

Hoogfrequent Spoorvervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- het verslag van een algemeen overleg met de minister van Verkeer en Waterstaat over Hoogfrequent Spoorvervoer (32404, nr. 5).

De beraadslaging wordt geopend.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Via u heet ik de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu welkom. We hebben haar vanochtend al welkom geheten in de commissie. Nu doen we dat in deze plenaire vergaderzaal. Vanochtend was het onderwerp pittig en vanmiddag ook. We praten namelijk over een besteding van 4,5 mld. Dat is niet niks voor het spoor. De ChristenUnie is van mening dat er een goed pakket ligt. Als ik bedenken hoeveel miljarden de wegenprojecten rond Amsterdam, Utrecht en Rotterdam kosten, constateer ik dat vandaag met veel minder geld meer knooppunten worden opgelost. Met deze investeringen zijn wij er echter nog niet. De NMCA Spoor toont aan dat er nog knelpunten zijn. Daarom dien ik, naast enkele moties die kleinere inpassingen voor het voorkeursbesluit van de regering voorstellen, ook enkele moties in die wat meer op de langere termijn zijn gericht. Gezien de tijd zal ik nu alleen mijn moties voorlezen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de korte spoorboog bij Deventer als variant voor de goederenroutering door Oost-Nederland is vervallen, maar dat er nog wel wordt gekeken naar varianten met een middellange of lange spoorboog;

overwegende dat met een spoorboog in of bij Deventer voor langere tijd de goederenroutering wordt vastgelegd;

overwegende dat een route via Deventer langer is dan enkele alternatieven en onnodig de kernen Deventer, Bathmen, Holten, Rijssen, Wierden, Almelo en Borne belast met intensief goederenvervoer en de groeimogelijkheden van het reizigersvervoer beperkt;

overwegende dat het niet wenselijk is dat inwoners van deze kernen nog langer in onzekerheid worden gelaten;

verzoekt de regering, de varianten voor de goederenroutering met spoorbogen bij Deventer te schrappen als mogelijke alternatieven en de overige varianten zo spoedig mogelijk uit te werken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Bashir en Dijkgraaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 6 (32404).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Bedoelt u met deze motie dat u vooral de Betuwelijn als alternatief wilt gebruiken? Voor mijn fractie is het belangrijk om de precieze intentie achter deze motie te weten.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Mevrouw Van Gent weet welke alternatieven overblijven. Daar is de Betuweroute natuurlijk een van. Dit is wat ons betreft een heel belangrijke route. Dat zal ook blijken uit andere moties die nog worden ingediend. Ik heb in de commissievergadering ook al gezegd dat ik vind dat de varianten die Deventer betreffen en die wat onze fractie betreft niet nodig zijn, uit het lijstje gehaald moeten worden. Dat beoog ik met deze motie.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Kent de heer De Rouwe de tijdelijke commissie infrastructuurprojecten?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik neem aan dat dit een retorische vraag is.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat klopt inderdaad. Ik heb dat rapport bij me. Op de derde pagina staat een foto van u als lid van de commissie. Ik zal een citaat voorlezen en vraag u om uw reactie daarop. Het gaat om een citaat van oud-SGP-collega Van den Berg. Op pagina 30 van uw eigen rapport staat: "Zorg steeds voor ontkoppeling van de waarom- en de hoe-vraag. Laat eerst heel helder zijn wat het probleem is en wat daarvoor de geëigende oplossing zou zijn. Koppel dat beslist los van de vraag hoe het vervolgens moet worden uitgewerkt. Anders gaan die dingen door elkaar heen lopen". Ik constateer dat de motie van u niet helemaal overeenkomt met uw eigen rapport. Dit rapport hebt u zelf geschreven en ging juist over dit soort grote projecten.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Dit is niet mijn rapport. Het rapport is namens de Kamer gemaakt en is ook door de Kamer vastgesteld. Wij hebben in het rapport duidelijk gemaakt dat als je keuzes moet maken, het goed is als er verschillende varianten zijn. Maar de vraag welke varianten je wilt meenemen in de totale afweging, is een politieke vraag. Die afweging maken we op het moment dat we met elkaar vaststellen welke varianten we willen meenemen. Mijn fractie heeft zeer goed beargumenteerd dat we het niet noodzakelijk vinden om het goederenvervoer zo ver door te trekken naar Oost-Nederland dat het bij Deventer terechtkomt en daarna naar boven gaat, om het maar even beeldend uit te drukken. We vinden het niet noodzakelijk om daarvoor forse financiële investeringen te doen die nooit tijdelijk kunnen zijn, maar altijd, gezien de omvang van de bedragen een permanent karakter zullen dragen.

Wij vinden het belangrijk dat je, op het moment dat je de keuzes gaat maken en aangeeft welke variant je wel of niet wilt, een stukje duidelijkheid creëert. Deze hoort er wat ons betreft absoluut niet bij, en dan bieden wij liever duidelijkheid, ook aan de burgers in die gebieden, met betrekking tot de manier waarop er verder wordt gehandeld voor de komende tijd.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Tot slot, voorzitter, ...

De voorzitter:

Ja, graag tot slot, want dit hoort meer bij de deliberatie in een AO zelf. Houdt u het kort, mijnheer De Rouwe.

De heer De Rouwe (CDA):

Ja, graag. Het is overigens een motie die nu wordt besproken. Het valt me op dat de heer Slob makkelijk shopt in lijnen waar het CDA moeite mee heeft. Dat neem ik niet weg bij de heer Slob en dat begrijp ik ook, maar hij geeft in deze motie niet aan waar hij het wel wil hebben. Ik stel dus vast dat hij wat makkelijk shopt en streept en het kennelijk daar leuk doet, maar niet meldt waar hij het wel wil hebben. En wat veel kwalijker is, is dat hij eigenlijk het rapport van de Kamer, dat hij zelf heeft geschreven, vandaag terzijde legt.

De heer Slob (ChristenUnie):

Die laatste constatering is echt volledig uit de lucht gegrepen, maar dat laat ik voor rekening van de heer De Rouwe. Ik ben overigens blij dat hij het rapport heeft gelezen, want hij was op dit moment geen lid van de Kamer. Hij moet daar echt mee doorgaan, want het was nog een veel breder rapport. Over de vraag waar het dan wel moet gebeuren, wordt hier ook een heel merkwaardige constatering gedaan. Er blijven namelijk nog varianten over. Die varianten moeten wat ons betreft worden onderzocht, en als de uitkomsten daarvan er liggen zullen we een definitieve keuze moeten maken. Zo werkt dat. Het enige wat ik doe, is er een variant uithalen die wat ons betreft niet hoeft te worden meegenomen. Daar heb ik argumenten voor gegeven.

De voorzitter:

Gezien de tijd verzoek ik u om voortvarend door te gaan met het lezen van uw moties.

De heer Slob (ChristenUnie):

Dat zal ik doen. Mijn tweede motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er over enkele jaren een MIRT-onderzoek zal starten naar het langetermijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020;

overwegende dat het goederenvervoer sterk groeit en realisatie van grootschalige projecten vele jaren vergt;

overwegende dat de groei van het goederenvervoer door Oost-Nederland veel hoger is dan gedacht bij het genomen besluit om niet door te gaan met de Noordtak van de Betuweroute en dat hierdoor de leefbaarheid langs het spoor onder druk staat;

overwegende dat op de IJssellijn in de toekomst voldoende ruimte moet blijven voor groei van het personenvervoer;

verzoekt de regering, het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn uiterlijk september 2012 af te ronden met het oog op het tijdig starten van MIRT-verkenningen voor de realisatie van een eventuele Noordtak Betuweroute en Robel-lijn in de periode na 2020 en in dit MIRT-onderzoek ook de groeimogelijkheden voor het regionale spoor op trajecten met gemengd vervoer te betrekken inclusief de grensoverschrijdende trajecten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 7 (32404).

De heer Slob (ChristenUnie):

Er is veel gesproken over het spoor naar Almere. Het kort volgen van treinen kan helpen, maar de groei is zo groot dat spoorverdubbeling noodzakelijk is. Extra geld zal waarschijnlijk lastig te vinden zijn binnen de 4,5 mld., maar het kan niet zo zijn dat de snelweg wordt verdubbeld en de treinreizigers als vee vervoerd blijven worden, of met een heel onbetrouwbare dienstregeling. Er is extra geld in het coalitieakkoord en de verlenging van het MIRT, vandaar de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in het PHS voorkeursbesluit een beperking van het kwaliteitsniveau wordt overwogen voor het halen van de benodigde frequentieverhoging op de OV SAAL-corridor, bijvoorbeeld door treinen 100 km/uur in plaats van 120 km/uur te laten rijden of langer stil te laten staan bij stations;

constaterende dat in alle varianten sprake is van reistijdverlenging en een niet optimale tijddigging over het uur op de OV SAAL-corridor en de Gooilijn en er dus sprake blijft van een capaciteitsknelpunt;

overwegende dat de Kamer in de motie-Anker (31200-XII, nr. 61) heeft uitgesproken dat voor het realiseren van de groeiambities het minimaal handhaven van de kwaliteit van het treinproduct noodzakelijk is;

overwegende dat op de middellange en lange termijn spoorverdubbeling (op grote delen van) de OV SAAL-corridor noodzakelijk is voor een betrouwbare dienstregeling, de gewenste frequenties en behoud van het kwaliteitsniveau in termen van reistijd en spreiding over het uur;

verzoekt de regering,

- de Tracéwetprocedure voor de spoorverdubbeling tussen Almere Poort en Almere Oostvaarders zo spoedig mogelijk af te ronden zodat uitvoering direct kan starten zodra financiering beschikbaar is;

- bij de verdere uitwerking van de OV SAAL-corridor als randvoorwaarde te stellen: 6 intercity en 6 sprinters richting Amsterdam en Schiphol zonder verslechtering van de reistijden op deze corridor en de Gooilijn en met een gelijkmatige tijddigging over het uur op beide corridors;

- verdere versnelling tot 160 km/uur voor de intercity's op de OV SAAL-corridor te onderzoeken en de Kamer hierover binnen een half jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dijkma, Bashir en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 8 (32404).

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik dien ook de volgende motie in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat inhaalsporen ter plaatse van het station Schiedam Kethel in combinatie met Dynamisch Verkeersmanagement bijdragen aan een betrouwbare dienstregeling en de spoedige opening van dit station mogelijk maken;

constaterende dat het voorkeursbesluit Programma Hoogfrequent Spoorvervoer vermeldt dat experts de vrije kruising bij Liempde niet strikt noodzakelijk achten en dat goedkopere oplossingen mogelijk zijn door aanpassing van de spoorbeveiliging of het toevoegen van wissels zodat treinen elkaar op meerdere plaatsen kunnen kruisen;

verzoekt de regering:

- het PHS voorkeursbesluit aan te passen door de vrije kruising bij Liempde te schrappen, maar de ruimtelijke reservering voor deze vrije kruising wel te handhaven voor de toekomst;

- het budget voor de vrije kruising bij Liempde beschikbaar te stellen voor capaciteitsvergroting ter plaatse van station Schiedam Kethel ten behoeve van betrouwbaarheid dienstregeling en opening van het nieuwe station, waarbij de frequenties uit het PHS voorkeursbesluit (8 intercity's en 6 sprinters per uur/per richting) gehandhaafd blijven en inhaling kan plaatsvinden zonder tijdsverlies voor Sprinter of Intercity;

- uit het budget voor kleine stations een bijdrage beschikbaar te stellen voor het station Schiedam Kethel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Dijksma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (32404).

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Mijn een-na-laatste motie. Excuus, voorzitter, het zijn er nogal wat, maar het gaat wel ergens over. Het gaat om 4,5 mld. en een aantal knelpunten dat wij aangepakt willen zien en willen agenderen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ook na opening van de Hanzelijn er een capaciteitsknelpunt blijft tussen Utrecht-Zwolle;

overwegende dat inhaalsporen bij twee à drie stations tussen Amersfoort en Zwolle in combinatie met Dynamisch Verkeersmanagement een kwartierdienst van intercity's mogelijk maakt op deze corridor en de betrouwbaarheid van de dienstregeling vergroot;

overwegende dat een kwaliteitssprong op de corridor Utrecht-Zwolle bijdraagt aan de bereikbaarheid van de noordelijke provincies en aansluit bij de ambities voor frequentieverhoging op de korte termijn van de verbindingen van Zwolle met Groningen en Leeuwarden;

constaterende dat in het kader van Randstadspoor wordt gewerkt aan een keerspoor voor sprinters bij Harderwijk;

verzoekt de regering:

- een MIRT-verkenning te starten naar kosteneffectieve verbeteringen op de corridor Utrecht-Zwolle die een kwartiersdienst van de intercity tot en met Zwolle mogelijk maken en de betrouwbaarheid van de dienstregeling vergroten;

- te onderzoeken of bij de realisatie van het keerspoor bij Harderwijk ook inhaalsporen kunnen worden gerealiseerd en het keerspoor in ieder geval zo vorm te geven dat het de toekomstige realisatie van inhaalsporen voor intercity's niet hindert en de Kamer hierover binnen een jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Gent, Dijkema en Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (32404).

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Mijn laatste motie betreft Noord-Brabant.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het PHS voorkeursbesluit nog geen 6/6 model biedt op de Brabantroute door het ontbreken van capaciteit en dat een aantal gewenste uitbreidingen van de sprinterdiensten in Noord-Brabant is geschrapt, zoals tussen 's Hertogenbosch en Wychen en tussen Eindhoven en Deurne;

overwegende dat er in Noord-Brabant nog veel wensen zijn voor nieuwe stations die echter ook een invloed hebben op de capaciteit;

overwegende dat er plannen zijn voor het reactiveren van de spoorlijn Boxtel-Veghel;

verzoekt de regering ten behoeve van verdere uitbreiding van het treinaanbod en de accommodatie van de reizigersgroei binnen Noord-Brabant in samenwerking met de provincie een quickscan te doen naar reactivering van de spoorlijn Boxtel-Veghel en andere kosteneffectieve en toekomstvaste maatregelen op de Brabantse spoorlijnen, zoals inhaalsporen, die in aanvulling op het PHS-voorkeursbesluit mogelijk zijn en de Kamer

hierover binnen een jaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Van Gent en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (32404).

De heer **Aptroot** (VVD):

Het zijn heel veel moties. In sommige wordt om onderzoek gevraagd. Een paar kosten misschien 90 mln. en 50 mln. Kan de heer Slob bij benadering zeggen hoeveel honderden miljoenen, half miljard of wat dan ook hij extra nodig heeft voor deze plannen?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik vraag de heer Aptroot om nog eens goed naar de moties te kijken als hij ze krijgt. Dan zal hij zien dat in een motie heel direct om geld wordt gevraagd. Wij hebben in die motie de dekking opgenomen. Ik heb goed gekeken waar in het programma zelf een besparing mogelijk zou zijn. Ik heb ook aangegeven waar die mogelijkheden liggen, ook volgens degenen die de rapporten hebben opgesteld. Dat hebben wij ingezet voor Schiedam Kethel.

De andere moties behoeven nu al voor een deel, anticiperend op de toekomst, een nu al doorgaan met de planontwikkelingen.

Ik ben ook heel reëel geweest met de motie over OV SAAL. Ik kan ook niet ineens dat geld op tafel krijgen. Ik wil echter een ding voorkomen, namelijk dat de hele planontwikkeling blijft stilliggen omdat er nu geen geld is. Dat betrof dus ook de inhoud van deze motie.

Er is dus geen sprake van dat hier ongedekte moties liggen. Dat zou de heer Aptroot toch ook niet van ons verwachten.

De **voorzitter**:

Ik wijs de leden erop dat de spreektijd inclusief het indienen van moties drie minuten is.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Ook ik verwelkom de minister en feliciteer haar alvast met haar eerste optreden als minister in deze Kamer.

Het vorige kabinet heeft zijn belofte voor de reizigersgroei op het spoor niet waargemaakt. In plaats van ambitieus met het spoor om te gaan, werd het spoor in de steek gelaten. Na de teleurstellende prestaties van de regering is alleen nog het plan voor het hoogfrequente spoor overgebleven. Het is hoofdzakelijk een goed plan, maar slechts met een beperkte omvang. De regering kiest duidelijk alleen voor de reizigers in de Randstad en laat de rest van het land in de steek. Echt toekomstgericht is de regering ook niet bezig. Daarom scherpen wij dit plan graag wat aan met vier moties.

De eerste motie is gericht op het verbeteren van de snelheid op het spoor tussen Amsterdam en Utrecht en wordt mede ingediend namens de heer Slob.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het baanvak Amsterdam Bijlmer-Utrecht voor veel geld geschikt is gemaakt voor snelheden tot 200 km/uur, maar dat volgens de huidige netverklaring van ProRail de officiële baanvaknelheid 160 km/uur is;

constaterende dat de internationale ICE-treinen nu al 160 km/uur kunnen rijden omdat deze al voorzien zijn van ATBM+ en dat hiervoor op het traject Amsterdam Bijlmer-Utrecht alleen het toevoegen van enkele bakens op de buitensporen nodig is en de meerkosten hiervan onder de 1 mln. liggen;

overwegende dat de geïnstalleerde componenten hergebruikt kunnen worden op ATBNG-baanvakken zodra de ICE 100% betrouwbaar van ERTMS gebruik kan maken;

van mening dat de reeds aanwezige capaciteiten optimaal benut dienen te worden en kosteneffectieve snelheidsverhoging van de ICE Amsterdam-Arnhem-Duitsland prioritair is;

verzoekt de regering, de Kamer binnen een halfjaar:

- te informeren over de eventuele meerkosten van verhoging van de baanvaksnelheid Amsterdam Bijlmer-Utrecht naar 200 km/uur en

- daadwerkelijk de snelheid van 160 km/uur voor de ICE te realiseren door het installeren van ATBM+ op de buitensporen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (32404).

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Met de tweede motie kiezen wij voor de toekomst van het spoor. Wij willen niet blijven steken bij de grenzen van de huidige techniek, maar snelle stappen maken om veiliger te rijden, sneller te rijden en meer treinen mogelijk te maken.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering aangeeft pas in 2013 met nadere voorstellen te komen inzake de implementatie van ERTMS, terwijl al jaren erkend wordt dat juist hier grote spoorverbeteringen mee te behalen zijn;

verzoekt de regering, in 2011 met voorstellen te komen voor de voortvarende invoering van ERTMS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 13 (32404).

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Het grootste nadeel van dit plan is dat de omwonenden van de IJssellijn en Twentelijn in Gelderland en Overijssel de dupe zijn. Zij zullen fors meer overlast krijgen, als het aan de regering ligt. De SP laat hen niet in de steek. Wij willen geen extra goederentreinen op dit spoor, als de problemen met geluidsoverlast, trillingen, gevaarlijke stoffen en gesloten spoorwegovergangen niet zijn opgelost. Vandaar de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat extra goederentreinen over de IJssellijn en Twentelijn zullen leiden tot veel overlast langs de lijn, zoals geluidsoverlast, onveiligheid, trillingen en gesloten spoorwegovergangen;

verzoekt de regering, geen extra capaciteit voor goederentreinen over de IJssellijn en Twentelijn beschikbaar te stellen totdat deze lijnen goed ingepast zijn, zodat de omwonenden geen extra overlast zullen ondervinden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 14 (32404).

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Tot slot geven wij graag nog een signaal af dat transport zeker moet kunnen in Nederland. Zolang dat niet goed per spoor gaat, is er gelukkig een prachtig alternatief: het water. Vandaar de volgende motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het internationale goederenvervoer per spoor niet fors kan groeien zolang de verbinding met Duitsland beperkt is;

verzoekt de regering, fors in te zetten op de binnenvaart als modaliteit voor het goederenvervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Dijkema. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (32404).

Ik geef het woord aan de heer Aptroot. Ook u hebt drie minuten spreektijd, inclusief de indiening van moties.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik heb twee moties. Ik vind het aantal moties wel heel erg veel worden; daarom houd ik mij wat in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de voorgestelde uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoor PHS grote overlast veroorzaakt in Midden- en Oost-Nederland;

overwegende dat het streven van het PHS om personentreinen frequenter en spoorboekloos te laten rijden op de drukste trajecten en gelijktijdig het goederenvervoer per spoor te laten groeien goed is en een deel van de maatregelen wel uitvoerbaar is zonder grote overlast;

overwegende dat het goederenvervoer in de toekomst verder zal groeien en dat het niet verstandig is om voor oplossingen te kiezen die slechts tot 2020 soelaas bieden;

verzoekt de regering, voor het PHS, waar mogelijk in overleg met de relevante provincies, regio's en gemeenten, toekomstbestendige alternatieven uit te werken, waaronder:

- het veel meer gebruiken van de Betuweroute, inclusief betere aansluiting in Duitsland;
- uitbreiding van het speciale net voor goederenvervoer, waaronder een Noordtak van de Betuweroute en de Rotterdam-Belgiëlijn;
- gebruik van moderne baanbeveiliging zoals ERTMS waardoor korter op elkaar rijden van treinen mogelijk is;
- of combinatie van deze alternatieven met een deel van de maatregelen van het voorgestelde PHS;

verzoekt de regering, de alternatieven aan de Kamer voor te leggen met een onderbouwde voorkeur inclusief kostenberekening en een second opinion van een onafhankelijke deskundige,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Koolmees. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (32404).

De heer **Aptroot** (VVD):

De tweede motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij alle discussies over het spoor de overlast door geluid en trillingen terugkeert, mede omdat duidelijke normen, meetmethoden en

handhavinginstrumenten ontbreken of onduidelijk zijn;

overwegende dat zowel voor de besluitvorming over spoorprojecten als voor de rechtszekerheid van bewoners duidelijke normen, meetmethoden en

handhavingsinstrumenten noodzakelijk zijn;

voorts overwegende dat het vervoer van personen en goederen per spoor zal

toenemen;

verzoekt de regering, deze normen, meetmethoden en handhavingsinstrumenten te ontwikkelen en de Kamer voor 1 maart 2011 daartoe voorstellen voor te leggen;

verzoekt de regering voorts, hierbij aan te geven hoe dit te combineren is met voortgaande groei van vervoer per spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Dijkma. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (32404).

De heer Aptroot (VVD):

Ik denk dat er door tijdgebrek een te groot aantal moties is ingediend. Volgende keer moeten wij ons eerder beraden. Misschien dat we wat meer tijd nodig hebben om gedachten uit te wisselen. Ik hoop dat het ons lukt om samen met de nieuwe minister, die wij hier heel erg hartelijk welkom heten, ervoor te zorgen dat het spoor kan groeien, maar dat we dat op een andere manier dan nu voorgesteld gaan doen, omdat dat in heel veel wijken, dorpen en gemeenten een onredelijke overlast zou geven.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heet de minister hartelijk welkom in de plenaire zaal bij het eerste debat. Wat is het dan een feest dat dat mag gaan over het spoor, want het is natuurlijk niet alleen nu, maar ook de komende jaren van groot belang dat "Fijn met de trein" van toepassing blijft. Daarin moeten we blijven investeren, en daarin moeten goede keuzes worden gemaakt. Natuurlijk moeten we dat op een goede manier inpassen, om de overlast voor omwonenden zo veel mogelijk terug te brengen. Als het aan ons ligt, zouden wij de extra middelen die beschikbaar zijn voor infrastructuur zoveel mogelijk willen inzetten voor het ov, want dat is hard nodig. Een beetje samengevat: niet blijven doorasfalteren, maar investeren in ov en beprijzing, en dan niet met 130 km op misschien vijf meter in het land, dat is een doodlopende weg, maar rijdend ov, als echt alternatief.

Er zijn heel veel moties ingediend. Er zijn niet alleen blaadjes op het spoor, maar ook moties over het spoor, zou je kunnen zeggen. De GroenLinks-fractie wil graag zelf nog twee moties indienen. De eerste gaat over de viersporigheid van de Flevolijn bij Almere, waarvoor wij ook in het AO aandacht hebben gevraagd. Ook ik als Groninger maak me daar druk over, want ook de aansluiting van de Hanzelijn hierop, zo eind 2012, is van groot belang. Dan moet het natuurlijk wel goed in orde zijn, en moeten er geen volgepropte treinen zijn, waar reizigers niet prettig in reizen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verlagen van het ambitieniveau door af te zien van viersporigheid van de Flevolijn bij Almere in schril contrast staat tot de massieve investeringen in extra wegcapaciteit op de as Schiphol-Amsterdam-Almere;

constaterende dat door af te zien van extra sporen een aanzienlijk risico genomen wordt dat betreft de capaciteit, niet in de laatste plaats bij calamiteiten;

overwegende dat overvolle treinen in de spits, de bevolkingsgroei van Almere, de komst van extra treinen via de Hanzelijn en de ambitie om snel spoorboekloos te gaan rijden vragen om meer investeringen op het tracé dan nu voorzien;

verzoekt de regering, bij het verdelen van de extra middelen die voor infrastructuur beschikbaar zijn gesteld in het kader van het regeerakkoord de oorspronkelijke plannen voor spoorverdubbeling bij Almere prioriteit te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (32404).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voor de helderheid wijs ik er toch nog maar even op dat het een motie met dekking is. Daarover kan men dus niet gaan mauwen.

Mijn tweede motie noem ik de Oost-Nederland-motie naar aanleiding van de waanzin van de boog bij de wijk Colmschate bij Deventer. Iedereen is tegen die boog. De vorige minister van VWS, de heer Eurlings, zei aan het allerlaatste eindje van het debat hierover: wij doen het gewoon niet! Ik zou dat graag even bevestigd zien door de nieuwe minister. In verband hiermee dien ik de volgende motie in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het creëren van een aanzienlijke hoeveelheid extra goederenpaden op de spoorlijnen in Oost-Nederland zou leiden tot forse overlast voor de omwonenden;

constaterende dat de aanleg van de Betuwelijn vaak gelegitimeerd is met het argument dat reguliere spoorlijnen met de nieuwe lijn ontzien zouden kunnen worden;

constaterende dat de Betuwelijn met een bezetting van 340 treinen per week nog erg ver van de maximumcapaciteit verwijderd is en deze bovendien verder verhoogd wordt als Duitsland werk maakt van het aansluitende spoor over de grens;

verzoekt de regering, geen extra ruimte voor goederentreinen op regulier spoor in Oost-Nederland te creëren, zolang Duitsland geen werk maakt van het verhogen van de capaciteit van het spoor in het verlengde van de Betuwelijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 19 (32404).

De heer **Sharpe** (PVV):

Voorzitter. Allereerst heet ik de minister hartelijk welkom. Ik feliciteer haar met haar eerste plenaire optreden als minister en zie uit naar een plezierige samenwerking. Vanochtend hebben wij al een goede start gemaakt. Bij dezen dus: welkom!

Het kostbare en complexe programma Hoogfrequent Spoor leunt op twee pijlers. Aan de ene kant gaat het om het faciliteren van hoogfrequent personenvervoer en aan de kant het daarbij behorende goederenrouteringsvraagstuk. Ten aanzien van beide toch wel ingewikkelde vraagstukken hopen wij de minister ervan te overtuigen de juiste stappen te ondernemen. Daartoe dienen wij twee moties in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ERTMS de railveiligheid en de infrabenuutting naar het allerhoogste niveau tilt en een belangrijke bijdrage levert aan de oplossing van prestatie- en capaciteitsproblemen op het hoofdrailnet;

constaterende dat reeds in 1998 door Railned is vastgesteld dat een besparing van miljarden euro's mogelijk is op fysieke infrastructuurmaatregelen en dat recente studies geen veranderde inzichten hebben opgeleverd die deze strategische kernconclusie tegenspreken;

constaterende dat een opwaardering in 2015 van ERTMS 2.3.0.d. (inclusief STM) naar ERTMS Baseline 3 via een simpele software upgrade is te realiseren;

overwegende dat het zo spoedig mogelijk uitrusten van alle bestaande treinen met ERTMS 2.3.0.d. (inclusief STM) kosteneffectiever is dan wachten met het inbouwen van ERTMS tot 2015, omdat dan bij de vernieuwing van de spoorbeveiliging in het kader van het project MISTRAL en investeringsprojecten als PHS zo snel mogelijk kan worden uitgegaan van ERTMS en er niet meer hoeft te worden geïnvesteerd in verouderde technologie;

verzoekt de regering, binnen een half jaar de nog openstaande onderzoeksvragen over de prestatie- en capaciteitseffecten van ERTMS alsnog van adequate antwoorden te voorzien en te bewerkstelligen dat de vervoerders zo spoedig mogelijk beginnen met het inbouwen van ERTMS in alle bestaande treinen en in nieuwe treinen, zodat in beginsel alle hoofdrailnet- en goederentreinen in 2015 zijn voorzien van ERTMS-hardware,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sharpe en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (32404).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat goederenrouting gebruikmakend van de IJssellijn en Twentelijn op hevig regionaal maatschappelijk verzet stuit;

constaterende dat er een actualisatie en milieueffectrapportage nodig zijn ten aanzien van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten, alvorens maatschappelijk verantwoorde keuzes gemaakt kunnen worden;

constaterende dat vandaag de dag de benutting van de Betuweroute, waar miljarden in zijn geïnvesteerd, verre van de maximale capaciteit ligt;

overwegende dat in goed overleg met de Duitse autoriteiten het zeer wel mogelijk is de aanleg van het noodzakelijke derde spoor bij Emmerich te bespoedigen om zodoende de flessenhals bij Emmerich op te lossen en het gebruik van de Betuweroute te maximaliseren;

verzoekt de regering alle mogelijkheden tot het maximaal benutten van de Betuweroute, inclusief onderhandelingen met Duitsland over het derde spoor bij Emmerich, aan te grijpen en gelijktijdig een actualisatie en MER uit te voeren van de noordoostelijke goederenrouteringsvarianten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Sharpe en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (32404).

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Voorzitter. Allereerst ook vanuit mijn fractie een warm welkom aan de nieuwe minister, een oude bekende. Het is prachtig dat zij haar eerste plenaire optreden mag wijden aan een investering van maar liefst 4,5 mld. in het spoor. Dat is toch waarlijk niet niks. Het is een van de zaken waar ook het vorige kabinet hard aan heeft gewerkt en waar mijn fractie buitengewoon trots op is.

Dit neemt niet weg dat als je zo veel geld uitgeeft, er natuurlijk ook hier en daar wat mis kan gaan. Zo blijkt de toename van het goederenvervoer door Oost-Nederland -- voor mij buitengewoon bekend gebied; ik woon daar namelijk -- tot de nodige problemen te leiden. Er zijn al diverse moties ingediend, maar ik wil graag een motie indienen die de minister vooral oproept om de Betuweroute, die niet voor niets is aangelegd en die miljarden heeft gekost, zo maximaal mogelijk te gebruiken. Daar is nog echt een wereld te winnen. Dat kan voor Oost-Nederland geweldig veel schelen. De motie luidt als volgt.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Betuweroute specifiek is aangelegd om goederenvervoer te faciliteren;

constaterende dat goederenvervoer over andere tracés voor meer overlast zorgt en bovendien voor mogelijke concurrentie met het personenvervoer;

constaterende dat de Betuweroute momenteel nog onvoldoende gebruikt wordt;

verzoekt de regering, bij de uitvoering van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer de Betuweroute maximaal te benutten en de maatregelen die daarvoor nodig zijn vóór 1 januari 2011 in kaart te brengen en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkma en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (32404).

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Misschien mag ik de minister over Oost-Nederland een vraag stellen die ook collega Van Gent naar voren heeft gebracht. De voorganger van de minister, de heer Eurlings, heeft de mensen in Deventer heel blij gemaakt door te stellen dat de korte boog sowieso van de baan zou zijn. Ik wil graag dat zij hier, in deze Kamer, die woorden van hem herhaalt. Graag zou ik dan ook haar opvatting willen horen over hoe zij vervolgens naar de lange boog kijkt. Daarover zijn verschillende moties ingediend, maar ik neem aan dat de minister inmiddels heeft nagedacht over hoe zij daartegen aankijkt.

Dan het project OV SAAL. Daar was geld voor gereserveerd en ineens gaat het toch niet door. Ik heb mij laten vertellen dat op dit moment zelfs in de eerste klasse van de trein elke dag mensen moeten staan. Niet alleen in de tweede klasse maar -- voor wie dat überhaupt relevant vindt -- zelfs in de eerste klasse moeten mensen dus al staan. Dit betekent dat de verdubbeling van het spoor hard nodig is. Daarom dien ik de volgende motie in.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Flevolijn van groot belang is voor de ontsluiting van Almere, Flevoland, Friesland, Groningen en Drenthe;

overwegende dat het vrachtvervoer via de Hanzelijn ook gebruik zal maken van de Flevolijn;

overwegende dat een verdubbeling van de Flevolijn in alle vervoersscenario's noodzakelijk is;

overwegende dat de Kamer in de motie-Hofstra c.s. (31200-XII nr. 44) zich heeft uitgesproken voor die verdubbeling van de Flevolijn;

overwegende dat dit najaar het kabinet een besluit zal nemen over het pakket "Maatregelen Middellange Termijn OV SAAL";

verzoekt het kabinet om een positief besluit over de verdubbeling van de Flevolijn in dit pakket op te nemen en de Kamer hier voor de behandeling van het MIRT over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkma, Slob en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (32404).

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ik kom nu bij mijn laatste motie.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat PHS in beginsel tot doel heeft om het personenvervoer een impuls te geven en dat daarvoor inpassing van het goederenvervoer zo goed mogelijk dient plaats te vinden;

constaterende dat van het totale budget dat beschikbaar is om PHS uit te voeren, het overgrote deel uit budgetten voor personenvervoer afkomstig is;

constaterende dat het mogelijk maken van spoorboekloos rijden alleen in indirect en in specifieke gevallen leidt tot extra overlast in delen van het land;

constaterende dat de toenemende overlast met name voor rekening van de autonome groei van het goederenvervoer komt;

constaterende dat van het totale budget nu al naar schatting 900 mln. tot 1 mld. wordt uitgegeven om goederenvervoer in te passen;

verzoekt de regering om te onderzoeken op welke wijze de goederenvervoersector kan bijdragen aan het zo goed mogelijk inpassen van het goederenvervoer en de Kamer daarover uiterlijk 1 januari 2011 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dijkema, Slob en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 24 (32404).

De heer **De Rouwe** (CDA):

Mevrouw de voorzitter. Ook van mijn kant een zeer hartelijk welkom voor de nieuwe minister. Ik zou haast zeggen: van Verkeer en Waterstaat. Ik moet er nog even aan wennen. Het is de minister van Infrastructuur en Milieu.

De CDA-fractie heeft al een aantal keren aangegeven dat wij op zich voorstander zijn van het Programma Hoogfrequent Spoor, maar dat juist in het oosten heel nadrukkelijk gevoeld wordt dat daar de problemen komen die elders worden opgelost. Mijn fractie wil heel graag gehoor geven aan de geluiden die daar spelen en wil daartoe een aantal moties indienen.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het Programma Hoogfrequent Spoor herroutering van goederentreinen nodig maakt, waarbij onder andere het routeren via de IJssellijn leidt tot veel hinder voor omwonenden langs deze route;

van mening dat hinder van goederentreinen het beste wordt voorkomen als deze maximaal gebruik maken van de Betuweroute maar dat op lange termijn de bruikbare capaciteit deels beperkt wordt door knelpunten aan Duitse zijde van deze route;

overwegende dat de Nederlandse overheid heeft bijgedragen aan de aanleg van een deel van de HSL-Zuid op Belgisch grondgebied omdat dit per saldo voor Nederland gunstiger was;

verzoekt de regering, in overleg met de Duitse overheden afspraken te maken om, analoog aan de oplossing van de HSL, ook de capaciteit op de route Emmerich - Noord Duitsland te verhogen, zodat meer goederentreinen via de Betuweroute naar Duitsland kunnen rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 25 (32404).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat herroutering van goederenvervoer nodig is om ruimte te maken voor hoogfrequente spoorcorridors, maar dat hierdoor trajecten als bijvoorbeeld de IJssellijn en de Twentelijn een forse stijging kunnen krijgen van het aantal goederentreinen;

overwegende dat binnen PHS niet 24 uur per dag hoogfrequent wordt gereden en dus in de daluren de goederentreinen ook over bestaande corridors geleid zouden kunnen worden;

overwegende dat in de luchtvaart geluidspreferent baangebruik en geluidspreferente gebruiksvergoeding inmiddels toegepast worden en effectief zijn gebleken;

verzoekt de regering, het Programma Hoogfrequent Spoor verder uit te werken binnen de randvoorwaarden van geluidspreferente routing;

verzoekt de regering tevens, door differentiatie van de gebruiksvergoeding het gebruik van stille treinen maximaal te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 26 (32404).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het MIRT-project Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) tot een forse verhoging van het aantal treinbewegingen zal leiden;

overwegende dat in een aantal plaatsen, zoals langs de IJsselroute en de Twenteroute, stedelijke kernen doorsneden worden door een of meerdere spoorlijnen;

overwegende dat de lokale bereikbaarheid en de leefbaarheid in dit soort kernen met de huidige dienstregeling al onder druk staan doordat de overwegen in deze kernen al zeer frequent gesloten zijn;

verzoekt de regering, bij de nadere invulling van het project PHS expliciet in te gaan op het behoud van de lokale bereikbaarheid en de lokale leefbaarheid en concrete voorstellen te doen om deze ook na invoering van PHS op een aanvaardbaar niveau te houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 27 (32404).

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op de Flevolijn gekozen wordt voor seinverdichting als oplossing voor de korte termijn;

overwegende dat er een forse ruimtelijke opgave ligt in Almere en Lelystad, waarbij het zeer waarschijnlijk is dat die alsnog moet leiden tot partiële of volledige spoorverdubbeling van de Flevolijn;

verzoekt de regering, door te gaan met de ruimtelijke voorbereidingen voor toekomstige verdubbeling van de Flevolijn en in elk geval een ruimtelijke reservering hiervoor vast te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 28 (32404).

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ik vraag de heer De Rouwe naar de politieke betekenis van de motie die hij heeft ingediend. Wat zegt hij eigenlijk? De ruimtelijke reservering voor SAAL moet doorgaan, maar dit kan natuurlijk met sint-juttemis worden als het aan de motie van de heer De Rouwe ligt. Is dat niet zo?

De heer De Rouwe (CDA):

Wat mij betreft niet. Wij zijn het over het doel wel met elkaar eens: wij moeten daar iets doen. De heer Aptroot en ik willen voorkomen dat er in de discussie in de komende tijd andere doeleinden op deze locatie zullen ontstaan. Daarom willen wij hoe dan ook deze reservering houden. Ons doel is daarom vastgelegd in de motie. Wij willen de steun behouden voor dit traject en voor wat wij daarmee willen. Ondanks de discussie die wij nog zullen hebben over het zoeken naar geld en over andere oplossingen, zeker voor de middellange termijn, willen wij dat dit gewoon blijft. Nu ligt er een voorstel met oplossingen voor de korte termijn, maar het is natuurlijk de vraag of dit ook bestendig is voor de toekomst.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Op zich is dat alvast mooi, maar het is nog lang niet genoeg. Het kabinet heeft het land blij gemaakt met 500 mln. extra voor infrastructuur. Als de heer De Rouwe geld zoekt, zeg ik: wij hebben het gevonden. Mijnheer De Rouwe, u hebt het al. Waarom besteedt u dat niet gewoon aan de verdubbeling van het spoor naar Almere? Verdienen de inwoners van Almere niet dat ze niet meer hoeven te staan in de trein?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Het is inderdaad zo dat dit kabinet extra geld uittrekt voor de infrastructuur. Er zijn heel veel projecten en heel veel mensen die ik het zeer, zeer gun. Bij dit dossier zegt mijn fractie dat wij de problemen moeten oplossen. Er ligt ook een tijdelijke oplossing. Wij willen ook de oplossing voor de middellange termijn houden. Vandaar de motie. De 500 mln. waarover mevrouw Dijksma likkebaardend spreekt, gaat de coalitie op een goede manier invullen. Dat doen wij misschien niet vandaag. Neem van mij maar aan dat wij het geld op een heel goede manier gaan besteden in het land. Ik ben er ook trots op dat deze regering extra geld uittrekt voor de infrastructuur in Nederland.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA):

Acht de heer De Rouwe het mogelijk dat een deel van het extra geld gereserveerd gaat worden voor OV SAAL om de eerder gedane belofte aan de mensen in Almere daadwerkelijk gestand te doen?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Dat vind ik zwakjes uitgedrukt. Ik verzeker mevrouw Dijksma dat wij dit geld op een goede manier gaan gebruiken voor de infrastructuur in Nederland. In het coalitieakkoord staat: spoor en weg.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik ben door de heer De Rouwe nogal technisch bevraagd op mijn motie over Deventer. Het is mij dan ook nog niet helemaal duidelijk waar de CDA-fractie inhoudelijk staat. Deelt hij de opvatting van de ChristenUnie-fractie dat voormalig minister Eurlings terecht de variant Colmschaten heeft geschrapt? Dit moet natuurlijk nog bevestigd worden door deze minister. Deelt hij de opvatting dat het niet gewenst is om de twee andere varianten rondom Deventer die nog openstaan uit het rijtje te halen? Die kunnen ook inhoudelijk onderbouwd worden. Wij moeten nu duidelijkheid bieden aan alle mensen in dit gebied die in grote onzekerheid verkeren.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Ik zou het liefst alle mensen in Nederland vandaag duidelijkheid willen bieden rondom PHS. Het is alleen zo dat wij nog een heel aantal varianten moeten onderzoeken. Mijn fractie vindt dat wij eerst maar eens moeten inzetten op de Betuwelijn. Daar ligt de prioriteit. Wij kunnen vandaag geen streepjes zetten tussen trajecten waarover mensen bezig zijn. Ik begrijp dat de heer Slob daarbij graag een succesje wil boeken. Mijn probleem met het voorstel van de heer Slob is dat daarin niet duidelijk aangegeven wordt waar het dan precies wel moet. Hij doet heel populair bij de trajecten die hij schrapt, maar geeft niet aan waar het dan wel moet. Wel zegt hij in algemene zin dat er alternatieven zijn. Mijn fractie is van mening, in lijn met het rapport waaraan de heer Slob zelf heeft geschreven, dat de vraag wat je wilt, gescheiden moet worden van de vraag hoe je het wilt. De heer Slob mikt vandaag dat rapport in de prullenbak en gaat direct allemaal streepjes zetten. Ik begrijp dat gevoel. Ik begrijp heel goed het gevoel dat in het Oosten leeft. Ik denk dat de Kamer deze minister randvoorwaarden mee moet geven over leefbaarheid, inpassing en goed gebruik van de lijnen die het minst overlast veroorzaken. Dat zijn de kaders die de CDA-fractie heel nadrukkelijk op het bordje van de minister legt. Wij dienen daarover ook moties in. Daarmee helpen

wij de bevolking meer dan door alleen te zeggen waar het niet mag en vervolgens niet aan te geven waar het wel mag. Dat is mensen blij maken met een dooie mus.

De voorzitter:

Ik roep u allen op om zo kort mogelijk te zijn in vragen en antwoorden.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik heb in reactie op een vraag van de heer De Rouwe gezegd dat er wat ons betreft nog een heel aantal varianten overblijven die uitgezocht moeten worden. Het is dus niet waar dat wij zeggen dat er niks overblijft. Er blijven nog vier varianten over die onderzocht kunnen worden. Als de heer De Rouwe consequent is, betekent dit voor hem dus dat de variant-Colmschate recht overeind staat, dat er niet geschrapt wordt, dat het allemaal onderzocht wordt en dat wij te zijner tijd een keuze maken. Dat is de consequentie van wat de heer De Rouwe zegt. Kan hij dat bevestigen?

De heer De Rouwe (CDA):

De variant waarop de heer Slob wijst, is een van de vele varianten rond Deventer waar wij niet veel in zien zitten. Vandaag is echter niet het debat om overal streepjes te zetten. Wij moeten strepen zetten in de zin dat wij randvoorwaarden moeten geven. Dat is een heel ander debat dan vandaag, waarin de heer Slob zegt wat hij allemaal niet wil. Dat is allemaal heel gemakkelijk en populair. Mijn fractie heeft nooit steun gegeven aan de korte boog. Mijn fractie heeft nog nergens steun aan gegeven. Het enige wat wij doen, is duidelijke randvoorwaarden geven. Dat heb ik gedaan op het gebied van leefbaarheid, inpassing, reductie van geluid en overlast. Met die randvoorwaarden heeft het kabinet te maken, omdat mijn fractie die vandaag indient. Daar hebben wij meer aan dan heel populair een paar punten te scoren door aan te geven wat je niet wilt. Als de heer Slob zegt weldegelijk alternatieven te hebben, moet ik constateren dat die flinterdun zijn geworden en volstrekt niet in lijn zijn met het rapport dat hij eerder zo goed heeft geschreven.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik constateer dat er bij de keuze van de ChristenUnie varianten overblijven. Wij maken de politieke keuze, inhoudelijk onderbouwd, dat bepaalde varianten niet mee moeten worden genomen. Ik constateer dat de CDA-fractie alle varianten bij Deventer recht overeind houdt. Dat lijkt mij heel slecht nieuws voor de mensen daar. Misschien kan de heer De Rouwe zich nog bezinnen en een goede keuze maken bij de motie die dinsdag voorligt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. We voeren hier een debat. Je zou bijna zeggen: de wijzen komen uit het oosten. Ik wil de heer De Rouwe daar iets over vragen. Hij is namelijk altijd zo van duidelijkheid geven. Kunnen de mensen in Colmschate nu echt rustig gaan slapen, of blijft het CDA onduidelijk? De vorige minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Eurlings, was hier namelijk glashelder over. Ik wil van de heer De Rouwe graag een "ja" of "nee" horen, en ook over de kwestie van de viersporigheid Schiphol-Amsterdam-Almere, want ook daar wil hij iedereen te vriend houden en geeft hij geen antwoord. Een beetje helderheid van het CDA zou voor het land heel prettig zijn.

De heer De Rouwe (CDA):

Volgens mij heeft mijn partij nooit overal geroepen dat wij het bij Colmschate wilden hebben; ik heb mijn fractie daar ook nooit warm voor zien lopen. Ik heb geconstateerd dat de minister het project voortijdig heeft ingetrokken; ik heb daarvan kennisgenomen en vind dat verder prima. De heer Slob dient vandaag een mooie motie voor de bühne in om een aantal dingen te schrappen, maar hij geeft daarbij niet aan waar het wél moet. Ik heb daar moeite mee, temeer omdat hijzelf

een heel verstandig rapport heeft geschreven. Los van de vraag van wat je wilt en hoe je het wilt, mijn fractie geeft vandaag duidelijk de randvoorwaarden waarmee wij de mensen in Oost-Nederland goed willen beschermen, op een normale, fatsoenlijke manier. Wij zeggen: eerst de Betuwelijn, want die is daarvoor, daarna gaan we kijken hoe het wél moet en binnen welke voorwaarden. Colmschate is bij mij nooit aan de orde geweest, daarvoor heeft u van mij ook nooit een pleidooi gehoord.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de emoties over dit onderwerp hoog oplopen, maar ik herinner de leden eraan dat dit een VAO is en geen debat. Mevrouw Van Gent, houd uw vervolgvraag kort. De heer Bashir komt daarna. Ik verzoek hem om zijn vraag in één keer te stellen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Dus die boog bij Colmschate komt er dus niet, mijnheer De Rouwe? Graag "ja" of "nee".

De heer De Rouwe (CDA):

Volgens mij is de minister, ook die van mijn partij, glashelder geweest. Ik heb geen motie ingediend die hem verzocht om terug te komen op zijn woorden, dus dit is een kuldiscussie.

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. De woorden van de heer De Rouwe roepen gewoon discussie op, daar kun je niet omheen. Ik maak overigens wel bezwaar tegen zijn bewering dat de motie van de heer Slob en mijzelf over de varianten bij Deventer slechts voor de Bühne zou zijn. Dat is namelijk niet het geval, er worden wel degelijk alternatieven in voorgesteld, zoals de Betuwelijn.

De voorzitter:

Mijnheer Bashir, wilt u uw vraag stellen? Dit is geen debat.

De heer Bashir (SP):

De heer De Rouwe heeft het over "randvoorwaarden". Zijn dat geen loze begrippen, als hij geen duidelijkheid wil scheppen over Colmschate? Als je het hebt over leefbaarheid en inpassing is Colmschate toch echt geen variant die je wilt?

De heer De Rouwe (CDA):

Colmschate maakt kennelijk veel los. Ik ben er nooit over begonnen, ik heb de minister nooit teruggesloten en heb nooit geëist dat hij zijn woorden terug moest nemen. Voor mij was dit altijd een optie waarvoor ik niet warmliiep. Ik snap dat u daar een puntje van wilt maken, maar mijn fractie gaat daarin niet mee.

Inderdaad is het een motie voor de Bühne om nu overal maar te strepen. Mijn fractie gaat dat niet doen. Mijn fractie gaat wel duidelijke randvoorwaarden stellen met betrekking leefbaarheid en inpassing. Laten we eerst de Betuwelijn maar eens voldoende gaan gebruiken. Mijn fractie gaat zelfs zo ver dat zij openstaat voor de mogelijkheid van investeringen van Duitse zijde om het oosten te ontlasten. Als u mijn moties ondersteunt, worden die nog steviger en worden de randvoorwaarden onwrikbaar.

De heer Bashir (SP):

U spreekt over randvoorwaarden als "leefbaarheid" en "inpassing". Als je de varianten rond Deventer echt wilt doorzetten, moet je niet met die begrippen komen, want dan heb je het over dingen die helemaal niet waar zijn.

De heer De Rouwe (CDA):

Dit bestrijd ik ten zeerste. De heer Bashir en de heer Slob trekken op één traject een streep. Ik zet een streep onder de leefbaarheid. Zij vermelden in hun motie namelijk niet waar het wel moet in dit land. Dat is een beetje makkelijk. Ik had natuurlijk alle mensen kunnen mailen met een vraag waar het eventueel wel zou kunnen komen, maar dan krijgen we weer dit soort discussies. Wij moeten een fatsoenlijke discussie voeren op basis van randvoorwaarden en kaders en het kabinet heeft het dan gewoon uit te voeren. Als wij volgend jaar gaan kijken naar mogelijke alternatieven, gaan we ook oordelen. Nu is het kabinet eerst aan zet en geven wij de randvoorwaarden mee. Het CDA is daar glashelder in. Ik hoop dat we ook op uw steun kunnen rekenen.

De voorzitter:

Dit is een VAO en geen debat. We gaan het debat niet overdoen.

De minister heeft behoefte aan een schorsing.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

: Voorzitter. Ik had even tijd nodig om de moties te ordenen. Het is voor het eerst sinds lange tijd dat ik hier in de Kamer sta. Er is ofwel veel veranderd in de hoeveelheid moties die tijdens een debat worden ingediend, want zoveel heb ik er nog nooit gehad, ofwel de leden vinden dit onderwerp zo belangrijk dat zij veel moties hebben ingediend. Ik ga maar even uit van het laatste.

Op 7 oktober heeft mijn ambtsvoorganger uitgebreid in eerste en tweede termijn het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer met de Kamer besproken. Uit de verslagen die ik heb gelezen, heb ik opgemaakt dat er grote steun is uitgesproken voor de strekking van het PHS: meer reizigerstreinen op de drukste trajecten van ons land. Er is daarbij nadrukkelijk aandacht gevraagd voor een aantal knelpunten en gevolgen van het PHS. Daarbij ging het specifiek om de routing van het goederenvervoer voor de leefbaarheid, met name in Oost-Nederland. Mijn ambtsvoorganger heeft hierop een aantal toezeggingen gedaan, waaronder geen korte boog bij Deventer. Een aantal Kamerleden heeft mij gevraagd om zijn woorden te herhalen. Zijn precieze woorden herinner ik mij niet; ik geloof dat hij nog een gebaar heeft gemaakt in de trant van "de boog komt er niet". Ik herhaal in elk geval dat de korte boog bij Deventer er niet komt. Er is toen ook gesproken over alternatieven voor de boog, bij Deventer en op andere plekken. In de commissie is gezegd dat er een m.e.r. zou komen voor de alternatieven van de boog. Bij de behandeling van de moties kom ik daarop terug. Mij werd specifiek gevraagd wat ik van de lange boog vind. Ik heb geen oordeel over de vraag of dat het meest aantrekkelijke alternatief is. Ik wil deze optie echter ook niet bij voorbaat laten vallen. Ik kom daarop bij de moties terug. De korte boog is van de baan en de lange boog maakt deel uit van de alternatieven.

Mijn voorganger heeft gezegd dat hij de studies naar de noordtak van de Betuweroute laat actualiseren en dat een betere benutting van de Betuweroute wordt gezien. Over de Betuweroute zou overlegd worden met Duitsland. Een aantal moties die vandaag is ingediend, heeft hierop betrekking. Ook daarop kom ik nog terug. Ik zal in de vervolgfase van het PHS de gedane toezeggingen uitvoeren en de uitkomsten van dit VAO daarbij betrekken. Er zijn best veel moties ingediend, waaronder moties met mogelijk verstrekkende gevolgen, en ik geef de Kamer daarom mee dat de samenhang van alle onderdelen van het PHS niet mag worden onderschat. Als bepaalde routeringen, bijvoorbeeld in het goederenvervoer, worden aangepast, dan heeft dat gewoon effect

op de extra reizigerstreinen. Dat kan ook budgettaire consequenties hebben. Het schrappen of toevoegen van projecten is een heel lastig punt; met elkaar moet goed bekeken worden wat dat betekent en of dat leidt tot een terugval naar maatwerk in plaats van overal zes sprinters. Wij zullen daarover bij de behandeling van de moties spreken.

Tot slot, in algemene zin, merk ik op dat de uitvoering van het PHS in de komende periode goed met de betrokken regio's wordt opgepakt. In deze periode zal er uitgebreid mogelijkheid zijn voor betrokkenen om hun visies op alle maatregelen in te brengen zodat er uiteindelijk een meer gedragen programma ontstaat.

Ik kom te spreken over de moties. Ik weet dat daarbij het formele nummer genoemd moet worden, maar het was voor mij al heel wat om de 23 moties goed op een rij te krijgen. Ik gebruik daarom even het nummer van de volgorde waarin zij zijn ingediend. Ik kom allereerst te spreken over de motie van de heer Slob over de korte boog, de boog bij Deventer en de alternatieven. Tijdens het AO van 7 oktober heeft mijn voorganger toegezegd dat de korte boog niet doorgaat en dat de alternatieven in de m.e.r.-procedure in kaart worden gebracht. Een lange spoorboog bij Deventer, die om de woonkernen heengaat, is een van die alternatieven.

Als de motie zich zou beperken tot het niet betrekken van de korte boog bij de alternatieven, zou ik daar tevreden mee kunnen zijn; dan zou ik deze motie als ondersteuning van het beleid kunnen zien. Als de heer Slob echter alle alternatieven waarbij sprake is van een spoorboog op die plek wil schrappen, dan moet ik zijn motie ontraden.

De motie van de heer Slob c.s. op stuk nr. 7, over het MIRT-onderzoek naar het langetermijnperspectief voor het spoorgoederenvervoer na 2020, zie ik als een ondersteuning van het beleid. Het MIRT-onderzoek is afgesproken in de voorkeursbeslissing van juni van dit jaar. In de motie van de heer Slob c.s. wordt het onderzoek iets verder ingevuld. Ik kan daar goed mee uit de voeten voor de komende periode.

De motie van de heer Slob c.s. op stuk nr. 8 gaat over de Tracéwetprocedure voor de spoorverdubbeling. Gisteren heb ik de Kamer een brief doen toekomen waarin ik de situatie ten aanzien van de Flevolijn nog een keer uiteen heb gezet. Ik had gehoopt dat daarmee meer duidelijkheid zou komen over de belangrijkste elementen die hierin een rol spelen. De viersporigheid bij Almere maakt deel uit van de kortetermijnmaatregelen voor de OV-SAAL-corridor en bleek veel duurder dan vooraf gepland. Ook de voordelen bleken veel kleiner. Daarover is door mijn voorganger al met de Kamer gesproken. Gelukkig kwam daar een andere variant uit: het kort volgen. Deze variant zou tot een veel betere optimalisatie leiden dan de viersporigheid. Het uiteindelijke treinproduct voor Flevoland in 2015 is met de aangepaste maatregelen hetzelfde als dat uit het besluit van 2008. Het is dus geen verslechtering van de situatie: de bereikbaarheid van Almere wordt er met kort volgen niet minder op.

Uit de lopende planstudie voor de OV-SAAL-corridor 2020 kan natuurlijk blijken dat viersporigheid op de Flevolijn in de toekomst alsnog nodig is voor een volgende stap. Ik wijs de Kamer erop dat wij haar de uitkomsten van de planstudie OV-SAAL 2020 aan het begin van het volgende jaar zullen geven. Ik geef de Kamer in overweging om deze motie aan te houden tot begin 2011, wanneer die resultaten bekend zijn. Anders kies je nu voor een lijn die niet direct strikt noodzakelijk is en waarvan je denkt dat hij in de toekomst misschien wel, misschien niet nodig is. Dan is het zonde om nu al een motie te ondersteunen om de viersporigheid te realiseren. Ik ontraad deze motie dus.

De voorzitter:

Ik zie de heer Slob bij de interruptiemicrofoon staan. Ik ben eigenlijk geneigd om geen enkele interruptie meer toe te staan. Wij hadden een spreektijd van twee minuten per fractie afgesproken; ik heb iedereen drie minuten gegeven. De vergadering loopt geweldig uit. Nu liever geen interrupties meer.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Wij praten hier wel over 4,5 mld. en over ingrepen bij een stad als Almere.

De **voorzitter**:

Ja, maar u hebt er al over gedebatteerd. Dit is een VAO. Nog één interruptie dan: weest u kort en snel!

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Wij hebben nu wel een nieuwe minister die de zaken verder moet oppakken.

Ik kon de motivering van de minister, namelijk dat de meersporigheid niet nodig zou zijn en dat met het kort volgen alles opgelost zou zijn, absoluut niet volgen, om het maar even in die termen te zeggen. Dat betekent dat ons uitgangspunt en onze benadering van wat er nu moet gebeuren, anders is. Daarom is het van belang dat de Kamer zich hierover uitspreekt en dat wij doorgaan met de ontwikkelingen. Als wij stil blijven zitten, zijn wij nog veel verder van huis.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Laat ik het nader toelichten. De strekking van de brief van gisteren en van de discussie die hier volgen mij al eerder over gevoerd is, is dat het kort volgen uiteindelijk leidt tot een betere capaciteit op het spoor dan de viersporigheid, en ook tegen een aantrekkelijker bedrag. Daarmee is de viersporigheid voor nu, voor de korte termijn, overbodig. Wellicht heb je op de lange termijn wel meersporigheid nodig. Wij komen straks op discussies over reserveringen, maar ik zou het zonde vinden om nu het besluit te nemen over de lange termijn terwijl wij met het kort volgen goed uit de voeten kunnen. De viersporigheid is voor de toekomst niet van de baan; er wordt slechts later over besloten, wanneer er een onderbouwing voor is. Anders zou het zondegeld zijn, wat mij betreft.

De motie op stuk nr. 9, van de leden Slob en Dijksma, gaat over het station Schiedam Kethel. Uit onderzoek in de vorige fase van het PHS-voorkeursbesluit is gebleken dat het openen van dit station extra viersporigheid vergt tussen Delft en Rotterdam en dat daarmee circa 100 mln. is gemoeid. Gezien de kosten is hiervoor, in overleg met de provincie Zuid-Holland, niet gekozen in de voorkeursbeslissing. Er is gekozen voor de uitbreiding naar zes Sprinters per uur in deze corridor.

Ook bleek dat het aantal te verwachten in- en uitstappers op dit mogelijke nieuwe station in 2020 nog onvoldoende zou zijn. Gezien de kosten en het beperkte aantal in- en uitstappers in 2020 moet ik de aanvaarding van een motie om nu te kiezen voor het openen van dit station, dus ontraden. Een onderzoek naar dit station voor de periode na 2020 -- onderdeel van de NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse -- kan door ons worden ondersteund.

Ik kom bij de motie van de heer Slob en een aantal andere Kamerleden over de Hanzelijn Utrecht-Zwolle. Ik waardeer de standvastigheid van de heer Slob, want ik heb begrepen dat hij dit onderwerp al vele malen in de discussie heeft ingebracht, onder andere in het AO. Het traject Utrecht-Zwolle is gezien in het NMCA-spoor. Er zijn schriftelijke vragen over gesteld, waarvan de antwoorden binnenkort naar de Kamer worden gestuurd zodat zij kunnen worden betrokken bij de behandelingen van de begroting en het MIRT. Het uitbreiden van het PHS met dit traject tot 2020 vind ik niet passen binnen de hoofdlijn van het programma, omdat het daar gaat om een frequentieverhoging op de drukste trajecten van het land. De aanvaarding van de motie om een kwartiersdienst Utrecht-Zwolle op te nemen in het PHS tot 2020 moet ik derhalve ontraden. Ik zie het als een ondersteuning van het beleid om in de uitwerking van de NMCA voor de periode na 2020 te bezien welke kansen er zijn voor een kwartiersdienst Utrecht-Zwolle.

De motie van het lid Slob c.s. over de Brabantroute bevat een aantal extra wensen voor Brabantse spoorprojecten, die onderdeel zouden moeten worden van het PHS. De scope van het programma is tot stand gekomen na zeer uitgebreid onderzoek en in overleg met de regio's. Daar was de hoofddoelstelling van het PHS meer treinen op de drukste trajecten en het financieel kader van 4,5 mld. als randvoorwaarde. Gezien de schaarse beschikbare middelen en de niet onbeperkte capaciteit bij mijn departement om alle spoorprojecten aan te pakken, acht ik het niet wenselijk om nieuwe projecten toe te voegen aan de scope van het PHS. Over de extra wensen ten aanzien van Brabant kan natuurlijk wel worden gesproken in het kader van het MIRT en de begroting, maar zij horen wat mij betreft niet thuis in het PHS. Ik ontraad derhalve de aanvaarding van deze motie.

De motie van de leden Bashir en Slob gaat over de meerkosten van het verhogen van de baanvaknelheid Amsterdam Bijlmer-Utrecht naar 200 km/u. Ik heb de Kamer onlangs geïnformeerd over het plan van aanpak van de spoorsector voor de 160 km/u. De sector kiest niet voor ATBM als beveiligingssysteem maar voor ATB code 147. Ik kan deze motie dus niet ondersteunen omdat dit zonder de spoorsector, die uiteindelijk dit systeem niet zal hanteren, niet op deze manier kan worden gerealiseerd.

Ik kom bij de motie van het lid Bashir over de voortvarende invoering van ERTMS. Ik stel voor om eerst de proeven van ProRail en NS af te wachten. Het is een ingewikkeld, complex systeem. Wij hebben vanmorgen al een discussie over iets anders gevoerd, maar ook dit is nog steeds geen "proven technology". Ik wil ook in de pas blijven lopen met het tempo in Europa. Dat gaat minder snel dan deze motie vraagt. Ik ontraad derhalve de aanvaarding van deze motie.

De heer Bashir heeft ook een motie ingediend over de goederentreinen op de IJssellijn en de Twentelijn. Ik vind de motie op zich sympathiek, maar inpassing is belangrijk en zou heel veel aandacht krijgen. Ik kan alleen geen garantie geven dat omwonenden geen extra overlast zullen ondervinden, hetgeen eigenlijk wordt gevraagd in de motie. Goed inpassen, maar dan ook zorgen dat er geen extra overlast is. Ik ga ervoor zorgen dat ik het zo goed mogelijk inpas, maar geen extra overlast kan ik niet beloven. Er zijn wettelijk vastgestelde normen waaraan wij ons zullen houden. Ik denk dat de Kamer maar moet kijken wat zij verder doet met deze motie. Ik zou in ieder geval ontraden om te beloven dat het nooit tot extra overlast zal leiden.

Ik ga verder met de motie van de leden Bashir en Dijkema op stuk nr. 15. Die motie gaat over het internationaal goederenvervoer per spoor en de verbinding met Duitsland. Ik neem die motie graag over, want die zie ik als ondersteuning van het beleid. Wij hebben ook een en-enbenadering: zowel de mogelijkheden voor het spoor als die voor de binnenvaart worden door het ministerie gestimuleerd. Gezien de problematiek met de overlast van het goederenvervoer over het spoor, lijkt het mij heel goed om ook andere alternatieven goed te bestuderen.

De voorzitter:

Mevrouw de minister, kunnen wij de motie in kwestie duiden als ondersteuning van het beleid?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, het is ondersteuning van het beleid.

De voorzitter:

Dat is duidelijk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik kom op de motie van de heren Aptroot en Koolmees op stuk nr. 16. Die motie gaat over het intensiever benutten van de Betuweroute, de uitbreiding van het speciale net waaronder een noordtak voor de Betuweroute en de Rotterdam-Belgiëlijn, en nog een aantal andere onderdelen.

Ik constateer dat de genoemde motie de voordelen van het PHS voor de drukste trajecten ondersteunt en dat daarmee ook aandacht wordt gevraagd voor een aantal aspecten tijdens de nadere uitwerking van het PHS. Mijn ambtsvoorganger heeft toegezegd dat tijdens die nadere uitwerking van het PHS wordt onderzocht hoe de Betuweroute beter benut kan worden. Dit punt komt straks ook in een aantal andere ingediende moties terug. Hij heeft ook toegezegd dat de studies naar de noordtak van de Betuweroute worden geactualiseerd. Zowel de noordtak als de Rotterdam-Belgiëlijn zijn geen gratis opties, want wij spreken hierbij over een pakket van 4,5 mld. Als er andere varianten uitkomen die wij willen, dan valt het buiten het pakket. Het is namelijk niet heel makkelijk in te passen. Ik beschouw deze motie met het verzoek om alternatieven verder te onderzoeken als ondersteuning van het beleid. Ik neem de inhoud daarvan over, met de opmerking dat de uitkomsten van het onderzoek financiële consequenties kunnen hebben, die niet op de genoemde 4,5 mld. drukken.

Ik kom op de motie-Aptroot/Dijksma op stuk nr. 17 over trillingen en geluid. Daarin wordt gevraagd om duidelijke normen te formuleren. Het doet mij denken aan het debat van vanmorgen over de tunnels, waarbij ook op verschillende plekken verschillende uitleg werd gegeven. Het PHS kan alleen worden uitgevoerd als aan alle wettelijke eisen voor leefbaarheid wordt voldaan. Daarvoor is ook extra budget vrijgemaakt; zowel voor extra middelen voor de aanpak van overwegen als voor trillingen. Op het punt van geluid is door het vorige kabinet het wetsvoorstel SWUNG naar de Kamer gestuurd. Dit wetsvoorstel is ter behandeling opgestuurd naar de Kamer om op dit punt in duidelijke normen te voorzien. Op het punt van de trillingen kom ik ook graag naar de Kamer met een voorstel over de wijze waarop ik met trillingen binnen het PHS zal omgaan. Daarom interpreteer ik deze motie als ondersteuning van de gedane toezegging en als ondersteuning van mijn beleid.

Ik ga verder met de motie-Van Gent/Dijksma op stuk nr. 18 over het toekennen van extra prioriteit aan de spoorverdubbeling bij Almere bij het verdelen van extra middelen voor infrastructuur. Ik verzoek deze motie aan te houden. Daartoe moeten de indieners zelf besluiten, maar ik zal daarvoor mijn overwegingen geven. Op dit moment loopt er een onderzoek in het kader van het project OV SAAL voor de periode tot 2020. Daaruit kan alsnog blijken dat op langere termijn viersporigheid nodig is. Dat onderzoek is begin 2011 gereed en dan kan de Kamer daarover worden geïnformeerd. Als de indieners de motie in kwestie toch in stemming brengen, dan moet ik die ontraden. Zoals ik al eerder heb gezegd, is viersporigheid nu niet nodig. Daarnaast is het van belang dat het punt van de extra middelen in de totale begrotingsafweging meegenomen wordt, want er moeten natuurlijk meer investeringen worden gedaan.

Dan de motie van mevrouw Van Gent op stuk nr. 19. Daarin verzoekt zij geen extra ruimte te creëren voor goederentreinen op het reguliere spoor in Oost-Nederland. Volgens mijn informatie maakt Duitsland wel werk van het derde spoor. Over niet al te lange tijd heb ik contact met mijn collega om eens te bekijken wat wij nog meer kunnen doen om het te versterken. In het PHS wordt in de uitwerking gekeken naar de Betuweroute en naar Duitsland. In het vervolg van het PHS is goed overleg met Duitsland nodig. Met deze motie worden de internationale verhoudingen echter onnodig op scherp gezet. Daarom ontraad ik deze motie.

In de motie op stuk nr. 20, van de heer Sharpe en de heer Slob, over ERTMS staat dat binnen een half jaar de nog openstaande onderzoeksvragen alsnog van adequate antwoorden moeten worden voorzien en dat de invoering zo spoedig mogelijk moet worden bewerkstelligd. De Europese ontwikkeling van ERTMS kan in de toekomst zorgen voor heel veel verbetering op het spoorwegnet. Dat is niet voor discussie vatbaar, maar een uitrol van ERTMS in PHS en daarbuiten is pas mogelijk als er genoeg stabiliteit is in het systeem. Ook hierbij is "proven technology" aan de orde. Er worden nu proeven gedaan. Uit de ervaringen met de hsl en de Betuweroute hebben wij geleerd dat Nederland niet altijd voorop moet lopen bij het toepassen van dit soort technologieën. Ik zou graag

de proef willen afmaken en even bezien wat de kosten daarvan zijn. Ik denk dat het goed is om er bij de behandeling van de infrastructuurbegroting op terug te komen. Ik zou willen voorstellen dat de indieners de motie tot de begrotingsbehandeling aanhouden.

De motie op stuk nr. 21 gaat over de betere benutting van de Betuweroute. Dit is al vaker aan de orde gesteld, ook door andere partijen. Het is heel belangrijk om de mogelijkheden te bezien om de Betuweroute veel beter te gebruiken. Het is ook van belang om te beseffen dat het gebruik van de Betuweroute niet alleen afhangt van de hoogte van de gebruiksvergoeding, maar ook van de eindbestemming van het desbetreffende goederenvervoer. De totale situatie rond de Betuweroute, inclusief de aansluiting met Duitsland, wordt meegenomen in het vervolgproces PHS. Ik zie de motie dan ook als een ondersteuning van het beleid. Het MER waarom wordt gevraagd, is al in het algemeen overleg toegezegd.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 22, van mevrouw Dijkma en de heer Aptroot, over een betere benutting en een rapportage voor 1 januari 2011. Ik zal kijken naar het huidige gebruik van de Betuweroute en ik zal met Duitsland overleggen over de capaciteit van de grensovergang bij Zevenaar en op het Duitse traject. Voor de maatregelen die genomen kunnen worden om het voervoer op de Betuweroute verder te stimuleren, moet ik onderzoeken welke instrumenten, zoals geluidswetgeving en de gebruiksvergoeding, daarin een rol spelen. Het onderzoek naar de mogelijkheden om de Betuweroute nog beter te benutten zal verder worden uitgevoerd bij de uitwerking van het PHS. Ik zal de Kamer daarvan voor 1 januari 2011 op de hoogte brengen. Ik zie de motie als ondersteuning van het beleid.

In de motie op stuk nr. 23 wordt gevraagd, de verdubbeling van de Flevolijn te realiseren. Ik ontraad de aanneming van deze motie. Ik heb het al eerder gezegd; wij moeten niet vooruitlopen op de uitkomst van de planstudie OV SAAL 2020. Ik geef de indieners in overweging, de motie eventueel aan te houden totdat de planstudie begin 2011 klaar is.

De motie op stuk nr. 24 kan ik overnemen. De motie is ingediend door de leden Dijkma, Slob en Van Gent, die de regering verzoeken, te onderzoeken op welke wijze de goederenvervoersector zelf kan bijdragen aan het inpassen van het goederenvervoer, en de Kamer daarover uiterlijk 1 januari van het komende jaar te informeren. Ik denk dat dit past in het beleid dat wij willen uitvoeren. Ook door mijn voorganger is toegezegd om dit te onderzoeken. Voor 1 januari 2011 zal ik de Kamer informeren over de bestaande instrumenten om de bijdrage van de goederenvervoersector te realiseren.

De voorzitter:

Mevrouw de minister, wij duiden dit aan als ondersteuning van het beleid.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja. Ik dacht: ik doe het extra snel, zoals dit kabinet wil. Maar ik zal mij netjes houden aan de gewoonte van de Kamer.

Mevrouw Dijkma (PvdA):

Ik ben nogal wars van het fenomeen overbodige moties, dus als de minister toezegt dat dit wordt overgenomen, trek ik mijn motie in.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Prima.

De voorzitter:

Aangezien de motie-Dijksma c.s. (32404, nr. 24) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 25 van de leden De Rouwe en Aptroot. Mijn ambtsvoorganger heeft toegezegd dat er gekeken zou worden naar een betere benutting van de mogelijkheden. Dat overleg met Duitsland is nodig om de grensovergang bij Zevenaar en eventuele mogelijke maatregelen op het Duitse spoornet te realiseren. Dat moet natuurlijk wel binnen het budget gebeuren. Ik zie de motie dan ook als ondersteuning van staand beleid.

In de motie op stuk nr. 26 van de leden De Rouwe en Aptroot wordt de regering verzocht, het Programma Hoogfrequent Spoor verder uit te werken binnen de randvoorwaarden van geluidspreferente routing. Ik zie ook deze motie als ondersteuning van staand beleid. Stille treinen stimuleren we al, bijvoorbeeld door de stillere remblokken. Ook voor de differentiatie van de gebruiksvergoeding zijn plannen in voorbereiding. Ik zie de motie dus als ondersteuning van staand beleid.

De motie-De Rouwe op stuk nr. 27 verzoekt de regering om bij de nadere invulling van het project PHS expliciet in te gaan op het behoud van de lokale bereikbaarheid en de lokale leefbaarheid. Ook deze motie zie ik als ondersteuning van staand beleid. De leefbaarheid is belangrijk bij de uitwerking van het PHS, en in de voorkeursbeslissing van juni dit jaar is dit thema ook expliciet genoemd.

Dan kom ik bij de laatste motie, namelijk die op stuk nr. 28 van de leden De Rouwe en Aptroot, over de Flevolijn, de seinverdichting en het verzoek om hiervoor alvast een ruimtelijke reservering te maken. Ik heb al eerder aangegeven dat ik moties die nu al de keuze voor viersporigheid willen vastleggen, niet ondersteun, omdat ik daarmee wil wachten op de uitkomst van de planstudie OV SAAL 2020. Er kan geen ruimtelijke reservering voor viersporigheid worden opgenomen in het ontwerp-tracébesluit, omdat dit natuurlijk al bijna klaar is. Je kunt ook niet zomaar toekomstige ruimte reserveren. Ik kan echter wel met de gemeenten in overleg om te bezien hoe de gewenste ruimtelijke reservering mogelijk gemaakt kan worden. De gemeenten hebben daartoe immers het geëigende gemeentelijke instrumentarium. Ik zie dus ook deze motie als ondersteuning van staand beleid.

De heer Sharpe (PVV):

Voorzitter. Ik wil mijn motie op stuk nr. 20 aanhouden totdat ik van de minister een brief ter zake krijg, vlak voor de begrotingsbehandeling.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Sharpe stel ik voor, zijn motie (32404, nr. 20) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Uit deze ongecorrigeerde tekst mag niet worden geciteerd. Aan deze tekst kunnen geen rechten worden ontleend.