

## Eurlings

in zijn recht staat als hij daarop reageert met gepast geweld. De kern van de succesvolle Nederlandse benadering, die ons de historische grote veiligheid heeft gebracht, is het voorkomen van geweld, het de-escaleren. De heer Veenman heeft recent met een rekensom aangetoond dat ongeveer in een op de miljoen contacten tussen een conducteur en een klant echt sprake is van geweld. Over die verhoudingen hebben wij het nu. In de meeste gevallen waar iets dreigt – en dat is veel vaker dan een op de miljoen – is de conducteur geschoold, gemotiveerd en in staat om geweld te voorkomen. Dat blijft dus de kern. Dat beeld wil ik er nog eens tegenover zetten. Nogmaals, iedere conducteur die dat wil, moet opgeleid kunnen worden. Ik vind het belangrijk dat het niet heel erg lang duurt dat er op capaciteit wordt ingezet. Dat lijkt mij nu de beste weg vooruit.

In de motie vraagt de heer Madlener ook om een algemene ontheffing. Mede om deze reden moet ik deze motie ontraden. Er is wel een paar keer zo'n algemene ontheffing verleend, maar dat was nog voor mijn tijd als minister. De Kamer heeft nadrukkelijk gezegd dat daar een einde aan zou komen. Dat geldt voor alle boa's die een geweldsbevoegdheid willen hebben, dus ook voor de conducteurs.

De motie van de heer Mastwijk krijg ik zojuist overhandigd. Daarin staat dat de (Spoorweg)politie een belangrijke rol speelt en moet blijven spelen op het gebied van sociale veiligheid op en langs het spoor. Verder staat daarin: bij het bewaken van die sociale veiligheid moet de inzet van politie complementair zijn. Als ik dit zo lees, vind ik dit een sympathieke motie. De motie verzoekt de regering, de spoorwegpolitie te blijven betrekken bij het verbeteren en bewaken van sociale veiligheid en verzoekt de regering, de Kamer ter zake in te lichten. Ik kan deze motie beschouwen als ondersteuning van het beleid. Ik zal de Kamer op een gepast moment inlichten. Ik kom er dus nader bij de Kamer op terug.

De heer **Mastwijk** (CDA): Op voorwaarde dat "een gepast moment" niet ergens in 2009 is, trek ik mijn motie in. Het gevraagde moet op niet al te lange termijn gestalte krijgen, ook als het gaat om de relatie met het inzetten van de mobiele teams.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk (28642, nr. 30) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter.

De heer **Madlener** (PVV): Het ontnemen van de geweldsbevoegdheid tast wel degelijk de rechtspositie van de conducteur aan. Ik vind dat er goede redenen moeten zijn om daartoe over te gaan. Die redenen hoor ik maar niet. Ik heb daar zo vaak om gevraagd. Zo heb ik gevraagd om vijf incidenten te noemen waarin het uit de hand gelopen is.

De **voorzitter**: Dit is een VAO.

De heer **Madlener** (PVV): Er wordt echter niet ingegaan op de argumenten die in mijn motie staan. Als een groep bewezen heeft om te kunnen omgaan met de geweldsbevoegdheid is dat wel die van de conducteurs. Kan de

minister nog eens uitleggen waarom een groep die tot nu toe zo goed met geweld omgaat en in slechts een op de miljoen contacten geweld toepast, zoals de minister zelf zegt, juist op deze manier getroffen moet worden?

Minister **Eurlings**: Het zou te ver gaan om het jarenlange debat bij een VAO over te doen over de positie van boa's en hun geweldsbevoegdheid. De ingezette lijn is dat mensen die echt actief geweld kunnen gebruiken, die dus zelf het eerst de klap uitdelen, daarvoor enige opleiding gevolgd moeten hebben. Die lijn is in de breedte ingezet. Ik ben blij dat de conducteurs in Nederland er sinds jaar en dag vooral in slagen om geweld te voorkomen in plaats van het te gebruiken. Ik herhaal dat dit een lijn is die breed is ingezet. In het buitenland is ook te zien dat mensen die actief geweld mogen gebruiken, daarvoor enige opleiding gevolgd hebben.

□

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Wij hebben ook over dit onderwerp uitgebreid gesproken, tot twee keer toe. De heer Roemer verzoekt de regering in zijn motie, het ov-loket niet onder te brengen bij een reizigersvereniging zo lang er geen reizigersvereniging is die alle reizigers aanspreekt, maar te zorgen voor een centraal klachtenloket dat alle reizigers aanspreekt.

Ik heb tijdens het algemeen overleg al gezegd dat de uitvoering van het ov-loket bij ROVER in feite de uitvoering is van een amendement van de Kamer. Dat amendement is toegezegd. Desondanks is onderzocht of het mogelijk zou zijn het ov-loket niet bij ROVER maar bij een andere instantie onder te brengen. Wij hebben daarvoor gekeken naar Consuwijzer, maar het is gebleken dat de wijze van werken daar niet past op de werkelijkheid in de ov-sector. Dat heeft ertoe geleid dat wij weer naar ROVER zijn gegaan en met die organisatie afspraken hebben gemaakt over de toegankelijkheid van het loket en over het delen van de informatie met alle belanghebbenden. Op die manier is de onafhankelijkheid van het ov-loket gewaarborgd.

Ik hecht eraan te zeggen dat de betrokken organisaties in de ov-sector zich alle kunnen vinden in de onderbrenging van het ov-loket bij ROVER. Om deze redenen ontraad ik de aanneming van de motie van de heer Roemer.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 18 maart 2008 over **de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor en Openbaar Vervoer (LMCA)**.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Tijdens het debat kregen de minister en ik bijna woorden over de ambitie van de minister. Laat ik er duidelijk over zijn dat de minister en ik hierover volstrekt gelijkgestemd zijn.

Tijdens de begrotingsbehandeling en de bespreking van de landelijke markt- en capaciteitsanalyse spoor heeft mijn fractie al uitgebreid stilgestaan bij de procedures rond de bouw van nieuwe stations. Nieuwe stations kunnen, zeker als er een goede samenhang is met de ruimtelijke ontwikkelingen, bijdragen aan de 5%

## Cramer

groeiambitie van het spoor. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de LMCA Spoor en het antwoord op de feitelijke vragen over het MIRT 2008 blijkt dat er plannen zijn voor ruim 20 nieuwe stations;

constaterende dat in 2000 in het kader van de beleidsnotitie aanleg nieuwe stations voor het laatst een landelijke toetsing heeft plaatsgevonden van nieuwe stations;

verzoekt de regering, inzichtelijk te maken welke nieuwe stations door de regio's, ProRail en de vervoerders gewenst worden, deze lijst van een beoordeling te voorzien en in het MIRT een projectblad nieuwe stations op te nemen met daarin de stand van zaken van de planning en de financiering door Rijk en overige overheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 125 (29984).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mijn tweede motie heeft betrekking op de eerder genoemde beleidsnotitie aanleg nieuwe stations, die momenteel wordt aangepast. Het beleid van verbeterde lokale bereikbaarheid door de aanleg van een station staat in de huidige richtlijnen nu te vaak tegenover het belang van de capaciteit op het netwerk. Deze belangen moeten niet tegenover elkaar staan. Natuurlijk moet de negatieve invloed van een nieuw station op de kwaliteit van de dienstregeling van de intercity's worden voorkomen, maar dat kan ook door de aanleg van inhaalspoor, zoals de minister ook heeft gezegd, als eerste stap naar capaciteitsuitbreiding op de rest van de corridor. Ik dien daartoe de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de gevoeligheidsanalyse van de LMCA Spoor blijkt dat een aantal stations niet kan worden gerealiseerd zonder een negatief effect op de rijtijden van intercity's of de beschikbaarheid van goederenpaden;

overwegende dat nieuwe stations kunnen bijdragen aan de groeiambitie van 5% op het spoor;

constaterende dat in de beleidsnotitie aanleg nieuwe

stations aan een nieuw station de voorwaarde wordt gesteld dat voor de bediening geen extra infrastructurele voorzieningen nodig zijn en dat eventuele extra infrastructurele voorzieningen, zoals inhaalsporen, anders ten laste komen van de investering in dit station;

overwegende dat er voor de aanleg van stations een begrensde rijksbijdrage geldt, die meestal ontoereikend is voor deze extra infrastructurele voorzieningen;

verzoekt de regering, de criteria voor nieuwe stations zodanig aan te passen dat capaciteitstekort niet doorslaggevend is voor de besluitvorming over en financiering van nieuwe stations en dat ingeval van een positieve beoordeling op de andere criteria (zoals de vervoerswaarde) zo nodig een capaciteitsvergrotingsplan wordt opgesteld, zodat het nieuwe station kan worden gerealiseerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 126 (29984).

De heer **De Krom** (VVD): Het ging zo snel dat ik niet zeker weet of ik de motie volledig heb begrepen. Ik zal hem dadelijk goed nalezen. Wellicht dat de heer Cramer nog even kan ingaan op de financiële consequenties die aan deze motie kleven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik meen dat de financiële consequenties op voorhand niet van doorslaggevende aard zijn. Wij hebben een bepaald budget voor nieuwe stations. De prioriteitstelling welke stations het eerst aan de beurt zijn, stuit soms op de capaciteitsproblemen. Naar mijn mening moeten andere criteria dan de capaciteit van de lijn doorslaggevend zijn welk station als eerste wordt aangepakt.

De heer **De Krom** (VVD): Ik begrijp het antwoord van de heer Cramer zodanig, dat er financiële consequenties zijn. Deze zijn weliswaar niet doorslaggevend maar zij zijn er wel. Ik ben geïnteresseerd in het antwoord op de vraag waar hij de benodigde financiële middelen vandaan denkt te halen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik meen dat niet te hebben gezegd.

De **voorzitter**: Neen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer De Krom legt mij iets in de mond dat ik zeker niet heb bedoeld te zeggen. Ik loop overigens niet weg voor financiële consequenties. Daarover zullen wij een ander debat moeten worden. Dit debat gaat over de LMCA, de prioriteitstelling bij de stations. Ik heb de minister het verzoek gedaan om daarvoor heldere criteria vast te stellen en er niet alleen van uit te gaan dat het station niet kan worden gerealiseerd wanneer de capaciteit niet toereikend is, terwijl bijvoorbeeld het aantal instappers buitengewoon groot zou zijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij hebben een uitvoerig debat gevoerd over de landelijke markt- en capaciteitsanalyse, want daarvoor staat LMCA. Je zou er met gemak wel 25 moties over kunnen indienen. Dat zegt ook iets over de ambitie van de Kamer, of in ieder geval een deel van de Kamer. Ik zal mij beperken tot twee moties om aan te geven wat wij in ieder geval van groot belang vinden. Mijn eerste motie luidt als volgt.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goed spoorvervoer niet alleen op de vier corridors in de Randstad van belang is, maar ook in enkele landsdelen;

overwegende dat de verbinding tussen de Randstad en Noord-Nederland niet goed is en er ook geen plannen meer zijn om de Zuiderzeelijn aan te leggen;

overwegende dat er geen goede en snelle spoorverbinding tussen het noordoosten en zuidoosten van Nederland is en er nog steeds geen plannen zijn om dit te verbeteren;

verzoekt de regering, ook voor de corridors tussen de Randstad en Noord-Nederland en tussen het noordoosten en zuidoosten van Nederland met voorstellen te komen om het spoorvervoer te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 127 (29984).

De heer **Roemer** (SP): Mijn tweede punt is het volgende.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering pas in 2009 met een voorstel wil komen om het openbaar vervoer tussen Almere en Amsterdam te verbeteren;

overwegende dat Almere snel groeit en het wenselijk is dat mensen snel kunnen beschikken over goed openbaar vervoer in die stad;

overwegende dat er reeds verschillende voorstellen bestaan om het openbaar vervoer tussen Almere en Amsterdam te verbeteren, zoals een voorstel van de NS, een voorstel van ProRail en een verbinding door het IJmeer;

verzoekt de regering, nog dit jaar met een voorstel te komen hoe het openbaar vervoer tussen Almere en Amsterdam ook voor de lange termijn verbeterd zal worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.  
Zij krijgt nr. 128 (29984).

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ook mij ging het voorlezen een tikje te snel. De eerste motie van de heer Cramer lijkt echter verdacht veel op een motie die ik in een eerder debat heb ingediend en die ik op basis van een toezegging door de minister heb aangehouden. Waarom denkt de heer Roemer dat hij nu een andere toezegging van de minister zou krijgen dan dat ik eerder al heb gekregen?

De heer **Roemer** (SP): Ik zal de motie van de heer Cramer dan even goed moeten nalezen. Ik heb hierop op dit moment geen antwoord.

De **voorzitter**: Wij gaan deze motie voor u opzoeken. Wij wachten even tot de minister over de moties beschikt.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Wij hebben met de vaste commissie nadrukkelijk gesproken over de LMCA's voor het spoor, het regionaal openbaar vervoer, en die voor de wegen. In de debatten hebben wij de positie van de LMCA's met het oog op de gesprekken met de regio, de netwerkanalyses in die regio en het debat met de Kamer zowel in het kader van het MIRT als in het kader van de begroting nadrukkelijk weergegeven. Dat heeft over en weer tot veel verheldering geleid over hoe wij de LMCA's in dat totaal moeten zien.

In de motie op stuk nr. 125 verzoekt de heer Cramer de regering een lijst van nieuwe stations op te stellen die worden gewenst door de regio's, ProRail en de vervoerders. Het initiatief voor de aanleg van nieuwe stations ligt bij de decentrale overheden. Kansrijke stationsinitiatieven, beoordeeld aan de hand van criteria in de beleidsnotitie aangelegde nieuwe stations, stromen in de planstudie met betrekking tot het MIRT in. Thans zijn in het kader van het programma aanleg nieuwe stations kansrijke kleine stations aan de orde. Ik noem Groningen Europapark en Sassenheim. De procedure is geheel in overeenstemming met het spelregelkader van het MIRT.

Met de inwerkingtreding van de Spoorwegwet 2005 is het de verantwoordelijkheid van de spoorwegbeheerder om kansrijke initiatieven voor stations te beoordelen en in overleg met de initiatiefnemer, veelal een decentrale overheid, voor realisatie zorg te dragen. Ik neem vervolgens als minister een aanlegbesluit. Als het stationsinitiatief naar verwachting meer dan 1000 nieuwe in- en uitstappers zal genereren, kan het initiatief voor subsidie worden voorgedragen. De regels zijn bekend. De heer Cramer vraagt mij eigenlijk of ik op basis van alles wat door de regio's is aangedragen, een overzicht

## Eurlings

ter zake kan geven en meer gestructureerd wil aangeven waar het wel, waar niet, en waar het misschien gaat gebeuren. Ook vraagt hij mij in het MIRT een projectblad nieuwe stations op te nemen met de stand van zaken van de planning en financiering door Rijk en overige overheden. Ik heb geen bezwaar tegen dat verzoek. De motie sluit aan bij de drive die de ChristenUnie in het debat rond de begrotingsbehandeling ten toon spreidde als het gaat om nieuwe stations. Ik ben bereid dat projectblad toe te voegen.

Dan de motie op stuk nr. 126 van de heer Cramer. Daarin wordt ingegaan op de problematiek die ontstaat bij een nieuw station. Misschien kan een en ander met behulp van inhaalsporen toch mogelijk worden gemaakt. Concreet verzoekt de heer Cramer de regering, de criteria voor nieuwe stations zodanig aan te passen dat capaciteitstekort niet doorslaggevend hoeft te zijn voor de besluitvorming over en financiering van nieuwe stations. Ingeval van een positieve beoordeling op de andere criteria, zoals vervoerswaarden bij een capaciteitstekort, zou een capaciteitsvergrotingsplan kunnen worden opgesteld, zodat het nieuwe station alsnog kan worden gerealiseerd.

Dit is een belangrijk punt. Je moet inderdaad iets ruimer kijken en bezien of je een en ander door middel van spooraanpassingen alsnog mogelijk kunt maken. Tot mijn vreugde kan ik de heer Cramer melden dat eigenlijk al aan het oogmerk van deze motie is voldaan. Ik kan hem namelijk medelen dat ik uitvoering heb gegeven aan mijn toezegging aan de Kamer tijdens het algemeen overleg van 5 juli 2007 inzake inhaalsporen. Ik heb ProRail opgedragen om bij onderzoek naar de haalbaarheid van een nieuwe station standaard onderzoek te doen naar de kosteneffectiviteit van een inhaal- of passeerspoor en hierover te rapporteren in de projectnota. De kosteneffectiviteit van deze maatregel zal in de planstudie worden afgewogen tegen andere reistijd-compenserende maatregelen. De beleidsnotitie Aanleg nieuwe stations heeft aldus een nadere invulling gekregen en is naar mijn mening in de zin van deze motie aangepast. Ik beschouw de motie dan ook als ondersteuning van het beleid. Ik waardeer de opmerkingen van de heer Cramer op dit punt, die hij overigens niet alleen vandaag heeft gemaakt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister voor die opmerking naar aanleiding van mijn motie, maar ik wil die toch nog even nader preciseren. De minister gaat in op zijn toezegging tijdens het genoemde overleg. Op 17 maart 2008 hebben wij echter een brief gekregen waarin hij spreekt over de ambities van de provincie Gelderland op het spoornet. Hierin zegt hij letterlijk: "Samengevat betekent dit dat het station inpasbaar dient te zijn in de dienstregeling, zonder extra infrastructurele maatregelen." Hiermee geeft de minister eigenlijk aan dat het bestaande criterium, namelijk dat het geen vertraging mag opleveren, nog steeds valide is. In zijn antwoord zegt de minister dit ruimer te zullen interpreteren, maar de brief van 17 maart 2008 duidt hier nog niet op. Vandaar dat ik hier nader op terugkom. Wij moeten elkaar goed verstaan. Mijn motie gaat verder dan hetgeen de minister op dit moment als beleid hanteert.

Minister **Eurlings**: Het nieuwe beleid is dat er standaard onderzoek gedaan wordt naar de kosteneffectiviteit van inhaal- of passeerspooren. Dat zal de lijn zijn. In die zin

kom ik de Kamer extra tegemoet. Dit wil echter niet zeggen, de a contrario redenering, dat het aanleggen van een inhaalspoor altijd kosteneffectief is bij het creëren van een nieuw station. Het zal altijd een afweging zijn van kosten en baten. Wel is het capaciteitstekort niet langer altijd een beperkende factor. Er wordt breder gekeken. Als je kosteneffectief te werk kunt gaan, is het probleem opgelost en kun je het station alsnog aanleggen. In die zin gaan wij verder. Vanaf nu zal bij de aanleg van nieuwe stations altijd geanalyseerd worden of je het capaciteitsprobleem kosteneffectief kunt oplossen. Ik zal de opmerking naar aanleiding van mijn brief nader bestuderen en de Kamer hierover informeren. Ik beschouw de motie als ondersteuning van het nu ingezette beleid.

De heer **Roemer** heeft twee moties ingediend. De eerste is gericht op de corridors in het kader van het groeiplan 5% meer reizigers op het spoor. De heer Roemer verzoekt de regering, voor de corridors in de Randstad en in Noord-Nederland en tussen het noordoosten en zuidoosten van Nederland met voorstellen te komen om het spoorvervoer te verbeteren. Ik heb al eerder opgemerkt dat de vier hoofdcorridors nadrukkelijk op basis van onderzoek tot stand zijn gekomen. Op deze trajecten is deze meeste vraag. De heer Cramer heeft dringend aanbevolen verder te kijken dan alleen het genoemde stuk en mogelijk ook in de verlengde corridor maatregelen te nemen, waardoor meer bereikt kan worden. Dit heb ik de heer Cramer toegezegd. Ik heb hieraan wel toegevoegd dat wij niet moeten doen alsof de studie uit het niets is gekomen. Deze is gebaseerd op diepgaand onderzoek op basis waarvan wij tot deze vier corridors zijn gekomen. Ik heb de heer Cramer toegezegd dat wij zullen bezien of er nog verdere aanpassingen nodig zijn. Deze benadering sluit aan bij de analyse zoals deze is gedaan. Ik vind het echter te ver gaan om net te doen alsof dat onderzoek er niet geweest is en tussen Noordoost-Nederland en Zuidoost-Nederland nieuwe corridors te trekken of te verbreden. Zoals ik eerder heb gezegd, zal ik de heer Roemer als eerste volgen als daartoe de noodzaak bestaat. Uit vervoersprognoses moet dan wel blijken dat het extra aanleggen van bielzen en rails ook tot iets leidt. Het komt niet aan op het aantal bielzen, maar op het aantal treinen dat vervolgens over die bielzen kan rijden en het aantal stoeltjes in die treinen dat gevuld is. Deze motie gaat erg voorbij aan het feit dat het onderzoek, op basis waarvan de vier corridors zijn gedefinieerd, nadrukkelijk heeft plaatsgevonden. Daarin is onderzocht waar het wel degelijk kosteneffectief kan zijn voor al die miljarden belastinggeld die wij gaan investeren. Laten wij dat niet te snel vergeten. Daarom zou ik het aannemen van deze motie willen ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Het is inderdaad een bredere motie dan die van de heer Cramer, waarin hij het over verlengde corridors heeft. Ik heb het weer even in het snotje. In deze motie gaat het namelijk ook heel duidelijk om een corridor tussen het noordoosten en het zuidoosten, dus bijvoorbeeld tussen Groningen en Maastricht, om het maar klip-en-klaar te maken. Het gaat om meer dan alleen de Randstadcorridors, zoals ik ze toch maar steeds wil noemen. Het verbeteren van het spoorvervoer is meer dan alleen bielzen leggen. Het is heel gemakkelijk om dit weg te zetten alsof het alleen om het leggen van bielzen gaat. Bij het verbeteren van het

## Eurlings

spoorgebruik gaat het om meer dan alleen bielzen. Ten slotte: de minister zegt steeds dat het in onderzoek om de hoeveelheid reizigers gaat. Dan kom je altijd alleen in de Randstad uit. Ik erken meteen dat de problemen daar groot zijn en dat daar vooral wat moet gebeuren. Tegelijkertijd is er iets anders aan de hand, net zoals bij wegen: als je meer wegen aanlegt, leidt dat tot meer behoefte. Dat geldt zeker ook voor de landsdelen. Ik vind nog steeds dat dit een ondergeschoven kindje is. Zo moet de minister deze motie ook zien. In de beantwoording van de minister zie ik nog steeds geen toezegging om daarmee rekening te houden.

Minister **Eurlings**: Het is fijn dat de heer Roemer deze interruptie plaatst. Daardoor kan ik hem toch nog iets meer tegemoetkomen. Ik kan hem zeer wel volgen in zijn lijn dat ook naar de landsdelen gekeken moet worden. Ik vind het dan ook van belang dat de quick scan naar de regionale spoorlijnen die de staatssecretaris gaat uitvoeren, ook dat gedeelte van de opgave heel nadrukkelijk adresseert. Ik ben het tevens met de heer Roemer eens dat het aanbod soms een stuk vraag kan creëren. Ik ben niet voor niets op de TEFAF-donderdag, als ik het zo mag noemen, naar het verre zuiden des lands afgereisd om een grote zuil te onthullen voor de Maastricht-Brusselexpres, die ik echt een toonbeeld vind. Veel mensen waren geen voorstander van die Maastricht-Brusselexpres. Een burgemeester uit het zuiden des lands, de heer Leers, heeft die er met zijn Belgische kompanen doorgedrukt. Wat blijkt nu? Nu die goede verbinding tussen Maastricht en Brussel er is, trekt deze nieuwe passagiers. Daarin ben ik het dus met de heer Roemer eens. Ik zal dan ook heel proactief kijken naar wat mogelijk is. Uit de analyse hoe wij er met miljardeninvesteringen langs de vier corridors voor kunnen zorgen dat daar veel extra treinen overheen kunnen, zodat wij de 5% krijgen, mag echter niet opeens het beeld ontstaan dat tal van andere corridors door het hele land getrokken zouden worden. Dan vind ik de motie toch te veel een verwachtingspatroon creëren dat niet helemaal realistisch is. Ik kan de heer Roemer echter wel volgen in de gedachte dat wij ook naar de landsdelen moeten kijken en dat wij moeten bekijken wat daar nog mogelijk is. Ik verwijs naar de quick scan van de staatssecretaris. Ook volg ik hem in de gedachte dat wij moeten bekijken wat de gevolgen van een beter aanbod kunnen zijn voor de vraag. Daarom zullen wij de quick scan serieus volgen. Als deze bij sommige lijnen zou kunnen leiden tot een goede case om tot verdubbeling van het enkelvoudige spoor te komen, dan zullen wij daarin samen optrekken. Dan ben ik de eerste om voor te gaan op deze lijn. Er kan echter niet het beeld opkomen dat er ineens totaal andere corridors bij die 5% komen. Er is heel veel rekenwerk gedaan om uit te vinden waar die miljardeninvestering in korte tijd het grootste resultaat zal opleveren. Het één sluit het ander echter niet uit. De quick scan over het regionaal spoor volgt snel.

De **voorzitter**: Uw oordeel over de motie is mij niet helemaal helder.

Minister **Eurlings**: Ik moet het aannemen van die motie ontraden, maar ik sta sympathiek tegenover de lijn die de heer Roemer inzet voor de landsdelen. Dat zeg ik hier for the record. Ook volg ik zijn lijn dat een goed aanbod

een hogere vraag kan creëren. Dit komt dus terecht in de quick scan regionaal spoor.

Dan kom ik op de laatste motie. Deze volgt op het mooie besluit dat de regering met de regio heeft kunnen nemen tot het verdubbelen van het spoor op de Flevolijn. Wij hebben dat besluit in de afgelopen ministerraad kunnen nemen. Wij hebben het samen met de regio toegelicht. Ik vind dat een belangrijk moment. Dit is de eerste keer dat rond zo'n corridor echt iets gaat gebeuren. Het wordt meer dan papier alleen: er komt een mega-investering die ertoe leidt dat in een aantal jaren een verdubbeling zal plaatsvinden van het aantal treinen per uur tussen Amsterdam en Flevoland. Ik zie aan het gebaar van de heer Roemer dat hij tevreden is met de manier waarop de motie tot uitdrukking is gekomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben de heer Roemer, de heer De Krom maakte het gebaar.

Minister **Eurlings**: Excuseer mij. U komt ook allemaal met moties. Ik zie een tevreden blik bij de heer De Krom over de manier waarop deze motie in het beleid tot uitdrukking is gekomen. Ik ben ook een tevreden minister. Als tussen Amsterdam en Almere het aantal treinen van zes naar twaalf per uur gaat, dan heb je het gemiddeld over één trein per vijf minuten. Je kunt dan waarlijk spreken over een metroachtige frequentie. Zo zien wij het spoor van de toekomst.

Blijft het hierbij voor Flevoland? Ik zou zeggen: nee. Er komt een tweede slag. Wij gaan bekijken hoe je met metro's, trams, bussen en eventueel met andere treinen de toevoer naar de hoofdas die loopt vanaf Amsterdam, via Flevoland naar het Noorden van het land, via de Hanzelijn, kunt verbeteren. Ik heb bij de persconferentie vorige week gezegd dat ook de nieuwe IJmeerverbinding, als die er komt, een nieuwe oeververbinding tussen Amsterdam en Flevoland voor het openbaar vervoer kan betekenen.

Waarom kunnen wij hierover pas volgend jaar besluiten? Ik kan beter zeggen "al volgend jaar", want ik vind dit heel snel. Tussen nu en volgend jaar wordt nog onderzocht of, en zo ja, hoe de nieuwe IJmeerverbinding tot stand kan komen. Dit onderzoek gaat veel verder dan vraagstukken van Verkeer en Waterstaat. Er komen daarbij onder meer de volgende vraagstukken aan de orde. Waar wil Almere in de toekomst huizen en en waar niet? Hoe ontwikkelt het milieu zich in het IJmeer? Hoe zijn de milieuwwaarden het beste gediend? Ik moet dus wachten op de resultaten van dit onderzoek voordat ik definitief de vraag kan beantwoorden of een nieuwe verbinding tussen Noord-Holland en de Flevopolder ook mogelijkheden biedt voor het openbaar vervoer. Met het gigantische bedrag dat wij nu gaan investeren en met nog meer in het vooruitzicht geldt evengoed dat een jaar tussen die twee majeure momenten eigenlijk maar een heel korte termijn is en dat het supersnel is als wij volgend jaar alweer een nieuw besluit kunnen nemen over een beter openbaar vervoer en over de Noord-vleugel. Ik moet het aannemen van deze motie ontraden. Ik zal wel mijn best doen om zo snel mogelijk in 2009 met de regio een nieuw besluit te kunnen voorleggen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb nog een enkele opmerking over de motie van de heer Roemer. Wij zullen in de commissie nog de discussie en het debat over het kabinetsbesluit van vorige week voeren. Ik zou de heer

## Eurlings

Roemer als suggestie willen meegeven om zijn motie van de agenda af te voeren, tot in ieder geval na dit debat. Dit lijkt mij sowieso zinnig.

De beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet luchtvaart en de Luchtvaartwet ter implementatie van verordening (EG) nr. 2111/2005 inzake de vaststelling van een communautaire lijst van luchtvaartmaatschappijen met een exploitatieverbod en informatie aan luchtreizigers over de identiteit van de exploiterende luchtvaartmaatschappij (PbEU L344) en verordening (EG) nr. 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen (PbEU L204) (31232).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Het wetsvoorstel is een mond vol. Kort samengevat komt het erop neer dat er in Europa een zwarte lijst komt van maatschappijen die niet voldoen aan de veiligheidseisen. Daarnaast moet de informatie aan reizigers verbeterd worden en wordt de mogelijkheid gecreëerd dat gehandicapten altijd mee kunnen aan boord van een vliegtuig.

Wat ons betreft zijn dit sympathieke voorstellen. Wij hadden daar een aantal vragen over. Wij hebben hierover al veel met elkaar gesproken in het kader van het verslag. Wij willen de minister en zijn ondersteuning hartelijk dankzeggen voor de beantwoording van onze vragen bij het verslag. Wij zijn erg blij met een aantal toezeggingen, zoals de invoering van een actief waarschuwingssysteem. Wij hebben hierover eerder vragen gesteld. Toen was het systeem, de SAFA-database, nog niet geïmplementeerd. Wij zijn blij dat dit nu wel het geval is. Het heeft weinig zin om allerlei zaken te regelen als er vervolgens niet kan worden gehandhaafd, omdat de informatie niet bij de juiste mensen is terechtgekomen.

Wij hebben een casus van coach-sharing voorgelegd. Daarbij voeren twee luchtvaartmaatschappijen delen van een reis uit. In onze casus zijn dit KLM en Garuda, die tussen Amsterdam en Denpasar vliegen. Wij zijn blij met het antwoord dat de passagier, wanneer een deel van de reis vervalt, alle delen van de reis vergoed zal kunnen krijgen die in het oorspronkelijke reisplan van de passagier niet gemaakt zouden zijn. Het heeft immers weinig zin om te vertrekken met de KLM en vervolgens in Indonesië tot de conclusie te komen dat je niet verder komt dan Jakarta. De CDA-fractie heeft nog wel twee vragen aan de minister. Deelt hij onze mening dat het goed zou zijn om mensen erop te wijzen dat het verstandig is om op deze wijze een ticket te kopen en dat er daarentegen risico's zijn verbonden aan het zelf fabriceren van een routeplan? Zo ja, hoe denkt hij de

voorlichting op dat punt aan te geven of ziet hij dat als een verantwoordelijkheid van de sector? Daarnaast merken wij nu dat de Indonesische internationale luchtvaartmaatschappij Garuda niet meer mag vliegen. Ziet de minister mogelijkheden dat op termijn door bijvoorbeeld samenwerkingsverbanden met westerse luchtvaartmaatschappijen wel weer gevlogen wordt?

Mijn fractie vindt dat de minister op twee andere punten nog iets meer ambitie kan tonen: de publicatie van de namen van luchtvaartmaatschappijen die onder verscherpt toezicht staan en de sancties voor EU- en niet-EU-luchtvaartmaatschappijen die zich niet aan de afspraken houden. In Nederland wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat op dit moment publiekelijk gemeld welke luchtvaartmaatschappijen onder verscherpt toezicht staan. Hierbij is belangrijk dat richting publiek en gebruikers het signaal wordt gegeven dat de maatschappij weliswaar veilig is, maar dat er nog wel wat moet verbeteren; je kunt het vergelijken met het uitdelen van een gele kaart. Reïsonderingen kunnen en zullen druk uitoefenen op die maatschappij om beter te presteren op het gebied van veiligheid; bovendien weten zij dat zij enig risico lopen wat betreft de continuïteit voor de toekomst. De CDA-fractie ziet graag dat de minister zich in Europees verband ervoor inspannt dat ook in Europa publicatie plaatsvindt van die maatschappijen. Kan de minister een toezegging op dit punt doen?

Kan de minister daarnaast de Kamer informeren hoe de informatie in de richting van reizigers rondom de publicatie van de "gele kaart" verbeterd kan worden? Het afgelopen paasweekend heeft het hard gesneeuwd, dus toen mijn fractiegenoten in mijn inbreng voor dit debat hadden gelezen dat er ergens een gelekaartpublicatie plaatsvindt, is een aantal van hen achter de computer gekropen en heeft mij gevraagd waar die publicatie gevonden kon worden. De eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik het antwoord daarop ook schuldig moest blijven. Gelukkig hebben wij een bewindspersoon in ons midden die de Kamer keurig kan vertellen waar dit gepubliceerd is. Is het echter een mogelijkheid om dat wat duidelijker te publiceren?

Tijdens de sneeuwstormen van afgelopen weekend zag mijn fractie ook in bepaalde krantenpublicaties dat het met de implementatie van een andere richtlijn niet goed gaat, namelijk de "denied boarding compensation". Het komt nog te vaak voor dat reizigers ergens gestrand zijn en dan niet het geld kunnen krijgen dat zij volgens de richtlijn zouden moeten kunnen krijgen. Nu bieden wij de consumenten via de onderhavige richtlijn opnieuw extra rechten waarbij weer wordt gezegd dat zij geholpen kunnen worden. Maar wij maken ons daar toch grote zorgen over. Collega Roemer heeft daarover ook uitgebreide vragen gesteld, uit de antwoorden waarop valt te destilleren dat de minister van plan is te komen tot een Europese geschillencommissie. Kan de minister de Kamer hierover meer vertellen? De CDA-fractie vindt dat wij niet hoeven te wachten op het moment totdat het in Europees verband is geregeld en heeft met de SP-fractie een amendement op stuk nr. 7 ingediend om in ieder geval in Nederland te komen tot een geschillencommissie.

De heer **Nicolai** (VVD): Ik wil een vraag stellen over dat amendement-Haverkamp/Roemer en de argumenten die de heer Haverkamp nu heel kort noemt. Iedereen is voor een effectievere klachtenbehandeling. Als ik echter het