

Capaciteitsverhoging op de Valleilijn

Aan de orde is het **debat** over de voortgang van de capaciteitsverhoging op de Valleilijn.

De voorzitter:

Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom en geef graag als eerste het woord aan mevrouw Dik-Faber.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb dit debat over de Valleilijn aangevraagd naar aanleiding van de beantwoording van schriftelijke vragen. Ik zal dit kort toelichten. De Valleilijn is een groot succes. Dat kunnen we met elkaar vaststellen. Het aantal reizigers groeit 5% per jaar en dat percentage is ongekend hoog. Het aantal reizigers groeit zelfs veel sneller dan we aanvankelijk met elkaar verwacht hadden. Daardoor zitten de treinen vooral in de spits overvol. Mensen moeten op het perron achterblijven. Al zeven jaar praten we over de toekomst van de Valleilijn. Er ligt inmiddels ook al een flinke stapel rapporten. De ChristenUnie denkt dat het nu tijd is voor een volgende stap. Met een relatief geringe investering maken we een verdubbeling van het aantal treinen mogelijk en dat betekent een enorme kwaliteitssprong.

Een groot deel van de reizigers van de Valleilijn moet uiteindelijk naar Arnhem toe. Nu is er een overstap van bijna een kwartier. Dit kan veel beter door het bieden van een snelle betrouwbare overstap in Ede-Wageningen of door Connexxion te laten doorrijden naar Arnhem. Een jaar geleden is al geconcludeerd dat doorrijden naar Arnhem een interessant alternatief is omdat dit een beter product biedt voor de reiziger, leidt tot een goedkopere exploitatie en nauwelijks extra investeringen vraagt. Het past ook in de dienstregeling, want de NS-stoptrein rijdt er nu ook en vroeger was het ook al een rechtstreekse treinverbinding.

Ik heb vandaag, vrij recent dus, een concept-MKBA gezien, waarin vijf varianten van een kwartierdienst met en zonder doorrijden naar Arnhem zijn onderzocht. Zij moet nog verschijnen, maar ik weet inmiddels dat alle varianten positief scoren. De varianten met doorrijden naar Arnhem scoren zelfs het hoogst. We praten hier dus over een maatschappelijk rendabele investering die goed is voor de reizigers. Bovendien mag worden verwacht dat de provincie Gelderland ook bereid zal zijn om financieel bij te dragen. Als ik dit allemaal zo op een rij zet, is dat toch wel wat anders dan de beantwoording van mijn schriftelijke vragen. Dat was ook de reden dat ik dit debat heb aangevraagd. Ik vind het heel belangrijk dat we nog eens goed kijken naar de capaciteit van de Valleilijn, naar wat daar wenselijk en mogelijk is. Ik ben heel benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris. In tweede termijn dien ik wellicht nog een motie in.

De heer Geurts (CDA):

De geachte collega van de ChristenUnie was wat eerder klaar dan ik dacht. Ik ben heel benieuwd hoe de ChristenUnie hiermee omgaat. Mevrouw Dik heeft terecht lovende woorden gesproken over de Valleilijn. Het is echt een succes. Het is een geprivatiseerde lijn. De ChristenUnie is tot

op heden tegen privatisering van andere lijnen. Betekent het succesverhaal van deze lijn dat mevrouw Dik die lijn ook gaat doortrekken naar andere lijnen?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Laat er over één ding geen misverstand bestaan: de ChristenUnie zet de reiziger voorop. Dat is het allerbelangrijkste. Dat wil ik hier in deze zaal heel graag uitspreken. De vervoerder, degene die de reizigers vervoert, staat ten dienste van hen. Nu hebben wij zo'n anderhalf jaar geleden een debat gevoerd in de Kamer over de toekomst van ons spoor, over de positie van de NS en over de positie van de andere vervoerders. De PvdA-fractie heeft toen een motie ingediend. Onze fractie heeft die motie niet gesteund, omdat wij ons niet nu al willen vastleggen op wie er precies wel of niet op ieder apart lijntje zal rijden. Onze intentie is dat de reiziger maximaal bediend wordt. Dat kan via de hoofdrailnetconcessie bij de NS; laat dat duidelijk zijn.

In de regio's zijn er echter verschillende lijntjes waarvan wij denken dat daarop ook winst te behalen is als er een andere vervoerder rijdt. We hebben het hier gezien bij de Valleilijn, waar de NS zich heeft teruggetrokken. Connexxion is erin gestapt en wist aanvankelijk zelfs tientallen procenten extra reizigers te trekken. Ik denk dat dat een goede ontwikkeling is. Ik hoop ook echt dat dit soort ontwikkelingen in de toekomst goed afgestemd worden tussen de NS en de regionale vervoerders. Daar is ook wel eens sprake van een spanningsveld. Dat zie ik ook. Laten we nu met elkaar de reiziger centraal stellen. Dat geldt dus ook voor de vervoerders. Ik denk dat er echt nog een kwaliteitssprong op ons spoor te maken is door dit soort goede vormen van samenwerking.

De heer Geurts (CDA):

Ik ben heel blij met dit antwoord. Deze Valleilijn heette vroeger de Kippenlijn. Toen was de ChristenUnie niet zo toeschietelijk. De VVD en het CDA hebben het überhaupt privatiseren van deze lijn toentertijd in deze Kamer uit de grond moeten trekken. Het leek er toen namelijk op dat de NS helemaal met de lijn zou stoppen. Men ziet hoe belangrijk deze lijn is geworden. Ik ben heel blij met het antwoord van de ChristenUnie. We gaan meer lijnen zoeken die op deze manier heel succesvol kunnen worden.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Het was de Kippenlijn, volgens mij werd het daarna de Parelhoenderlijn en heet het nu de Valleilijn. We hadden hem dus al een eerste upgrade gegeven richting Parelhoenderlijn. Ik kan de heer Geurts maximaal bedienen, want er ligt nog een aangehouden motie van ons over Weert-Roermond. We willen op die lijn heel graag een stoptreinverbinding laten aanbesteden door de provincie Limburg. Ik hoop dat we die motie binnenkort in stemming kunnen laten brengen en dan ook de steun van het CDA krijgen.

De heer Hoogland (PvdA):

Er ligt een motie inzake de bepaling van de omvang van het hoofdrailnet. Die motie is ook door de ChristenUnie gesteund. Hoe gaat mevrouw Dik-Faber daarmee om in het licht van haar wensen ten aanzien van de lijn Weert-Roermond? Dat zou immers betekenen dat er nog meer

samenloop gaat plaatsvinden. Daarvan heeft een meerderheid van de Kamer, inclusief de ChristenUnie, gezegd dat zij dat niet wil.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Ik wil nogmaals het misverstand uit de weg helpen: de motie van de Partij van de Arbeid is niet door de ChristenUnie gesteund. Volgens mij gaat die motie over decentralisatie op het spoor. We hebben het vanavond over de Valleilijn. Ik vind het prima om het debat even op een wat hoger niveau te tillen. Dat was ook al in het interruptiedebat met de heer Geurts aan de orde. De NS heeft de hoofdtrainnetconcessie. Dat is belangrijk. In de motie die is aangenomen, gaat het over het niet verder decentraliseren van spoorlijnen. Wij hebben die motie niet gesteund, maar de Kamer heeft daar in meerderheid "ja" tegen gezegd. Bij de verbinding Weert-Roermond en ook bij het doortrekken van de Valleilijn naar Arnhem gaat het niet over decentraliseren, maar over samenloop op het spoor.

Ik zal het nu even beperken tot de Valleilijn. Ik zou het goed vinden als we kijken naar de mogelijkheden om Connexxion door te laten rijden naar Arnhem. Ik denk dat dat goed is voor de reiziger. Dat blijkt ook uit verschillende onderzoeken. Dat zou bijvoorbeeld ook kunnen in onderaannemerschap met de NS. Die samenloop wordt volgens mij niet geblokkeerd door de motie die de Kamer heeft aangenomen. Het hoofdtrainnet blijft gewoon bij de NS, maar er is op verschillende plekken sprake van een samenloop. Dat geldt trouwens ook voor de noordkant van de Valleilijn. Tussen Barneveld, Hoevelaken en Amersfoort is ook gewoon sprake van samenloop op het spoor. Dat gaat ook prima. Ik denk derhalve dat we het goed moeten onderzoeken. Ik sta daar open voor. Ik denk dat de zuidkant van de Valleilijn daar ook echt kansen voor biedt.

□

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Het is mooi dat de ChristenUnie dit onderwerp heeft geagendeerd. Het is sowieso nuttig om het erover te hebben. We praten over een regio waar door de jaren heen ook veel extra bewoning is ontstaan. "Het Kippenlijntje" is inderdaad een term uit het verleden. Nu heeft deze lijn de deftige naam Valleilijn.

Barneveld is een grote gemeente. Dat is een terechte reden om het onderwerp aan de orde te stellen. Er zijn ook allerlei rapporten die mogelijk het verhaal onderbouwen om die Valleilijn door te trekken. Mevrouw Dik-Faber heeft ook aan deze rapporten gerefereerd. De vraag is of er een probleem mee wordt opgelost. De NS heeft ons een visie doen toekomen waaruit blijkt dat het in ieder geval niet zonder problemen kan worden gerealiseerd. Bij station Ede-Wageningen zullen dermate grote aanpassingen nodig zijn dat het de vraag is of het wel mogelijk is. Voorts is het de vraag of reizigers sneller op hun bestemming zullen zijn. Dat zal gelden voor Oosterbeek en voor Wolfheze, maar dat is misschien niet het geval voor Arnhem en Nijmegen, zeker niet onder de condities van het PHS als de zes intercity's Ede-Wageningen aandoen en ook in Arnhem en/of Nijmegen terecht zullen komen. Wij staan daar op zich vrij open in. We horen graag van de staatssecretaris hoe zij daartegenaan kijkt. Er zijn al veel onderzoeken gedaan. Wat ons betreft hoeft er niet per se een onderzoek te komen.

Wel zou je deze kwestie kunnen plaatsen in een wat grotere vervoerscontext. De A30 is niet zo lang geleden doorgetrokken. Die sluit nu aan op de A12. Deze snelweg is daardoor veel drukker geworden. Waar de A30 aansluit op de A1 zijn ook vrij vaak opstoppingen. Dat is een moeilijk knooppunt. Daarom wil ik de staatssecretaris het volgende vragen. Als je kijkt naar het spoor en de weg en je probeert daar een geïntegreerd verhaal bij te houden, zou het dan zinvol zijn om dit spoor te versterken en zo de drukte op de snelwegen enigszins in te dammen?

Daar komt nog bij dat de noordkant van de aftakking, Barneveld Noord, alleen maar een stationnetje op de Kippenlijn heeft. Er staat wel een P+R. Die zou je nuttiger kunnen gebruiken als je ook een station op de lijn naar Apeldoorn zou hebben. Je kunt ook overwegen om stoptreinen te laten stoppen op station Stroe en station Apeldoorn-West. Het is veel groter dan waar het hier over gaat. Je kunt ook de vraag weer eens opwerpen of Wageningen niet op het spoornet zou moeten zijn aangesloten. Maar het punt is hier dat Ede-Wageningen door de NS wordt gezien als een onoverkomelijk probleem. Dan zou je je eigenlijk moeten afvragen of je station Ede-Wageningen niet verder naar het westen zou moeten plaatsen, bijvoorbeeld bij de bioscoop, waar je meer ruimte zou hebben. Je zou ook een aansluiting kunnen faciliteren voor een eventuele Valleilijn die doorgaat naar Arnhem, maar dat is een veel groter verhaal dan wat hier voorligt. Nogmaals, de SP staat er vrij open in. We horen graag wat de staatssecretaris vindt van deze kwestie.

□

De heer **Geurts** (CDA):

Voorzitter. De huidige situatie is als volgt. Sinds 10 december 2006 wordt het traject waar we het vandaag over hebben, vroeger de Kippenlijn, gebruikt voor de Valleilijn. Het gaat hierbij om de private openbaarvervoerverbinding tussen Amersfoort en Ede-Wageningen. De provincie Gelderland verleent de concessie en de treinen worden geëxploiteerd door Connexxion. De spoorlijn tussen Amersfoort en Ede-Wageningen wordt stap voor stap verbeterd. Zo is een transferium bij station Barneveld Noord geopend. De heer Smaling had het er ook al over. Mijn complimenten aan de heer Smaling. Het lijkt wel alsof hij in het gebied woont. Het zou zeer gewenst zijn als bij Barneveld Noord een halte zou worden geplaatst van de intercity tussen Amersfoort en Hengelo. In Hoevelaken werd een nieuw station gebouwd. Dat werd in 2013 geopend. Daarnaast komt er in Barneveld een derde station, namelijk Barneveld Zuid, en komt er een verdubbeling van het spoor tussen Barneveld en Ede.

Het debat kent twee hoofdvragen. Kan de Valleilijn doorgetrokken worden? Kan het een kwartierdienst worden? In de stukken zien we dat het kabinet niet enthousiast is over het doortrekken naar Arnhem. Maar volgens spoorwegbeheerder ProRail is het doortrekken van de Valleilijn de beste oplossing. Dat blijkt ook uit recent onderzoek. De capaciteit op het spoornet blijkt geen probleem te zijn.

Het CDA wil duidelijk zijn: privatisering op het regionale spoor is een succes. Sinds private partijen de Valleilijn in beheer hebben, zijn de reizigersaantallen flink gestegen en is de tevredenheid van de reizigers groot. Gemeenten en provincies zijn enthousiast. Regio's worden ontsloten en het is goed voor het milieu. In onze ogen zal het Rijk deze ontwikkeling moeten steunen. Volgens de staatssecretaris

is de groep reizigers die een direct voordeel heeft bij de doortrekking van de Valleilijn aanmerkelijk kleiner dan de groep reizigers op de corridor Utrecht-Arnhem, die mogelijk nadeel ondervindt van de verstoring. Een tegenargument daarbij is dat deze regionale lijn echt een succeslijn is en dat de problemen van samenloop oplosbaar zijn. Het is niet de vraag of het kan. Het is de vraag of we het willen.

De staatssecretaris wijst ook op de motie-Hoogland, die net ook al is besproken. In die motie is de regering onder andere verzocht om de concessie voor het hoofdrailnet voor tien jaar te gunnen aan de NS en tussentijds geen lijnen te decentraliseren en aan te besteden. Het CDA was en is faliekant tegen deze motie. Het betreft een onterechte voorkeurspositie, die niet van deze tijd is. De staatssecretaris schrijft dat zij niet op die afspraak wil terugkomen ...

De voorzitter:

De heer Hoogland heeft denk ik een vraag op dit punt.

De heer Hoogland (PvdA):

Dat klopt, voorzitter. Ik heb de volgende vraag aan de heer Geurts. Als u dan zo voor decentralisaties bent, en als u er zo voor bent om de markt meer ruimte te geven op het spoor, waarom was het dan uw eigen partijgenoot, mevrouw Kool uit het Europees Parlement, die in Europa geregeld heeft dat we in Nederland het hoofdlijnnet aan de NS kunnen blijven gunnen en dat dit gewoon voor 75% in overheidshanden mag blijven? Dit was juist uw kans om te regelen wat u wilde. Hoe kan dat dan?

De heer Geurts (CDA):

Ik kan alleen maar spreken over wat we hier doen. De CDA-fractie heeft hier altijd de lijn gehad — in het verleden, maar ook nu, en samen met de VVD overigens — die ik hier vandaag heb uitgesproken. Als lijnen geprivatiseerd kunnen worden, zijn wij daar niet op tegen.

De heer Hoogland (PvdA):

Hoe is dat te rijmen met het feit dat de CDA-jongerenorganisatie, het CDJA, op een recent congres van het CDA heeft aangegeven dat het nu wel even mooi is geweest met al die privatiseringen op het spoor, want het spoor is van publiek belang? Hoe rijmt de heer Geurts dat met zijn standpunt hier?

De heer Geurts (CDA):

Wij zijn als CDA ongelofelijk blij met onze jongeren. Het CDJA is qua ledenaantal een van de grotere clubs in Nederland, en het houdt de moederpartij goed wakker. Als de heer Hoogland goed had opgelet op het congres, had hij gezien dat deze resolutie geen meerderheid gehaald heeft.

De voorzitter:

De heer Smaling had nog een vraag.

De heer Smaling (SP):

Dank voor de complimenten waar de heer Geurts mee begon. Ik vraag me af of het relevant is om centraal te

stellen wie de dienst uitvoert. Het lijkt mij in eerste instantie zaak dat het toegenomen aantal reizigers in de regio goed bediend wordt. De heer Geurts was er vanmiddag niet bij toen er ook over het spoor gedebatteerd werd. Regionale aanbieders doen het soms prima, maar hebben ook bijvoorbeeld hun tarieven enorm verhoogd. Ik denk niet dat de reizigers in Barneveld en omstreken daarop zitten te wachten. Is de essentie van dit debat de vraag of het de NS moet zijn of een andere aanbieder? Of is de essentie: voldoende spoormogelijkheden voor Barneveld en omgeving?

De heer Geurts (CDA):

De essentie van dit debat is dat er maar eens een lofrede wordt gehouden op deze lijn! Daar heeft de ChristenUnie een mooie gelegenheid voor gegeven en dat wil ik als Gelders Kamerlid graag doen. Ik zal ook niet verhullen dat ik gebruiker ben van deze lijn. Ik weet dus waar ik het over heb. De hoofdvragen heb ik eveneens gesteld. Kan die Valleilijn doorgetrokken worden? En kan het een kwartiersdienst worden? Dat zijn de hoofdvragen. We moeten echter ook eerlijk zijn: de NS had deze lijn gewoon opgegeven. De NS wilde deze lijn niet meer reanimeren, maar er eigenlijk gewoon mee stoppen en de rails weghalen. Nu heeft een regionale, geprivatiseerde aanbieder deze lijn weer zover gekregen dat we er hier in de Kamer een lofrede op aan het houden zijn.

De heer Smaling (SP):

Dat vind ik een prima antwoord, maar ik zou het jammer vinden als dit debat zou ontaarden in weer een debat over de vraag of je nu wel of niet regionaal moet gaan aanbesteden, terwijl de essentie toch echt iets anders is. Het gaat om een gebied dat onderhand bij de Randstad is gaan horen. Daardoor is het drukker. Laten we nu vooral centraal stellen dat de reiziger daar het liefst zo veel mogelijk in de trein stapt. Dat doe ik zelf ook vaak. Ik ben nog nooit gecontroleerd, trouwens, tussen Ede-Wageningen en Amersfoort. Maar het is best een fijne trein en bovendien is het stuk tussen Lunteren en Barneveld echt een lust voor het oog, als je zo naar die steile wand van de Veluwe kunt kijken. Laten we het mooi houden, en niet weer in die aanbestedingsdiscussie verzeild raken.

De heer Geurts (CDA):

Laat ik daar maar op reageren door te zeggen dat ik heel blij ben dat de heer Smaling van de SP het veelal ook agrarische gebied van de Gelderse Vallei in ieder geval vanuit de trein weet te waarderen. Dank u wel.

Ik vervolg mijn betoog, voorzitter.

De voorzitter:

Ja, en u mag langzaam gaan afronden.

De heer Geurts (CDA):

Nou ja, ik had nog een halve minuut.

De voorzitter:

U had nog 20 minuten. Nee, 20 seconden bedoel ik. Zoveel tijd hebben we nu ook weer niet.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik ga mijn best doen. Deze voorzitter biedt de ruimte, dacht ik net. En dan moet je daar gebruik van maken, heb ik begrepen hier.

Volgens vervoerder Connexxion is doortrekken naar Arnhem een realistisch idee. Het gaat er vooral om, de NS als hoofdgebruiker op het traject tussen Ede-Wageningen en Arnhem mee te krijgen. Uitgangspunt is dat de NS aan de hand van feiten en cijfers over reizigersgroei ook inzien dat het een goede zaak is, stelt Connexxion. Ook reizigersorganisatie Rover steunt de plannen. Dat moet de SP aanspreken.

Samenvattend komt het CDA tot de volgende conclusie. Als het doortrekken van de Valleilijn het nodig maakt dat er een klein deel uit de concessie van het hoofdrailnet wordt gehaald, dan moet dat maar. De voordelen zijn groter dan de nadelen. De problemen van de samenloop zijn oplosbaar. Het goede overleg met de provincie moet voortgezet worden met als uiteindelijk doel de kwartierdienst. De staatssecretaris kan toch niet anders dan de Valleilijn steunen. Gaat zij dat ook doen?

De **voorzitter**:

Ik schors de vergadering tot 20.30 uur.

De vergadering wordt van 20.23 uur tot 20.30 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik heet de staatssecretaris opnieuw van harte welkom en geef haar graag het woord.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Het is altijd bijzonder om te zien hoe regionale lijnen eigen namen krijgen, zoals Kippenlijn of Parelhoenlijn. En dat wordt dan, zoals de heer Smaling al zei, wat chiquer de Valleilijn. Het geeft aan hoe regionale lijnen verankerd kunnen zijn in hun gebied.

Ik hecht veel waarde aan het goed functioneren van het regionaal spoorvervoer. Ik denk dat dat bekend is bij de aanwezige leden. De Valleilijn laat zien dat het regionaal spoorvervoer een belangrijke bijdrage levert aan het op de juiste plaats brengen van reizigers. Mevrouw Dik-Faber heeft er natuurlijk volledig gelijk in dat wij het voor de reiziger doen. Dat zie ik steeds meer terug in de acties van het Rijk als concessieverlenende overheid en ook bij de decentrale overheden.

De provincie Gelderland heeft sinds 2006 als verantwoordelijke voor de exploitatie van de Valleilijn met de vervoerder Connexxion belangrijke stappen gezet, wat heeft geleid tot een aanzienlijke groei. Mevrouw Dik-Faber refereerde daar al aan. Dat is de reden geweest voor mij om door middel van het programma Quickscan Decentraal Spoor en het programma Beter Benutten samen met de regio te investeren in het verbeteren van de robuustheid van de lijn en het beter benutten van de capaciteit. Met deze programma's wordt, zoals bekend, inmiddels 13 miljoen geïnvesteerd in de Valleilijn, voor het beter benutten en ook voor een onderzoek naar frequentieverhoging.

Mevrouw Dik-Faber stelde, net als de heer Geurts, vragen over een betrouwbare overstap, doorrijden naar Arnhem en een kwartierdienst. Wat betreft de kwartierdienst moeten wij starten bij het juiste punt. Wij moeten eerst kijken of wij aan vraagbeïnvloeding kunnen doen. De Kamer weet dat daar in Twente ontzettend goede effecten mee zijn bereikt, met name met scholieren. In dit geval start de hogeschool op andere tijden. Wij doen dat nu met de provincie. Ik vind het belangrijk om dat onderzoek te doen. Daarna kunnen wij kijken — dan begint de investering te tellen, het geld — wat de effecten zijn van verlenging van treinen. Er kan worden gekeken naar extra treinen in de spits en uiteindelijk naar een volledige kwartierdienst.

Ik vind het belangrijk om deze zaken te onderzoeken en te monitoren. Ik zeg mevrouw Dik-Faber dat ik de hele range die ik net noemde zal onderzoeken en dat ik de verschillende effecten die daarmee bereikt zouden kunnen worden nog een keer op een rij zal zetten. Ik doe dat wel onder de voorwaarde dat wij dat samen met de provincie doen. De heer Geurts zei terecht dat de provincie sinds 2006 eigenaar is van de lijn. Wij nemen geen eigenaarschap over, want dat ligt daar heel goed. Wij zullen samen met de provincie monitoren wat zich allemaal afspeelt op die lijn. De provincie is daar al mee bezig. Dat lijkt mij een goede zaak.

Er is ook gevraagd naar het doorrijden van de Valleilijn naar Arnhem. Iedereen weet — de heer Smaling was uitermate goed op de hoogte — welke problemen zich bij Ede-Wageningen voordoen. De heer Smaling noemde een aantal zaken, zoals het verleggen van het station en aansluitingen voor het doortrekken naar Arnhem. Dat betreft grote investeringen. Mevrouw Dik-Faber legde een heel interessante vraag neer, namelijk of de aansluiting, de overstap, te verbeteren is. Die vraag wil ik nadrukkelijk neerleggen bij NS en Connexxion, die hier samen op zitten. Er zijn meer aansluitingen van regionale vervoerders op het hoofdrailnet. Mevrouw Dik-Faber noemde ook onderaannemerschap. Ik denk dat ik ook die vraag nadrukkelijk bij NS en Connexxion kan neerleggen.

Als ik dit optel, kunnen wij een aantal dingen doen wat betreft de frequentie op de lijn. Wij kunnen uiteindelijk kijken wat het effect zou kunnen zijn van een kwartierdienst, en of die noodzakelijk is. Daarnaast kunnen wij kijken welke effecten vraagbeïnvloeding, verlenging van treinen en extra treinen kunnen hebben. Wij vragen NS en Connexxion ook hoe zij kijken naar die overstap, de aansluiting, en het onderaannemerschap. Ik zal dat laten onderzoeken en zal de uitkomsten ervan zo snel mogelijk met de Kamer delen.

Er is een aantal vragen gesteld. Mevrouw Dik-Faber zei dat zij vandaag heeft gezien dat er uit de MKBA een positief beeld ontstaat. Inderdaad heeft mijn ministerie gisteren die MKBA ontvangen. Die komt inderdaad vers van de pers. Ik zal die MKBA met interesse bestuderen. Ik ben ook bereid haar met de provincie Gelderland te bespreken. Ik zei al dat die provincie de belangrijkste eigenaar van de lijn is. Ik heb inderdaad ook gehoord dat er positieve resultaten in de MKBA worden vermeld. Die stap naar de provincie Gelderland zal ik dus zetten.

De heer Geurts maakte een opmerking over het positieve oordeel van ProRail over doorrijden naar Arnhem. In antwoord 8 van de schriftelijke beantwoording heb ik al geschreven dat ProRail de doortrekking naar Arnhem niet

heeft meegenomen in de studie naar de kwartierdienst. Dit zou dus aanvullend onderzoek vergen.

De heer Smaling vraagt terecht of ik ook het wegverkeer en de interactie tussen wegverkeer en vervoer over het spoor hierbij betrek. In de studies wordt rekening gehouden met de te verwachten groei van het vervoer over het spoor. Deze groei wordt veroorzaakt door verschillende factoren. De heer Smaling noemde al de ruimtelijke ontwikkeling in het gebied. Bij de uitwerking van spoorse oplossingen wordt ook rekening gehouden met de effecten van en voor het wegvervoer en van en voor automobilisten. Die worden dus daarin meegenomen.

Daarmee heb ik volgens mij alle vragen beantwoord die zijn gesteld.

Mevrouw De Boer (VVD):

Omwille van de tijd kies ik ervoor om mijn volgende bijdrage de vorm van een interruptie te geven. Ook de VVD-fractie is ervoor om goed te bekijken hoe we deze lijn nóg beter kunnen maken, iets wat we in het verleden al met het CDA hebben voorgesteld. Volgens mij is dit dus heel positief. Volgens mij is het ook goed om te onderzoeken of het mogelijk is dat de lijn wordt doorgetrokken. Daarbij zijn de mensen in het gebied gebaat.

We hebben het hierbij echter ook over Wageningen en over Food Valley. Mijn fractie zou het de moeite waard vinden om ook de ontwikkelingen van Food Valley mee te nemen bij het denken over het opwaarderen van deze treindiensten. Is dat een mogelijkheid?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb al gezegd dat wij een aantal zaken bekijken. Ik kan natuurlijk naar van alles kijken, maar het is belangrijk om hierbij te zeggen dat de provincie de eigenaar van de lijn is. Als ik met mensen van die provincie spreek, hoor ik ze vaak over Food Valley spreken. Ik zal in mijn gesprek met de provincie deze opmerking van mevrouw De Boer meenemen.

De heer Smaling (SP):

Ik ben blij dat mevrouw De Boer hierover is begonnen. Het via het spoor ontsluiten van Wageningen kan vrij snel megalomaan klinken. Wat heeft de staatssecretaris nu precies beloofd? Wat is het niveau van de studie die daarnaar gedaan gaat worden? Je zou kunnen bedenken dat je het station van Ede wat naar het westen zou kunnen verleggen. Dan komt het wat dichterbij het Ziekenhuis Gelderse Vallei en bij die grote bioscoop te liggen. Je kunt daarvandaan eventueel via het Binnenveld met het spoor richting Wageningen gaan. Dat is misschien makkelijker dan door Bennekom. Dat zijn allemaal zaken die hieraan verbonden zijn en die goed bekeken zouden moeten worden. Ik ga hier nu niet vragen of de staatssecretaris kan toezeggen dat dit allemaal gebeurt. Wat kan zij echter wel beloven op dit punt?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik weet hoe druk de provincie Gelderland is met de Valley en met Wageningen. Wageningen is natuurlijk een belangrijke universiteitsstad. Ik zal nadrukkelijk de vraag

stellen of de provincie de ontwikkelingen rond de universiteit van Wageningen en rond de Valley heeft betrokken bij onderzoek naar de groei van het vervoer. Het gaat daarbij wat mij betreft om ontwikkelingen in brede zin. Ik doel daarbij ook op groei van het autoverkeer en van vervoer over het spoor.

De heer Smaling (SP):

Is het mogelijk om de ontwikkelingen rond de A30 en de moeilijke aansluiting op de A1 in een MIRT-systematiek te tillen? Of gaat dat wat de staatssecretaris betreft een brug te ver?

Staatssecretaris Mansveld:

Laat ik beginnen met te zeggen dat we het hier hebben over de Valleilijn, die van de provincie is. Wageningen en Food Valley worden door de provincie Gelderland redelijk op handen gedragen. Ik ga er dus van uit dat de provincie in het kader van de ontwikkelingen van Food Valley ook het vervoersvraagstuk heeft bekeken. Ik zal meenemen dat de Kamer daarover geïnformeerd wil worden. Hoe heeft de provincie dit onderzocht? Mevrouw Dik-Faber zei terecht dat de resultaten van de MKBA's nu beschikbaar zijn. Die analyses zijn gedaan door de provincie. Ik kan mij voorstellen dat daarin onder andere de ontwikkelingen van Food Valley zijn meegenomen. Dat weet ik echter nog niet, want ik heb de rapporten nog niet gelezen. Daarom zeg ik met nadruk dat ik zal bekijken hoe dat is meegenomen. Ik denk dat het is meegenomen. Ik zal de vraag echter expliciet stellen en aan Gelderland nadrukkelijk vragen om hierop ook een antwoord te geven. Ik denk namelijk dat de heer Smaling een terechte vraag stelt. Ik ga er echter van uit dat het in de MKBA is meegenomen.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de staatssecretaris daarmee aan het einde van haar beantwoording gekomen is. Dan geef ik graag het woord aan mevrouw Dik-Faber.



Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording en de opening die zij geboden heeft. Ik wil graag een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Valleilijn een steeds groter succes is en dat verdere optimalisering van gebruik en bereik van deze verbinding wenselijk is;

overwegende dat er allang discussie is over deze optimalisering en dat het van belang is om duidelijkheid te geven naar vervoerder, provincie, betrokken gemeenten en vooral ook de gebruikers van de Valleilijn;

spreekt uit dat het wenselijk is, een kwartierdienst te realiseren op de hele Valleilijn (Amersfoort-Barneveld-Ede-Wageningen);

verzoekt de regering, met betrokken partijen (ProRail, Connexion en de provincie Gelderland) de financiële mogelijkheden voor betere benutting en voor een kwartierdienst te onderzoeken;

verzoekt de regering tevens, te onderzoeken hoe hierbij een goede doorgaande verbinding met Arnhem kan worden geboden en de Kamer voor het einde van het zomerreces over de uitkomsten van beide onderzoeken te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber, Bisschop en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 468 (29984).

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. De motie is sympathiek, maar over een aspect zou ik graag duidelijkheid krijgen van mevrouw Dik-Faber en wel het realiseren van de kwartierdienst. Wil zij dat het Rijk deze lijn gaat exploiteren? Die bevoegdheid ligt nu bij de provincie. Hoe kijkt zij daar tegenaan?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

De ChristenUnie is niet voornemens om daar ook maar enige verandering in aan te brengen. De provincie is verantwoordelijk voor deze lijn.

De voorzitter:

De heer Smaling heeft geen behoefte aan een tweede termijn. Het woord is aan de heer Geurts.



De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Ik heb een motie en nog een opmerking aan het adres van de staatssecretaris over het Food Valleygebied. Dat is niet alleen beperkt tot de gemeente Wageningen, maar is vele malen groter. De impact van de ontwikkeling in het Food Valleygebied zijn groter dan alleen Wageningen. Dat wilde ik de staatssecretaris nog even meegeven.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het wenselijk is om vanaf de Valleilijn over te stappen op station Barneveld Noord op de verbinding Amersfoort-Hengelo;

overwegende dat de intercity Amersfoort-Hengelo geen stop heeft op Barneveld Noord;

overwegende dat er daardoor geen mogelijkheid is om reizigers uit het noord-zuidtreinverkeer over te laten stappen op het oost-westtreinverkeer;

overwegende dat een dergelijke verbinding noodzakelijk is voor de ontwikkeling van het Food Valley-gebied;

verzoekt de regering, te onderzoeken of Barneveld Noord een halteplaats van de Intercity Amersfoort-Hengelo kan worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Geurts en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 469 (29984).

Ik zie dat de heer Hoogland geen behoefte heeft aan een tweede termijn. Ik schors de vergadering voor één minuut.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Dank voor de schorsing. Het is altijd handig om de topografie helder te hebben op het moment dat er over stations die buiten lijnen liggen, vragen worden gesteld. Ik kom van oorsprong niet uit dat gebied. Ik ken andere stations in andere regio's wat beter.

Het oordeel over de motie-Dik-Faber c.s. op stuk nr. 468 laat ik aan de Kamer.

Voor de motie-Geurts/De Rouwe op stuk nr. 469 had ik die schorsing nodig om te kijken wat er nu precies gevraagd werd en waar de halteplaats Barneveld Noord ligt. Barneveld Noord is een kleine halte en die ligt nu niet aan het hoofdrailnet, maar aan een ander net. Dat zou betekenen dat het station verplaatst zou moeten worden of dat er een nieuw station op de lijn zou moeten komen. Ik denk dat het disproportioneel is om dat te vragen en om daar onderzoek naar te doen. Ik ontraad daarom de motie.

De heer Geurts (CDA):

Dat is toch wel heel jammer. De gemeente Barneveld heeft op dit moment namelijk plannen om investeringen te doen en een tunnelbak aan te leggen. Dat gaat in overleg met ProRail en andere partijen om daar een station mogelijk te maken. Nu we toch over de Valleilijn praten, dacht ik: neem dit deeltje dan meteen mee, want dan heb je het totaal goed rond. Daar komt bij dat de A1-A30-aansluiting, waar de heer Smaling ook over sprak, een probleem is. Bovendien gaat het klaverblad Hoevelaken — dat is de A1-A28 — op zijn kop. Wil je dan geen lange files krijgen tot en met in Apeldoorn, dan is het verstandig om hier toch te gaan investeren. De gemeente Barneveld is al heel lang bezig, ook met de provincie en ook met uw departement. Ik zou dan ook zeggen: geef toch een positief oordeel en kijk even hoe u dat mee kunt nemen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik begrijp uw tekst. U zegt: als u toch bezig bent, kijk dan of u het mee kunt nemen. Dit zijn echter geen investeringen van €10.000. Dit vergt onderzoeken. Het betekent verplaatsing van zaken en een nieuw station. Het gaat om miljoenen en miljoenen. Als ik dan zie wat voor kleine halte Barneveld Noord is, die bovendien aan een andere lijn ligt, denk ik niet dat we op die manier het gesprek aan moeten gaan. Dat is ook waarom ik het de kwalificatie "disproportioneel" meegaf.

De heer Geurts (CDA):

Ik wil een tussenvoorstel doen. Ik ben bereid om de motie aan te houden als de staatssecretaris mij toezegt dat ze samen met mij daar op werkbezoek gaat.

Staatssecretaris Mansveld:

Dat zijn natuurlijk uitdagingen waar je bijna direct op zegt: dat doe ik. Ik ga altijd met veel plezier naar spoorwerkbezoeken en ik wil met alle plezier een keer een dag met u op spoorwerkbezoek, maar dan doen we het wel anders. Dan doen we allebei een deel van het programma. U moet het echter niet op heel korte termijn van mij verwachten, want mijn agenda is dan een probleem. Ik vind het echter wel een ontzettend leuke uitdaging.

De voorzitter:

En allebei een deel van de consumpties.

De heer Geurts (CDA):

Ik moet er maar eens over nadenken dat de staatssecretaris hier precies mee bedoelt, maar dat doen we maar na de vergadering. Ik houd echter mijn motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Geurts stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 469) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De heer Smaling (SP):

De heer Geurts is daar wat snel mee, want ik wilde hem eigenlijk bijvallen. Ik denk namelijk dat hetgeen de staatssecretaris zegt niet correct is. Die halte Barneveld Noord ligt namelijk vlak tegen de lijn Amersfoort-Apeldoorn aan. Als je op die lijn een halte aan zou leggen, krijg je een soort Amsterdam-Muiderpoortachtig twee enigszins gespreide benen, die wel vrij makkelijk over en weer bereikbaar zijn. Er is daar al een P+R. Ik denk dan ook dat het alleen maar een aanzuigende werking heeft voor reizigers die nu niet van Barneveld naar Apeldoorn gaan met het openbaar vervoer, omdat ze dan eerst helemaal naar Amersfoort moeten. Ik denk dus echt als je vraagt wat echt een kansrijke propositie is op het spoor, dat dat is om Barneveld Noord een halte op die lijn Amersfoort-Apeldoorn te laten worden.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik verval in herhaling, maar het station ligt gewoon op een andere lijn. Dat betekent dat er een verplaatsing moet

plaatsvinden, dat daar onderzoek naar gedaan moet worden en dat dat enorme investeringen zal vergen. Voor het huidige station vind ik dat disproportioneel.

De heer Smaling (SP):

Als je het vergelijkt met een discussie over het spoor in Wageningen dan is dit echt klein bier. Uiteraard kost het miljoenen, maar ik denk dat als u toch de moeite neemt om daarnaar te kijken, dat het nog aardig zal meevallen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik blijf bij mijn oordeel over de motie, maar die is inmiddels aangehouden. Ik ga straks graag in gesprek met de heer Geurts over hoe wij vormgeven aan deze ludieke uitdaging van hem.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik neem aan dat jullie met de trein gaan natuurlijk. Ik dank de staatssecretaris hartelijk. Daarmee is een einde gekomen aan de tweede termijn en daarmee een einde aan dit debat.