproken: dit is een project van 900 mln. Dan zal de reistijd naar Groningen met 15/16 minuten worden bekort en dat is substantieel.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Eigenlijk zegt de minister dat eventuele beloften over meer mensen in het openbaar vervoer die in de komende tijd kunnen worden gedaan, mede met het oog op de verkiezingen, niet haalbaar zijn.

Minister **Peijs**: Dat zeg ik helemaal niet. Als de mensen worden opgeroepen om vooral in de daluren van A naar B te gaan, kunnen er heel veel mensen reizen en dit zou heel goed zijn voor het spoor. Dus als de leden zo'n oproep willen doen ...

De heer **Hofstra** (VVD): Mevrouw de voorzitter. Ik raak het spoor een beetje bijster. Allereerst verbaast het mij dat wij zo gedetailleerd over 2007 spreken. Ik vind dit niet verstandig, want wij hebben geen verstand van die dienstregeling. Het viel mij op dat de minister zo-even zei: dan kunnen wij de punctualiteit misschien iets afzwakken om meer ruimte te scheppen voor het

Peijs

element snelheid. Ik zou dit heel graag willen, maar ik denk dat zij gelijk heeft als zij op de concessie wijst. Voor je het weet, krijgen wij ongein van de andere kant. Daarom dring ik erop aan dat er zorgvuldig wordt gehandeld en dat wij goed worden geïnformeerd. Ik vermoed dat hier een procedure voor nodig is en dat dit pas in 2008 kan.

Minister **Peijs**: Ik heb er niet zo lichtvaardig over gesproken als u zegt. Ik heb aangegeven dat ik zeer grote aarzelingen heb om de concessie open te breken, want van het een komt het ander en dan heeft NS ook nog wel iets te wensen. Als een substantiële verbetering in het noorden alleen mogelijk is door enige versoepeling in de punctualiteit, zal ik daarmee komen en het aan de Kamer voorleggen. Ik heb echter precies dezelfde aarzelingen als u om de concessie-eis die wij de NS willens en wetens hebben opgelegd, te veranderen.

Ik zet nog even op een rij wat ik de Kamer toezeg, voordat wij totaal in de war raken. Voor Noord- en Oost-Nederland zullen wij de dienstregeling voor 2008 bezien, want die moet verbeteren. Deze dienstregeling wil ik in 2008 in werking zien treden. Op verschillende fronten zullen wij bezien welke verbeteringen mogelijk zijn. Ik heb daarbij het volgende pakket in gedachten. In de eerste plaats gaat het dan om de pilot inzake de plannormen, dat wil zeggen het kleiner maken van de marge. Dit zou twee tot drie minuten kunnen schelen in de reistijd naar het noorden. Dit zou eventueel kunnen leiden tot een daling van de punctualiteit en tot een verslechtering van de aansluiting op het overige ov, maar ik zal heel duidelijk in kaart brengen wat elke verandering van de dienstregeling van 2007 "kost". De pilot moet heel grondig worden geëvalueerd, voordat wij deze kunnen uitbreiden naar andere corridors. De meeste leden hebben deze pilot ingebracht en op basis van de evaluatie moeten wij zien of wij deze ook kunnen uitvoeren bij andere corridors, waarbij zich de vraag voordoet of de veiligheid geborgd is en wat wij daarvoor moeten opgeven, want daar komt het ook altijd op neer.

Een aantal infrastructurele maatregelen zal gereed zijn in 2008, zoals het perron in Hilversum. Verder is de kruising bij Baarn dan gereed. Met ProRail en NS heb ik de afspraak gemaakt om een onderzoek uit te voeren naar aanvullende infrastructurele maatregelen waarmee de reistijd eventueel zou kunnen worden verkort. Ook deze zouden op korte termijn kunnen worden uitgevoerd. Wij zouden hieraan prioriteit kunnen geven bij de begroting voor het spoor. Ik heb het nu over de aanpassing van perrons, over inhaalsporen, wisselcomplexen en dergelijke zaken, zoals een extra perron in Deventer en de verlenging van het bestaande inhaalspoor Meppel-Beilen. Deze projecten worden onderzocht op haalbaarheid, maakbaarheid en betaalbaarheid. Straks kunnen er ook keuzes worden gemaakt uit alternatieve bedieningsmogelijkheden. Met de infrastructurele maatregelen als uitgangspunt ga ik met de NS in gesprek over de mogelijkheden bij de opzet van de dienstregeling. Daarbij zullen ook alternatieve bedieningsmodellen worden bezien. Zo kan het ene uur worden gekozen voor het ene station en het andere uur voor het andere. Daarmee win je per station op zijn minst twee minuten. Het kost echter ook wel wat, want om de beurt laat je één station liggen.

Wij zullen ook de efficiëntere benutting van goederenvervoerpaden bezien. Met ProRail ben ik daarover in

gesprek. In het noordoosten hebben wij op dit moment een groene golf voor goederentreinen. U kunt zich voorstellen dat dit niet alleen gunstig is voor de verladers, maar ook voor de veiligheid op het spoor. Hoe ongestoorder goederentreinen kunnen doorrijden, des te veiliger het wordt. De kwaliteit van de paden mogen wij niet uit het oog verliezen.

Ik zal de Kamer zo snel mogelijk informeren over de mogelijke verbeteringen, namelijk bij de behandeling van het beheerplan en vervoerplan voor 2007. Ik zal dan proberen meteen de doorkijk naar 2008 te geven, zodat ook de heer Duyvendak gerustgesteld is en er nog over de voorstellen kan worden gedebatteerd. Daarbij zal ik inzichtelijk maken wat de kosten zijn van de verschillende keuzes en dilemma's.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Even heel praktisch: vindt dat nog plaats in oktober of komen wij daarvoor terug van het verkiezingsreces?

Minister **Peijs**: December.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): December? Nu zegt u dat u het oordeel van de Kamer op het vervoersplan 2007 pas in december hoort. U krijgt het in oktober. U beoordeelt het in oktober.

Minister **Peijs**: Nee, volgens mij is december de laatste datum. Er wordt wel even voor mij opgeschreven hoe dat precies zit.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik hoor het graag in tweede termijn.

Minister **Peijs**: Ja, dat gaan wij doen. De uitkomsten van de pilot zitten daar natuurlijk ook bij.

Mevrouw Dijkema vroeg naar de onomkeerbaarheid. Ik denk dat ik daar straks al iets over gezegd heb.

Over het tekort aan personeel en materieel bij de NS heb ik u vanmorgen een brief geschreven. Ik hecht aan een goede uitvoering van de dienstregeling en heb de NS dan ook om opheldering gevraagd, ook al betreft het – dat wil hier toch wel met heel veel nadruk zeggen – primair de bedrijfsvoering van de NS. Daar kan ik niet in treden. De heer Veenman heeft mij schriftelijk bevestigd dat de NS de reizigers een goede dienst kan aanbieden en dat de NS de groei kan accommoderen. Ik kan niets anders doen dan straks kijken en het vervoerplan toetsen aan de voorschriften die wij in de concessie hebben opgenomen. Dat is mijn sturingsinstrument. Ik ga niet over de interne bedrijfsvoering van de NS. De NS is een onafhankelijk, autonoom bedrijf. Ik ga niet roeren in de interne bedrijfsvoering, maar als ik straks het vervoersplan in handen heb, dan moet ik wel aan de concessie toetsen of de NS in het vervoersplan tegemoetkomt aan de vereiste trefkans van de conducteur, de afgesproken zitplaatsen en al dat soort zaken. Op deze wijze stuur ik de NS. Daar heeft de Kamer mee ingestemd. Ik heb op verschillende momenten woordvoerders van de NS aan het woord gehoord. Zij verzekeren dat de NS een strategische voorraad heeft aan rijkstijden en dat die ingezet zouden worden bij de uitvoering van de nieuwe dienstregeling. Ik denk dat ik de heer Veenman aan zijn brief moet houden. Veel anders kan ik niet doen. Ik kan niet in de remise gaan kijken of daar een strategische

Peijs

voorraad staat. Ik ga doen wat wij met elkaar hebben afgesproken, namelijk toetsen aan de concessie.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik snap dat de minister ook in dit geval niet in de remise kan gaan kijken of de beloofde treinen er daadwerkelijk staan, maar wij weten uit de historie dat ons wel vaker treinen beloofd zijn die er niet bleken te zijn. Of misschien ook weer wel, het bleef allemaal heel schimmig. Ik maak mij daar zorgen over. Ik maak mij daar vooral zorgen over, omdat ik mij afvraag waarom een strategische voorraad, als die er dan al is, niet nu al wordt ingezet bij de tekorten die er in de spits zijn. Ik twijfel aan die strategische voorraad en ik weet zeker dat er onvoldoende personeel is. Ik weet zeker dat er niet gewonnen is. Ik hoor nu al dat verloven onvoldoende worden gehonoreerd. U zou zich ook zorgen moeten maken, minister. Ik weet dat u wilt sturen via het vervoersplan. Begrijpen doe ik dat nog steeds niet, want ik zou voor een andere stuurmethode kiezen. U doet het op deze wijze. Dan zou ik het ook terecht vinden als u hier wat meer druk op de directie zou zetten. Ik vind dat deze directie kan vertrekken als het een rotzooitje wordt en als wat nu zo geruststellend in die brief staat, straks niet waar blijkt te zijn. Bent u ook van mening dat de directie van de NS haar lot zou moeten verbinden aan de garanties die zij nu afgeeft in de brief?

Minister **Peijs**: Ik denk dat de brief van de heer Veenman boekdelen spreekt. Hij stelt zich garant dat het straks in orde is. Als dat niet zo blijkt te zijn, dan zullen wij passende maatregelen nemen.

Mevrouw **Gerken** (SP): U sluit niet uit dat u dan de directie verzoekt te vertrekken?

Minister **Peijs**: Wij hebben een aandeelhoudersrelatie met de NS en wij hebben een relatie via de concessie. Op die twee fronten zul je dan maatregelen moeten nemen. Wij zullen dan zien wat de passende maatregelen zijn. Ik ga er vooralsnog van uit dat er gewoon treinen zijn en mensen om de dienstregeling te controleren.

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Nee, geen interruptie meer, want u stelt elke keer dezelfde vraag. Het heeft dus geen zin.

Mevrouw **Gerken** (SP): U kunt de minister misschien verzoeken om antwoord te geven.

De **voorzitter**: De minister geeft wel antwoord, maar misschien niet het antwoord dat u wilt horen. Dat kunnen wij niet veranderen.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister zegt dat de heer Veenman glashelder is in zijn brief. In ieder geval mijn fractie is van mening dat die brief op dit punt helemaal niet zo helder is. Ik heb begrepen dat een aantal andere fracties daar ook zo over denkt. Als je de brief goed leest, is er nogal wat ruimte in de ambitie die de NS voor zichzelf opstelt om het aantal zitplaatsen en het aantal conducteurs op de treinen te handhaven en te waarborgen op dat niveau. De minister moet samen met de NS het vervoersplan voor het komende jaar vaststellen, waarin die ambitie ook wordt opgenomen. Is zij bereid om met het oog op het ambitieniveau van het vorige jaar

geen enkele concessie te doen? Dat dreigt toch wel een beetje. De NS maakt nu namelijk melding van een probleem en hoopt misschien op enig begrip van de zijde van de minister en zelfs wellicht op enige coulantie bij het vaststellen van het vervoersplan. Is de minister dus bereid om vast te houden aan de ambities inzake de zitplaatsgarantie en de beschikbaarheid van conducteurs op de treinen?

Minister **Peijs**: Die ambities staan in de concessie en wij toetsen aan de concessie. Ik heb zojuist ook gezegd dat ik hecht aan de punctualiteit. Wij hebben gezamenlijk vastgesteld dat dit een belangrijke ambitie is. Dit heeft ook te maken met de aarzeling aangaande de versoepeling van de punctualiteit. Wij toetsen ook op de zitplaatsen en de conducteurs. Nogmaals, dat hebben wij met elkaar afgesproken. De NS moet gewoon leveren wat is afgesproken. Ik lees de brief toch wat anders. De heer Veenman zegt daarin dat hij een goede dienst gaat leveren aan zijn reizigers. Mijn definitie van "een goede dienst" is dat ik die positief kan toetsen aan de concessie, punt.

De heer **Van Hijum** (CDA): In de concessie staat dat er op zitplaatsgarantie en op het aantal conducteurs getoetst wordt. In het vervoersplan wordt evenwel de concrete ambitie afgesproken. Daar is mijn oproep dan ook op gericht: wees niet te coulant in de richting van de NS voor het komende jaar, als het gaat om de zitplaatsgarantie en het aantal conducteurs.

Minister **Peijs**: Dat heb ik genoteerd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het zou toch wel heel vervelend zijn, als wij er over enkele maanden achter komen dat de ophef in de Volkskrant geen tendentieuze berichtgeving was, maar een voorbode van de werkelijkheid. U schrijft ons dat u ervan overtuigd bent dat de NS een goede dienst kan leveren. De NS levert echter een staaltje politieke abracadabra. De NS zegt namelijk dat dit mogelijk is op basis van de huidige inzichten. De brief van de heer Veenman aan de minister bevat allemaal zinnen die volgens mij door de minister te royaal worden gelezen, misschien wel met te veel vertrouwen.

Minister **Peijs**: Dat weet ik niet. Wij hebben een bepaalde groei afgesproken. Dit jaar is er een behoorlijke groei geweest. De heer Veenman heeft zelf de dienstregelingen vastgesteld. Ik ga ervan uit dat hij alle verwachtingen waarmaakt, zowel wat de mensen als het materieel betreft.

Wij hebben het nu hier over een interne notitie. Ik geloof dat de aanhef van het stuk is: hoi allemaal. Wat is een interne notitie? Er is een meneer bij de NS die een deelverantwoordelijkheid heeft voor de dienstregeling. Maanden van tevoren zegt die meneer: jongens, wij moeten er wel even op letten dat het straks ook mogelijk is, dus laten wij even heel goed kijken of er genoeg materieel en genoeg mensen zijn om straks te doen wat wij beloven. Dat heeft hij op een bepaald tijdstip gemeld. Als ik van dit soort interne mededelingen in alle grote bedrijven in Nederland upset moet raken, kan ik wel aan de gang blijven. De NS is een volwassen bedrijf dat zich houdt aan de toezeggingen. Er is namelijk een concessie en wij hebben afspraken gemaakt. De NS heeft zelf een dienstregeling gemaakt. Het minste wat ik van een

Peijs

volwassen organisatie als de NS mag verwachten, die naar eigen zeggen sinds achttienhonderdzoveel treinen rijdt, is dat die uitvoert wat zij aangeeft. Daar houd ik de NS dan ook aan.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik zie die brief als een grote inspanningsverplichting van de NS, maar niet als een garantie voor een zekere uitkomst. Als ik in uw schoenen stond, zou ik dat wel willen weten. U zegt wel dat het allemaal interne bedrijfsvoering is, maar op het moment dat die interne bedrijfsvoering voor dit soort problemen zorgt, staan wij hier straks wel mooi voor schut. Dat kan ik u verzekeren. Ik vind overigens dat u het memootje wel bagatelliseert.

Minister **Peijs**: Ja. Ik meen dat de NS dan een probleem heeft, maar dat zien wij dan wel. Ik ben van mening dat de NS moet leveren wat is aangeboden.

Er resteren nog twee vragen. De heer Duyvendak heeft gevraagd wanneer ik de Kamer zal informeren en wanneer het vervoerplan beschikbaar komt. Het vervoerplan 2007 zal ik op 1 november aanstaande krijgen. Ik moet het vervolgens toetsen. Daarom kan ik er niet eerder dan medio december met de Kamer over spreken. De voorstellen voor de dienstregeling van 2008 maken hiervan onderdeel uit. Ik zou de Kamer daarover volgende week geen serieus antwoord kunnen geven.

Mevrouw Dijksma heeft gevraagd of de dienstregeling vaker dan eenmaal per jaar kan worden gewijzigd. Het antwoord op deze vraag luidt "nee". Internationaal wordt eenmaal per jaar een aanvraag gedaan voor de afstemming van de treinpaden. Naast de NS zijn er nog zeventien andere binnenlandse spelers. Ook deze andere goederen- en personenvervoerders vergen capaciteit binnen hetzelfde ritme dat met elkaar is afgesproken. Als je tot de ontdekking zou komen dat er binnen dit ritme wijzigingen mogelijk zijn, kunnen wij daarnaar kijken. Ik teken daarbij echter aan dat iedereen het er dan wel over eens moet zijn dat het wijzigingen ten goede betreft. Het is van groot belang voor ogen te houden dat de dienstregelingen van alle aansluitende diensten, zoals bus en metro, worden gemaakt op basis van de dienstregeling van de NS. Wij streven ernaar dat de reiziger betere aansluitingen krijgt in het voor- en natransport. Wanneer de dienstregeling van de NS op een ander moment zou worden gewijzigd dan die van al het overige vervoer, zou dit een golf van chaos door heel Nederland tot gevolg hebben. Dat kan nooit de bedoeling zijn.

De **voorzitter**: Ik wil deze termijn graag gaan afronden en stel mevrouw Dijksma daarom voor haar verdere vragen tot de tweede termijn te bewaren.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen. Het lijkt mij daarom toch wel erg handig dat ik van de minister heel precies kan vernemen wat wel en niet mogelijk is.

De **voorzitter**: Houdt u dan niet weer een heel verhaal, maar beperk u tot korte vragen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De minister stelt dat de dienstregeling slechts eenmaal per jaar kan worden gewijzigd, maar dat een aantal verbeteringen misschien wel eerder kan ingaan. Dat zouden heel cruciale

verbeteringen kunnen zijn, die niet altijd een conflict met internationale verbindingen hoeven op te leveren.

Minister **Peijs**: Dat is juist. Kleine wijzigingen zouden binnen de bestaande kaders misschien mogelijk kunnen blijken. Eigenlijk vraag ik het vertrouwen van de Kamer. Wij zullen het op deze manier doen waar dat mogelijk is. Het lijkt net alsof wij er ook maar enig belang bij zouden hebben dat de mensen in Nederland ontevreden zijn over het openbaar vervoer. Ik verzeker de Kamer dat, wanneer er binnen het gegeven stramien waarbinnen inclusief de NS achttien vervoerders hun paden op elkaar hebben afgestemd, aanpassingen mogelijk blijken waarbij geen sprake is van ongelukken ten aanzien van het voor- en natransport, dergelijke wijzigingen zullen worden doorgevoerd. De Kamer zal hierover bovendien tevoren worden geïnformeerd.

De heer Duyvendak heeft gevraagd of de nieuwe dienstregeling zou kunnen worden ingevoerd na het gereedkomen van de verbinding tussen Amsterdam en Utrecht om tijd te creëren om over verbeteringen te spreken. Dat kan niet. Op 17 augustus is gesproken over de dienstregeling voor 2007. Dat was de laatste mogelijkheid om daaraan nog iets te veranderen. Wij kunnen daarop nu niet meer terugkomen. Een van de sprekers heeft gesteld dat het nemen van deze beslissing ingaat tegen de afspraak die de Kamer heeft gemaakt met de minister-president. Indien wij geen besluit zouden hebben genomen, zou de dienstregeling van 2006 zijn voortgezet. Ook dat zou onomkeerbaar zijn geweest. Al of niet iets doen, zou in beide gevallen tot een onomkeerbaar gevolg hebben geleid. Ik ben van mening dat dit derhalve geen zin zou hebben gehad.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Van dat debat zie ik nu even af, want dat heb ik met staatssecretaris Schultz gevoerd. Ik heb de volgende vraag gesteld. In de eerste helft van 2007 komt een aantal belangrijke projecten gereed. Die zijn niet op tijd gereed voor de nieuwe dienstregeling. Ik denk aan het traject Amsterdam-Utrecht, maar ook aan de HSL-Zuid en de Betuweroute. De capaciteit van het spoor wordt daardoor veranderd. Zou het dan niet goed zijn om direct per 1 juli met een verbeterde nieuwe dienstregeling daarvan te profiteren? Wij kunnen er dan het komende halfjaar aan werken om dat waar te maken.

Minister **Peijs**: Het ogenblik dat dit kon, is voorbij. Het is gewoon voorbij. Wij beginnen gewoon met de nieuwe dienstregeling. De Betuweroute gaat op 2 januari, aan het begin van het jaar, van start. De rest wordt ingepland in de daarop volgende dienstregeling. Laten wij praten over de dingen waar wij wel iets aan kunnen doen. Dat lijkt mij veel beter dan voortdurend te constateren dat wij iets niet meer kunnen doen.

De heer Duyvendak heeft indringend gevraagd of het ministerie de dienstregeling wel goed heeft bekeken dan wel of het alleen achteraf controleert. De dienstregeling is uitvoering getoetst, op basis van de concessie en de Nota Mobiliteit. Er is uitvoerig over gesproken met consumentenorganisaties en decentrale overheden. De staatssecretaris is absoluut niet over een nacht ijs gegaan. Mijns inziens wegen de voordelen per saldo op tegen de nadelen. De mensen die er voordeel van hebben, gaan niet e-mailen. Ik denk dat meer mensen tekort zouden worden gedaan als de dienstregeling 2006

Peijs

was aangehouden. Ik ben het er echter wel mee eens dat veranderingen in het stramien voor sommige mensen lastig zijn, omdat hun dagindeling wordt omgegooid. Er is echter goed naar gekeken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Is het ministerie dan niet enorm tekortgeschoten in het informeren van de Kamer? De Kamer heeft nu een beeld van een fors aantal verslechtingen, met tien of twintig minuten. Ik noemde er een aantal, zoals de langere reistijd van Oss naar Rotterdam, zeventien minuten. Zo kun je doorgaan. Dat is de Kamer nooit gemeld. De Kamer heeft nooit iets gehoord over andere verslechtingen dan die op een paar lijnen naar het Noorden. De rest heeft de staatssecretaris voor ons achtergehouden.

Minister **Peijs**: Ik protesteer tegen wat de heer Duyvendak zegt. Ik zal citeren uit een brief aan de Tweede Kamer van 27 maart 2006:

“Reistijd: Om groei mogelijk te maken op de bestaande infrastructuur (beter benutten) en de betrouwbaarheid te vergroten, worden op bepaalde baanvakken de snelheidsverschillen van de verschillende treinen verkleind (homogenisering). Hierdoor gaan sommige treinen iets sneller rijden, en andere iets langzamer. Sommige reizigers krijgen hierdoor een iets kortere reistijd, en andere reizigers een iets langere reistijd. Het uitgangspunt in het ontwerp is de reissnelheid zoveel mogelijk te handhaven. De nieuwe dienstregeling zal voor circa 11% – dat is niet alleen het Noorden, maar veel meer – “van de reizigers een kortere reistijd betekenen”.

Ook haal ik het Vervoerplan NS 2006 aan. Daarin staat dat de dienstregeling voor 2007 op een aantal trajecten tot reismogelijkheden met een kortere reistijd leidt. Er zijn echter ook trajecten waar, bijvoorbeeld door extra stops, de trein een iets langere reistijd heeft. Per saldo blijft de gemiddelde reistijd gelijk. Van station naar station zijn er betere en kortere reismogelijkheden. Tegenover nieuwe directe reismogelijkheden staat het vervallen van een aantal directe verbindingen, waar voortaan een overstap mogelijk zal zijn. De heer Duyvendak wist het.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Een eerste constatering is dat ik als ik, als eenvoudig Kamerlid zoiets lees, niet lees over allerlei verbindingen waar verslechtingen met tien, vijftien of twintig minuten zijn. Dat staat er dan wel heel erg omfloerst. De minister zegt dat slechts 11% van de mensen een langere reistijd zal hebben.

Minister **Peijs**: Nee, ik zeg niet: slechts 11%. Ik zeg: circa 11%. Ik heb er ook bij gezegd dat dit veel meer is dan alleen reizen naar het Noorden. Ik wil dan ook graag dat u terugneemt dat u niet geïnformeerd bent. U had vragen kunnen stellen, maar dat heeft u niet gedaan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. U moest eens weten hoeveel vragen ik heb gesteld.

Minister **Peijs**: Dat weet ik.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): En hoe weinig antwoorden wij hebben gekregen. Langzamerhand ontstaat nu het beeld van de werkelijkheid en het lijkt mij heel goed dat de Algemene Rekenkamer onderzoekt of

11% van het aantal reizigers een verslechting ondervindt of dat dat percentage hoger is. Bent u bereid de Algemene Rekenkamer om dat onderzoek te vragen?

Minister **Peijs**: In het begin van mijn betoog heb ik gezegd dat hier sprake is van een proces. De uitgangspunten voor de nieuwe dienstregeling hebben niet alleen betrekking op 2007. Het gaat hier om een proces dat duurt tot 2012. Daar moeten wij het dan ook over hebben.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben even in de war. Zegt u nu dat de staatssecretaris eigenlijk heeft geschreven dat in 2012 11% van het aantal reizigers een verslechting ondervindt? Of ondervinden zij die in 2007?

Minister **Peijs**: Zij schreef daarover naar aanleiding van het Besluit dienstregeling 2007.

Voorzitter. Er is een vraag gesteld over de drie stations in Zeeland. De heer Van der Staaij, de heer Van Hijum, mevrouw Dijkema en de heer Slob hebben gevraagd of ik mij wil inzetten voor handhaving van deze stations. Dat zal ik doen. Ik wacht wel het overleg tussen de NS en de provincie af. Misschien verloopt dat wel prima en dan hoef ik niets te doen. Het zou namelijk heel goed zijn als die partijen tot een oplossing kwamen. Misschien gebeurt dat niet, maar de NS moet mij altijd toestemming vragen voor het sluiten van stations.

De heer Duyvendak vroeg: wat vindt u van een reistijdverslechting met de dienstregeling voor 2007? Er zijn heel veel voorbeelden gegeven waaruit blijkt dat de reistijden langer worden. Met het zwartboek van de heer Duyvendak zijn trajecten opgesomd. Laten wij het echter niet hebben over allerlei individuele trajecten. Ik zou ook met een witboek kunnen komen waarin trajecten staan waarvoor de reistijd verbetert. Ik noem in dit verband het traject Heiloo-Maastricht. De reistijd op dat traject wordt 31 minuten korter. In Brabant komt er een hogere frequentie tussen Tilburg en Den Bosch. Tussen Maastricht, Heerlen en Venlo zullen er veel meer intercity's rijden en in Flevoland is er sprake van een verdubbeling. In de Kop van Noord-Holland zit men zich in de handen te wrijven, omdat de reizigers er daar op vooruitgaan. Er zijn echter 150.000 relaties en ik wilde daarom maar niet alles opnoemen. Ik heb verwezen naar het pakket aan maatregelen waarmee wij kunnen beginnen.

De heer Slob vroeg mij meer inzicht te geven in de groei om een beeld te krijgen van de mogelijke knelpunten. In het kader van het maatregelenpakket zal ik de Kamer ook informeren over de groeiverwachtingen. Uiteraard moet bij het nemen van de maatregelen rekening worden gehouden met de groeiverwachtingen. Hierop zal ik dus terugkomen.

De heer Slob vraagt verder of er sneller stoptreinmaterieel kan komen. De gedachte is dat sneller materieel een kortere reistijd tot gevolg zou kunnen hebben. De NS zou materieel kunnen inzetten dat sneller optrekt of afremt, maar nieuwe treinen zijn niet meteen klaar. Daarop zou dus gewacht moeten worden. In 2005 heeft de NS Sprinters besteld: 35 complete treinen met 110 rijtuigen in totaal. Zij komen in december 2008 binnen en zij zullen dan onmiddellijk “instromen” in de dienstregeling.

Peijs

De heer **Slob** (ChristenUnie): Dit was mij bekend. Ik heb aangegeven dat eigenlijk in 2003 die bestelling de deur uit had moeten gaan. Ik vond 2005 laat. Verder vind ik de omvang van de bestelling redelijk beperkt. Ik heb hier nadrukkelijk op gewezen, want met deze bestelling zou een enorme slag geslagen kunnen worden en meer snelheid in de dienstregeling kunnen worden bereikt. Wij zijn namelijk allen naarstig op zoek naar mogelijkheden om meer snelheid te realiseren.

Minister **Peijs**: Ik zal de NS vragen naar de plannen voor het bestellen van nieuwe treinen: hoe zitten die in elkaar, met welk ritme?

De heer Van der Ham vraagt naar de gehandicapte reiziger. Wij hebben al een aantal keren gesproken over de NS en de dienstverlening aan gehandicapte reizigers. Ik vind dat heel belangrijk. Wij zijn druk bezig met de verbeterde toegankelijkheid van het spoor. In de brief van 19 juni jongstleden van de staatssecretaris is er aandacht aan besteed. De effecten van de dienstregeling 2007 worden door de NS besproken met de Chronisch zieken en Gehandicapten Raad. Het is de bedoeling dat eventuele negatieve effecten worden ondervangen met extra maatregelen.

De heer Hermans vraagt of de doelen nog overeind staan: 1,5% punctualiteit, 200 extra treinen en hogere frequenties in de brede Randstad. Ik ga daarvan uit. Wat mij betreft, staan ze overeind in de nieuwe dienstregeling. Dat staat voor mij als een paal boven water. Ik zal de NS daarop aanspreken bij het toezicht op de vervoerconcessie en het toetsen van het vervoerplan aan de vervoerconcessie.

Voorzitter. Dat was het.

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik heb nog een reactie van de minister gevraagd op het voornemen om drie stations in Zeeland te sluiten.

Minister **Peijs**: Ik heb zojuist geantwoord dat ik mij hard zal maken voor de Zeeuwse situatie.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat lijkt mij een goede zaak. Dank u wel.

De **voorzitter**: Wij zijn gekomen aan het einde van de eerste termijn. Na een minuutje schorsing gaan wij verder met de tweede termijn van de Kamer, waarvoor u spreektijden hebt van ongeveer anderhalve minuut.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter. Voor de minister is dit geen gemakkelijk debat. Bij interruptie zei ik al dat zij een aardig hoofdpijndossier heeft geërfd. Zij moet daar haar weg in vinden, terwijl de staatssecretaris alles dichtgetimmerd leek te hebben. De minister heeft zich voorgenomen om daar waar het kan nog vóór 2007 verbeteringen te realiseren. Daar zijn wij heel blij mee. Ik ben ook blij met het voorstel om bij de behandeling van het vervoersplan een keuzepalet aan verbeteringen voor het jaar 2008 voor te leggen. Het is de wens van mijn fractie dat daar waar het kan, die verbeteringen zo snel mogelijk in werking treden. Bij de discussie over de punctualiteitsnorm heeft de minister gezegd dat zij daar

wel iets mee wil doen, mits het in bloed getekend wordt door de oude en nieuwe Kamer. Ik vind dat prima. De heer Van der Ham zal mede namens mij daarover straks een motie indienen. Het moet dan wel eerlijk oversteken zijn. Een aantal toezeggingen van de minister willen wij met bloed ondertekend vastleggen. Dit kabinet is namelijk ook eindig. Het is van groot belang dat wij vandaag enkele zaken dichttimmeren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat invoering van een ongewijzigde dienstregeling 2007 zal leiden tot grote problemen;

van mening dat er zo snel mogelijk verbeteringen moeten worden aangebracht in de voorliggende dienstregeling om de grootste verslechtingen te verhelpen;

verzoekt de regering daarom, beoogde verbeteringen voor de dienstregeling 2008 waar mogelijk eerder in werking te laten treden dan nu is voorzien, teneinde de ongemakken voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 65 (29984).

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Over wat de dienstregeling 2007 nu eigenlijk is, hebben wij de laatste maanden het beeld fors zien verschuiven. Was de dienstregeling 2007 eerst de grote sprong voorwaarts met een echte verbetering van het spoor met metroachtige verbindingen, een paar maanden geleden werden de verwachtingen al wat getemperd – er was nog wel sprake van een hogere frequentie, van een betrouwbare groei – en nu positioneert de minister het weer anders: het is de start van een heel nieuw proces, het is de opbouw van iets wat in 2012 tot volle wasdom kan komen. Gisteren lazen wij een interview met de heer Veenman in NRC Handelsblad. Hij zei daarin dat hij verdomd weinig op het spoor kon, omdat de overheid er niet in investeert. Er is al helemaal geen sprake meer van het realiseren van grote ambities.

Toch complimenteer ik de minister, omdat zij dit debat op een andere manier heeft gevoerd dan staatssecretaris Schultz van Haegen dat tot nu toe heeft gedaan. De staatssecretaris sprak louter sussende woorden, herkende nauwelijks problemen en was heel weinig bereid om mee te denken over oplossingen die werden aangedragen door de Kamer. Ik vind dat de minister meer erkent dat er problemen zijn en dat zij wat meer openingen zoekt om tot oplossingen te komen.

Het spijt mij echter te moeten zeggen dat deze verandering van toon voor de fractie van GroenLinks

Duyvendak

echt veel te weinig is. Het begint er al mee dat de minister zich te veel verschuilt achter het feit dat er al iets besloten is en dat er onomkeerbare momenten zouden zijn geweest. Ik vind dit in deze zaak, die honderdduizenden, zo niet miljoenen mensen raakt, een veel te formalistische benadering; wij maken in dit land de regels en zijn niet de slaaf van regels die zijn gemaakt door anderen. Het beeld van wat er gaat gebeuren is zo ondeugdelijk dat wij erop moeten durven ingrijpen.

Ik heb een aantal vinnige interruptiedebatjes met de minister mogen hebben over de vraag hoe erg het is wat er gaat gebeuren. Ik ben er eerlijk gezegd echt niet van overtuigd dat slechts 11% van de reizigers door deze wijzigingen een langere reistijd krijgt en 89% dus een gelijke reistijd houdt of erop vooruitgaat. Op de site van ROVER zijn een aantal heel dikke vervoersstromen gezet. Daaruit blijkt dat 80% van de reizen langer zal duren. In NRC Handelsblad stond gisteren een andere trits reizen, en ook die bleken bijna allemaal langer te duren.

De **voorzitter**: U moet nu echt afronden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik dien geen moties in, voorzitter. Ook uit ons zwartboek blijkt dat heel veel verbindingen een langere reistijd krijgen. Ik vraag de minister daarom of zij de Rekenkamer eens wil laten bezien wat het saldo is. Als zij dit de Rekenkamer niet wil vragen, moet de Kamer dit mijns inziens doen. Het is gewoon een kwestie van rekenen; hoeveel reizen krijgen een kortere reistijd, hoeveel een langere et cetera. Als de minister overtuigd is van de cijfers, heeft zij niets te verbergen en laat zij dit de Algemene Rekenkamer doen.
Tot slot ...

De **voorzitter**: Dit wordt echt uw laatste zin.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister heeft een aantal toezeggingen gedaan. Dat zal ertoe leiden dat wij volgende week mijns inziens het debat voortzetten over een aantal punten waarop wij op korte termijn iets kunnen doen, rond de daluren, de weekenden et cetera, en over een aantal lijnen die door de heer Slob zijn ingebracht en die de minister nog eens wil bezien. Ik was heel blij met die toezegging, maar vond die een zekere willekeur hebben. Ik wil er twee lijnen aan toevoegen.

De **voorzitter**: Er brandt nu al bijna twee minuten een lampje bij u dat u moet afronden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter, ook dat batterijtje is bijna op.

De **voorzitter**: Dat spijt mij, maar ik heb u al een paar keer gewaarschuwd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik noem nog even de twee lijnen. Het gaat om de lijnen Apeldoorn-Nijmegen en Rotterdam-Oss. Als wij die eruit kunnen halen, zouden wij nog veel mensen helpen. Dat geldt zeker voor de SP, aangezien de lijn Rotterdam-Oss voor haar een belangrijke is.

De **voorzitter**: Ik kan er niets aan doen dat de lampjes op het spreekgestoelte het niet doen. Ik vraag de sprekers zelf de anderhalve minuut spreektijd in de gaten te houden. Het woord is aan de heer Van Hijum.

□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie bedankt de minister voor de uitgebreide beantwoording en is er blij mee dat zij zich ontvankelijk heeft getoond voor de zorgen van reizigers en voor de kritiek uit de Kamer. Woorden als "ik ga mij er sterk voor maken" hebben wij hier te lang niet gehoord. Ik zeg er wel bij dat dit verwachtingen en verplichtingen schept; wij rekenen erop dat de minister nu samen met de organisatie heel hard op zoek gaat naar de mogelijkheden tot verbeteringen en ook met voorstellen en beelden naar de Kamer komt. Het kan niet zo zijn dat waar sprake is van een stapsgewijze verbetering tot 2011, er wel eerst een grote stap teruggezet moet worden om pas daarna weer een stap vooruit te kunnen doen. Wij rekenen er dus echt op dat de desbetreffende maatregelen daadwerkelijk leiden tot verbetering.

De minister heeft duidelijk gemaakt dat haar mogelijkheden voor 2007 beperkt zijn. Dat is teleurstellend maar wel reëel. Desalniettemin heeft zij de Kamer toegezegd een ultieme poging te zullen doen om oplossingen te vinden die een verbetering inhouden. De aandacht gaat veeleer uit naar het jaar 2008 of zo veel eerder als mogelijk is. Om die reden hebben wij de motie van mevrouw Dijkma meeondertekend.

Ik heb ook goed geluisterd naar de minister toen zij sprak over de mogelijkheden die zij onderzoekt, zoals het sneller rijden op meerdere corridors, aanpassingen in de infrastructuur, inhaalsporen, perronaanpassingen en andere benuttingsmaatregelen. Het is goed dat die zaken in beeld worden gebracht en vervolgens aan de Kamer worden voorgelegd. Ik wil dit graag in een motie vastleggen. Als deze wordt aangenomen, hebben wij een harde afspraak met de minister. Ministers, staatssecretarissen en Kamerleden komen en gaan, maar moties blijven altijd bestaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat met de dienstregeling voor 2007 de bereikbaarheid van een aantal landsdelen, met name Noord- en Oost-Nederland, aanzienlijk verslechtert door een langere reistijd, een toename van het aantal overstappen en/of het sluiten van stations;

overwegende dat zowel in de Nota Mobiliteit als in de vervoersconcessie het belang van een goede bereikbaarheid van alle landsdelen wordt erkend;

verzoekt de regering, in overleg met de provincies/regio's en de NS de mogelijkheden tot verbetering van de bereikbaarheid van de landsdelen in beeld te brengen, inclusief daartoe noodzakelijke uitbreiding van de spoorinfrastructuur, en de Kamer daarover te informeren voordat de NS onomkeerbare stappen zet in het kader van de dienstregeling 2008,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Van Hijum

Van Hijum, Hofstra, Hermans, Van der Staaij, Slob, Dijkma, Duyvendak en Van der Ham.
Zij krijgt nr. 66 (29984).



De heer **Slob** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. Ik dank de minister voor de houding die zij tijdens dit debat heeft aangenomen. Zij had een open oor voor de zorgen die de Kamer heeft geuit over de dienstregeling 2007 en over wat er daarna nog zal volgen. De minister was reëel over haar positie. Zij heeft echter toegezegd om haar mogelijkheden om de dienstregeling 2007 aangepast te krijgen, maximaal zal benutten. Ik dank haar daarvoor, evenals voor de toezegging over de onderzoeken naar de groeicapaciteit. Wat de resultaten betreft, reken ik mijzelf niet rijk. De minister heeft niet meer dan een muizen-gaatje. Ik ben echter zeer benieuwd met welke buit zij straks weer uit dat gaatje tevoorschijn zal komen. Ik hoop dat wij daar vrij snel over geïnformeerd kunnen worden.

Wij zullen nu vooral moeten voorsorteren op 2008 en later. Daarover willen wij constructief blijven meedenken. Omdat er straks wisselingen in de bezetting van ministersposten zullen plaatsvinden, is het goed om een en ander vast te leggen in een drietal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- door de opening van station Amersfoort Vathorst de intercity Zwolle-Amersfoort straks drie minuten langer onderweg is vanwege de extra stop van de stoptrein;
- er op dit traject straks negen stoptreinstations tussen twee intercitystations liggen, terwijl de intercity de stoptrein nergens passeert;
- hierdoor de capaciteit op dit traject niet efficiënt wordt benut en de dienstregeling vertraginggevoelig blijft;
- reizigers vanaf stoptreinstations op deze lijn straks dertien minuten langer onderweg zijn naar Utrecht doordat de trein voortaan stopt op alle stations tussen Amersfoort en Utrecht;
- de staatssecretaris met ProRail en NS heeft afgesproken, nader onderzoek te doen naar knelpunten op de corridors naar het noorden en het oosten om zodoende de reisverlenging op een kosteneffectieve en robuuste wijze te beperken;

verzoekt de regering, in het genoemde onderzoek tevens de reistijd tussen de genoemde stoptreinstations en Utrecht te betrekken en te onderzoeken welke infrastructurele maatregelen (zoals inhaalsporen) nodig zijn om een kwartiersdienst van zowel stoptreinen als intercity's op het traject Utrecht-Zwolle mogelijk te maken met een betere aansluiting van de stoptreinen op de intercity's,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Hijum, Gerken, Dijkma en Duyvendak.
Zij krijgt nr. 67 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS concreet voornemens is, in de dienstregeling 2008 de snelle IC-verbinding tussen Leeuwarden en Zwolle om te zetten in een stoppende IC, hetgeen een (extra) verslechtering van de reistijd van en naar Zwolle en daarmee ook van en naar de Randstad tot gevolg heeft van elf minuten;

constaterende dat de dienstregeling van de NS voor 2007 de reistijd van Leeuwarden naar de Randstad voor bijvoorbeeld Amsterdam Centraal en Den Haag Centraal al met acht en zes minuten doet toenemen, en dat er afspraken zijn gemaakt om de snelle IC-verbinding tussen Leeuwarden en Zwolle in 2007 te handhaven;

verzoekt de regering, de snelle IC-verbinding van Leeuwarden naar Zwolle ook na 2007 te handhaven, teneinde de bereikbaarheid (reistijden) van Leeuwarden en Heerenveen vanuit de Randstad niet verder te verslechteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Hijum, Gerken, Dijkma, Hofstra, Van der Staaij en Duyvendak.
Zij krijgt nr. 68 (29984).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mijn laatste motie heeft een meer procedureel karakter, maar is wel van belang voor het vervolg. Tevens bedien ik hier de heer Hofstra maximaal mee.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- de reissnelheid geen onderdeel uitmaakt van de zorgplicht in de vervoersconcessie van de NS;
- de reissnelheid tussen veel stations in de nieuwe dienstregeling aanzienlijk afneemt tot soms meer dan een halfuur mede als gevolg van slechtere aansluitingen;
- de vervoersconcessie slechts minimale eisen stelt ten aanzien van de bediening van stations (grotere stations tweemaal per uur per richting, kleinere stations tweemaal per uur per richting in de spits);
- er daardoor te weinig middelen zijn om van de NS hogere frequenties te vragen;
- de minister het vervoerplan toetst aan de vervoersconcessie op een moment dat de nieuwe dienstregeling niet meer is terug te draaien en de Kamer hierdoor slechts achteraf de minister ter verantwoording kan roepen over de goedkeuring;
- de vervoersconcessie in 2007 wordt geëvalueerd;

verzoekt de regering:

Slob

- genoemde evaluatie te vervroegen en zo spoedig mogelijk voor te leggen aan de Kamer;
- in deze evaluatie specifiek aandacht te besteden aan mogelijke aanpassingen waardoor de Kamer meer invloed krijgt op de dienstregeling ten aanzien van bediening en reissnelheden en vooraf in plaats van achteraf kan spreken over het vervoerplan,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (29984).

De heer **Slob** (ChristenUnie): In de evaluatie moet op deze punten materiaal aangedragen worden, zodat de Kamer tot definitieve keuzes kan komen. In deze motie wordt dus nog geen keuze gemaakt. Wel wordt helder gemaakt over welke punten wij het zo snel mogelijk willen hebben.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. De minister zegt letterlijk dat heel veel mensen er op vooruit gaan met deze dienstregeling. Dat klopt, als die kan worden uitgevoerd. Er gaan echter ook heel veel mensen op achteruit. Wij praten sinds februari over de dienstregeling. Er is een aantal verbeteringen te zien. Veel verbeteringen zijn er echter nog niet. Ik heb vandaag dan ook een déjà vu-gevoel, alsof ik in het debat van februari terecht ben gekomen. De minister probeert om nog voor 2008 dingen te verbeteren. Dat is winst. Helaas verliest de NS echter het komende jaar veel reizigers. De fracties van de PvdA en het CDA gaan akkoord met invoering van de dienstregeling, onder voorwaarde van wijziging van enkele zaken in het jaar 2008. Wij doen dat echter niet. Ik vind dat de minister boter bij de vis moet leveren. Verbetering aan het spoor vraagt om verbetering van de infrastructuur. Daarop moet deze minister inzetten. Dat kan ook, omdat de begroting nog moet komen. Ik wil daarover dan ook graag verder met haar debatteren.

De berichten over uitvoering van de dienstregeling zijn zorgwekkend. Alle seinen staan op rood. Hier ligt een probleem. Uit de brief van de NS leid ik niet af dat de directie hier haar lot aan verbindt. Ik vraag de minister dan ook om in het komende gesprek met de NS deze garantie te vragen. Beter nog is uitstel van de dienstregeling totdat zeker is dat die voldoende uitgevoerd kan worden. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de grondige herziening van de dienstregeling van de NS wenselijk is om zodoende meer reizigers te kunnen vervoeren;

voorts van mening dat de nieuwe dienstregeling een grondige verbetering moet zijn voor veel reizigers en daarmee nieuwe treinreizigers dient aan te trekken;

overwegende dat voor veel reizigers de dienstregeling 2007 zal leiden tot langere reistijden en/of meer overstappen;

voorts overwegende dat de NS mogelijk onvoldoende materiaal en personeel per december 2006 beschikbaar heeft om de nieuwe treindiensten tegen de huidige kwaliteitseisen uit te kunnen voeren;

constaterende dat er bij veel reizigers grote klachten zijn tegen de nieuwe dienstregeling van de NS en een flink aantal reizigers dreigt de NS de rug toe te keren;

voorts constaterende dat het niet noodzakelijk is dat de grondig gewijzigde dienstregeling al in december 2006 ingaat;

verzoekt de regering, er bij de NS op aan te dringen de nieuwe dienstregeling verder te verbeteren en pas goedkeuring aan deze dienstregeling te verlenen zodra deze grondig verbeterd is en uitvoerbaar blijkt te zijn,

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. 70 (29984).

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb een aantal moties ondersteund, waarin een deel van mijn bijdrage in eerste termijn is verwerkt. Ik wijs op de motie over investeren in infrastructuur van de heer Van Hijum en de motie van mevrouw Dijksma over invoering en verbetering van de dienstregeling. Er is een interruptiedebat gevoerd over de mogelijkheid om de punctualiteitseis voor de dienstregeling van 2007 en 2008 te veranderen. De minister zegt het lastig te vinden omdat wij zo tegen de concessie in gaan. De Kamer heeft die concessie vastgesteld. De Kamer kan dan ook tegen de minister zeggen dat zij mag gedogen voor de beperkte periode van 2007-2008 om een verbetering te bereiken. Dan voelt de minister zich wellicht wat meer senang.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in het overleg rond het oplossen van een aantal knelpunten in de dienstregeling van 2007 en 2008 te verkennen of voor deze beperkte tijd de punctualiteitseis kan worden opgerekt tot maximaal het Europese niveau,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 71 (29984).

Van der Ham

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zeg er uitdrukkelijk bij dat over de vraag hoe met de punctualiteitseis moet worden omgegaan een principiële discussie kan worden gevoerd. Daarbij kunnen ook andere vraagstukken op het terrein van de mobiliteit en de concessie worden betrokken. Misschien kan een dergelijke discussie zelfs tot aanpassing van de concessie leiden. De minister heeft gelijk als zij zegt dat dit veel tijd kost. Deze motie is louter bedoeld om, indien mogelijk, een pragmatische, praktische oplossing te bieden voor de knelpunten waarover wij in dit debat hebben gesproken.

De minister heeft mijn vraag over de gehandicapten naar tevredenheid beantwoord. Ik hoop dat de minister zich tijdens dat overleg niet alleen sterk maakt voor de gehandicapten, maar dat zij daadwerkelijk iets bereikt. Ik wens haar dan ook veel succes met dat overleg.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en ook nadrukkelijk voor haar constructieve opstelling. Wij moesten vaststellen dat de marges voor 2007 smal zijn. Ik ben gelukkig met de toezegging dat naar aanleiding van suggesties van de Kamer toch nog zal worden nagegaan welke verbeteringen voor de dienstregeling van 2007 mogelijk zijn. Ik besef na dit debat echter wel dat wij daarvan geen overspannen verwachtingen mogen hebben.

Naarmate de termijn verder weg is, zijn er meer mogelijkheden. Het is dan ook van groot belang geweest om die blik vooruit te werpen en de vraag te stellen welke inzet mogelijk is voor 2008 en de langere termijn. Dat is in het bijzonder van belang voor het oplossen van de problematiek van de betere bereikbaarheid van Noord-Nederland en Oost-Nederland.

Gezien de moties van de Kamer en de toezeggingen van de minister, zijn wij ervan overtuigd dat wij op het goede spoor zitten.

□

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter. Ook wij danken de minister voor het beantwoorden van de vragen. Wij steunen haar in haar pogingen om voor 2007 zo veel mogelijk te verbeteren en wensen haar daarmee succes. Met de aanpak van de minister voor 2008 gaan wij akkoord. Zij heeft toegezegd dat zij nagaat of de twee knelpunten van Noord-Nederland en Oost-Nederland kunnen worden opgelost. Ik heb begrepen dat de minister daarvoor een aantal ideeën zal aandragen en dat de Kamer daarover kan debatteren.

Ten aanzien van de bedrijfsvoering hecht ik eraan om te zeggen dat het een canard moet zijn. De regels zijn duidelijk. De directie is verantwoordelijk voor een goede treindienst die past binnen de concessie en er vindt toezicht plaats door de raad van commissarissen en de verantwoordelijke ministers.

Wij hebben een aantal moties gesteund en enkele moties zijn door ons ingediend. Ik heb er nu geen behoefte aan om er een aan toe te voegen. In plaats daarvan merk ik tegen de fractie van GroenLinks op dat ik uiteraard verschil zie tussen de minister en de staatssecretaris. Uit politiek oogpunt is er echter geen verschil. De Algemene Rekenkamer heeft genoeg te doen. Het lijkt mij dus niet verstandig om in dit stadium dit rekenwerk aan dat orgaan op te dragen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik benadruk, net als de staatssecretaris, dat grote veranderingen onmogelijk zijn. U moet dat van mij aannemen.

Ik kom te spreken over de moties, allereerst de motie-Dijksma c.s. op stuk nr. 65. Mevrouw Dijksma stelde dat wij de andere afspraken in bloed moeten tekenen. Ik weet niet over wiens bloed mevrouw Dijksma spreekt. Waarschijnlijk denk ik aan haar bloed en zij aan het mijne.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik dacht inderdaad aan een uitruil.

Minister **Peijs**: Daar was ik al bang voor. Waar mogelijk worden verbeteringen aangebracht, maar verwacht daar niet te veel van. De dienstregeling voor 2007 is tamelijk vast getimmerd.

Bij het vervoersplan zal een doorkijk worden gegeven naar 2008. Over de punctualiteit zal met deze en de volgende Kamer moeten worden gesproken. De punctualiteit is echter van een andere orde omdat daarover bepalingen staan in de concessie, terwijl de toezeggingen die ik vandaag doe niet in de concessie staan. Die vloeien voort uit de positieve instelling ten opzichte van het debat van vandaag.

Mevrouw Dijksma verzoekt de regering in haar motie om de beoogde verbeteringen voor de dienstregeling 2008 waar mogelijk eerder in werking te laten treden dan nu is voorzien. Ik neem die motie over.

Ik schrok mij even dood toen ik een compliment van de heer Duyvendak kreeg. Gelukkig gaf hij alleen in zijn eerste zin een compliment want ik dacht echt dat ik iets verkeerd gedaan had vandaag. Hij trok zijn compliment in zijn tweede zin weer geheel in. Ik was dus weer helemaal thuis. De verbeterde dienstregeling en de metroachtige benadering daarvan is geënt op het rapport Benutten en bouwen dat de periode tot 2020 beslaat. De heer Duyvendak heeft gelijk als hij zegt dat de Kamer de regels stelt, maar daar moet zij zich dan vervolgens wel aan houden. Wij hebben de concessie met elkaar vastgesteld.

Ik kan niet voorzien wat op de lijn Apeldoorn-Nijmegen en Rotterdam-Oss aan de hand is. Als CDA-minister is het ook niet mijn eerste opwelling om mijn blik te richten op Oss. Grapje. In de richting van mevrouw Gerkens geef ik aan dat ik mijn woorden intrek en het tegendeel beweert. Ik zal deze trajecten op dezelfde manier behandelen als de andere zaken.

De heer Van Hijum zegt dat wij niet eerst een stap terug moeten zetten. Sommige beelden roepen wij zelf op. Als wij blijven roepen dat de dienstregeling voor 2007 alleen maar een verslechtering betekent, dan zal iedereen daarin gaan geloven. Het is echter aan te tonen dat die dienstregeling niet alleen maar een verslechtering betekent. Houd de goede dingen in beeld om niet te verdrinken in de verslechtingen. Ik ben het met de heer Van Hijum eens dat de maatregelen die wij voor 2007 kunnen nemen, beperkt zijn en dat wij ons vooral moeten richten op verbeteringen in 2008.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voor de geschiedschrijving wil ik graag benadrukken dat ik heb gezegd dat het voor sommige regio's wel degelijk een stap terug is, voordat zij daarna weer een stap vooruit kunnen zetten. Ik heb in

Peijs

mijn inbreng de nuance aangebracht dat het voor een aantal regio's een verbetering betekent.

Minister **Peijs**: Voor sommige regio's is dat zo. Zo zullen wij er ook naar kijken. Wij zullen het in de annalen bijhouden.

Voorzitter. Tegen de heer Slob wil ik zeggen dat ik de gedane toezeggingen heel serieus zal nakomen. Ik loop even zijn moties langs. Ik neem de motie over waarin de regering wordt verzocht, in het genoemde onderzoek tevens de reistijd tussen de genoemde stopreinstations en Utrecht te betrekken. Hij heeft ook een motie ingediend die de regering verzocht, de snelle IC-verbinding van Leeuwarden naar Zwolle ook na 2007 te handhaven. De heer Slob zal het mij niet kwalijk nemen dat ik eerst het overleg van NS met de regio afwacht. Ik wil graag van de noordelijke bestuurders horen wat hun overleg met NS oplevert. Verder zal ik deze motie overnemen. Ook verzoeken de heer Slob en andere ondertekenaars de regering, de genoemde evaluatie te vervroegen en haar zo spoedig aan de Kamer voor te leggen. Wij hebben het dan over de evaluatie van de vervoersconcessie van 2007, die pas in 2008 plaatsvindt. Ik kan deze motie dus niet overnemen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb gevraagd om er, als het even kan, een versnelling in aan te brengen. Wij willen er eerder over praten, als dat enigszins mogelijk is. Wij geven een aantal onderwerpen door waarover wij het in ieder geval willen hebben met de minister of met de volgende bewindspersoon op dit departement.

Minister **Peijs**: Kunnen wij dan zeggen dat wij de onderwerpen erin houden? Ik kan een jaar natuurlijk pas evalueren na afloop van dat jaar. Dan houden wij de onderdelen erin; de evaluatie vindt dan te zijner tijd plaats als zij ook echt aan de beurt is.

De heer Van Hijum verzoekt de regering, in overleg met provincies en regio's en NS de mogelijkheid tot verbetering van de bereikbaarheid van de landsdelen in beeld te brengen. Deze motie is medeondertekend door de leden Hofstra, Hermans, Van der Staaij, Slob, Dijkema, Duyvendak en Van der Ham. Ik neem deze motie over.

Dan kom ik bij de motie van mevrouw Gerkens, waarin zij de regering verzoekt om er bij de NS op aan te dringen om de nieuwe dienstregeling verder te verbeteren en pas goedkeuring aan deze dienstregeling te verlenen zodra deze grondig verbeterd is en uitvoerbaar blijkt te zijn. Ik moet de aanneming van deze motie ontraden vanwege de onuitvoerbaarheid ervan.

De heer Van der Ham en mevrouw Dijkema verzoeken de regering, in het overleg over het oplossen van een aantal knelpunten in de dienstregeling van 2007/2008 te verkennen of in deze beperkte tijd de punctualiteitseis kan worden opgerekt. Ik kan dit niet in een motie vastleggen. Wij hebben een concessie. Wij hebben gesproken over hoe wij daarmee in voorkomende gevallen kunnen omgaan, maar ik ga dat niet vastleggen in een motie. Wij hebben die concessie aan de NS opgelegd. Wat moet de NS nu doen met zo'n uitspraak van de Kamer?

De heer **Van der Ham** (D66): Het is een mogelijkheid voor de minister, de NS en de Kamer om enige oplossingen te vinden. Ik snap heel goed het probleem van de minister. Zij denkt: wij hebben een concessie en

dan houd ik mij daar niet aan. Wij zeggen eigenlijk dat de minister van ons de ruimte krijgt om dit punt te verkennen. Er staat niet eens dat zij het moet doen, maar dat zij het kan verkennen. Ik zou die ruimte gewoon pakken. De minister hoeft er niets meer over te zeggen. Wij gaan erover stemmen; hopelijk kunnen wij haar daarmee het signaal geven dat zij wat meer ruimte heeft.

Minister **Peijs**: Dan zou ik zeggen dat de heer Van der Ham de motie moet veranderen, want er bestaat geen Europese standaard. Dit zijn dingen die in de buurlanden in de praktijk anders zijn dan bij ons, maar er is geen Europese standaard.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan zetten wij het op vijf minuten.

Minister **Peijs**: Dat zie je in de ons omringende landen, maar er is geen Europese standaard. Ik vind dit echt een heel moeilijke motie. Eigenlijk wordt tegen de NS gezegd: gaat u de concessie maar overtreden. Kunnen wij het niet laten bij het debat dat wij hebben gehouden? Ik heb toegezegd dat ik bij de Kamer terugkom. Ik kom terug met de concrete stukken waarmee, door iets te doen aan de punctualiteit, eventueel een versnelling tot stand kan worden gebracht. Maar ik verzeker u dat wij geen van allen gelukkiger worden van zo'n algemene uitspraak.

De heer **Van der Ham** (D66): Als de minister deze toezegging doet en zich ook door de Kamer gesteund voelt om die ruimte te pakken, dan is de motie overbodig. De motie was puur een geste aan de minister om meer ruimte te krijgen. Ik trek de motie in.

Minister **Peijs**: Ik waardeer de geste. Als ik het kan doen in de sfeer waarover wij zojuist hebben gesproken, dan kunt u mij gewoon aan de Handelingen houden.

De heer **Van der Ham** (D66): De motie was voor u bedoeld en voor u alleen.

Minister **Peijs**: Mijnheer Van der Ham, ik ben diep geroerd.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Van der Ham/Dijkema (29984, nr. 71) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik had nog één vraag liggen die ik gewoon nog een keer ga stellen. Gaat de minister in de komende gesprekken met de NS vragen of de NS-directie haar lot wil verbinden aan een goede uitvoering van de nieuwe dienstregeling?

Minister **Peijs**: Ik denk dat het helemaal niet van belang is of de NS dat doet. Als de NS niet volgens de dienstregeling rijdt, dan volgen er maatregelen. Dat gebeurt ofwel door de aandeelhouder, ofwel door degene die de concessie in het oog houdt. Ik ga hier niet zeggen wat er gebeurt. U stelt sowieso al dat het gebeurt. Als dat zo is, dan is bijvoorbeeld ook van belang in welke gradatie het gebeurt. Ik begrijp uw intentie echter.

De beraadslaging wordt gesloten.

Peijs

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 17.30 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **de sloop van de Otapan**.

□

De heer **Sansom** (PvdA): Voorzitter. Iedereen die de afgelopen weken het nieuws over de Otapan een beetje heeft gevolgd, kan concluderen dat het goed fout is gelopen met dit schip vol asbest. De verlening van een foutieve exportvergunning heeft ertoe geleid dat een niet-zeewaardig wrak vol asbest inmiddels doelloos ronddobbert op de Middellandse Zee. Dat is niets minder dan een debacle. Het debat van vandaag gaat dan ook niet over de vraag of er dingen mis zijn gegaan – het is duidelijk dat dit het geval is – maar concentreert zich op de vragen hoe het allemaal zo heeft kunnen lopen en wat er moet gebeuren om de ontstane problemen op te lossen. Over deze vragen ontving de Kamer vanmorgen een brief van de staatssecretaris van VROM, die bij mijn fractie meer vragen oproep dan antwoorden gaf.

Allereerst werd ingegaan op de gang van zaken rond de beruchte 1000 kilo asbest die op het exportformulier vermeld waren. Wij hebben sterk de indruk dat het volledige verhaal slechts in etappes naar buiten komt en dat de laatste etappe nog niet is bereikt. In antwoorden op Kamervragen stelde de staatssecretaris vorige week nog dat hij pas na het vertrek van het schip op de hoogte werd gebracht van het feit dat er veel meer dan 1000 kilo asbest in het schip zat. In de brief van vanmorgen wordt dat cryptisch aangevuld met de mededeling dat het beter was geweest als bij de vergunningverlening gebruik was gemaakt van de kennis die er binnen de VROM-inspectie was. Had VROM al eerder kennis van de hoeveelheid asbest die in de Otapan aanwezig was en, zo ja, welke kennis was dat dan?

De Kamer heeft recht op niet minder dan het hele verhaal. Wist VROM ten tijde van de vergunningsaanvraag in juni 2006 dat er meer asbest in dat schip zat? Was er al sinds 2002 een rapport in handen van de VROM-inspectie – ik zal dat rapport ronddelen – waarin de asbestinventaris gedetailleerd uit de doeken wordt gedaan? Waarom is deze informatie niet gebruikt? Hierdoor had immers kunnen worden voorkomen dat een schip met foutieve papieren op weg ging naar Turkije. Waarom heeft de staatssecretaris de Kamer tot op heden niets over dit rapport verteld? Waarom is deze informatie niet gebruikt? Wat is er ontzettend misgegaan op het ministerie?

Ik leg zo veel nadruk op deze blunder omdat inmiddels wel duidelijk is geworden dat deze de directe aanleiding is geweest voor de Turkse regering om het schip te weigeren. De Turken beroepen zich daarbij, overigens terecht, op internationale verdragen waarin de export van giftig afval is geregeld. Dat zijn verdragen waarvoor Nederland zich nota bene zelf heel hard heeft gemaakt. De staatssecretaris heeft in het gesprek met zijn Turkse ambtgenoot blijkbaar geen oplossing kunnen vinden. Hij heeft aangeboden om het surplus aan asbest op Nederlandse kosten te behandelen. Dat was in zijn woorden "an offer you can't refuse". Wat een onredelijke Turkse minister, moet iedereen hebben gedacht toen men zijn versie van het gesprek hoorde.

Vanmorgen stond echter in de Turkse krant Hürriyet de versie van de gesprekspartner van de staatssecretaris. Daaruit komt toch echt een heel ander beeld naar voren. Zo zou de staatssecretaris hebben gesteld dat het schip vanaf heden een Turks probleem is, wat pertinent niet het geval is. Daarnaast zou hij in het gesprek hebben bedreigd de minister voor schut te zetten door de media te vertellen dat Turkije zelf in de jaren tachtig twee vrachtwagens vol radioactief sloopafval naar Nederland heeft gestuurd. Ik vraag mij af wat er in dat anderhalf uur durende gesprek in hemelsnaam is gebeurd.

Dit verhaal stond vandaag in een grote Turkse krant. Ik neem aan dat de staatssecretaris alles zal doen om het beeld dat van hem is geschetst zo snel mogelijk recht te zetten. Dit is toch allemaal niet waar? Hij heeft zich toch niet misdragen tijdens dit gesprek over zo'n belangrijke kwestie? Dat vereist een correctie, in het buitenland en in de Kamer.

De belangrijkste verklaring die de staatssecretaris gaf voor zijn onoplettendheid met betrekking tot de 1000 kilo was dat hij zich geheel heeft gefocust op de vraag of de werf geschikt was om dat schip te slopen, ongeacht de hoeveelheid asbest die erin zat. Dat is een merkwaardige redenering. Voor de beantwoording van deze vraag is het immers wel degelijk relevant of het gaat om een schip met twee platen asbest in de machinekamer – 1000 kilo – of een schip dat achter alle wanden en vloeren asbest bevat, in totaal 54.000 kilo.

Ik heb alle lovende verhalen van de staatssecretaris over de milieustandaard van de werf aangehoord. Maar ik heb ook zelf navraag gedaan hoe de werf Simsekler eigenlijk uitziet. Vanmorgen zijn van de werf videobeelden gemaakt en foto's genomen. Die laatste zijn in kleur en kunnen tijdens dit debat wellicht even circuleren. Ik nodig de collega's uit om op deze foto's vooral even goed te zoeken naar een droogdok, een kademuur of vloeiendichte vloeren, eisen die wij in Nederland allemaal stellen zodra er asbest in het spel is. Dergelijke voorzieningen zal men op dit met schroot en losliggend afval volgestapelde strandje niet aantreffen. Het lijkt veel meer het decor voor een nieuwe Mad Max film dan een milieuvriendelijke werf. Toch zou volgens de staatssecretaris het schip hier op een ordentelijke wijze kunnen worden ontdaan van 54.000 kilo asbest.

De staatssecretaris stelt dat hij de werf uitgebreid heeft laten onderzoeken. Uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat het schip op deze werf verantwoord zou kunnen worden gesloopt. Ik heel benieuwd naar dit onderzoek. Ging het daarbij om duizend kilo asbest of om 54.000 kilo? Kan de Kamer dit onderzoek ontvangen? Het zal spannend leesvoer zijn.

Mijn fractie verlangt absolute helderheid van de staatssecretaris over de vergunningverlening en over de informatie die hij daarbij wel en niet tot zijn beschikking had, over zijn gesprek met de Turkse minister en over het uitgevoerde onderzoek naar de werf.

Vervolgens komt de vraag "wat nu?" aan de orde. De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat hij een gesprek zal aangaan met de eigenaar van het schip, Simsekler. Het is een interessante vraag of dat op dit moment inderdaad de eigenaar van het schip is. Misschien dat wij ook daarover nog iets meer te horen kunnen krijgen. Hij zegt daarbij dat hij alle opties openhoudt. Ik verzoek de staatssecretaris om de garantie te geven dat een aantal opties daar niet onder valt. Dat betreft de sloop op een ander strand, bijvoorbeeld in India, Bangladesh of China