

Vergaderjaar 2010–2011

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 263**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 15 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 17 maart 2011 vervolgoverleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (29 984, nr. 255). Noot: Op verzoek van de commissie hebben de Nederlandse Spoorwegen en ProRail per afzonderlijke brief gereageerd op de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 januari 2011 inzake functioneren spoor en op de «quick wins spoor» zoals besproken tijdens de hoorzitting Winterproblematiek op het spoor d.d. 20 januari 2011. Beide brieven zijn zoals te doen gebruikelijk terug te vinden onder gerelateerde zaken;**
- **de lijst van vragen en antwoorden, opgesteld op 11 maart 2011 door de voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, inzake het functioneren van het spoor (29 984, nr. 261);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2010 over de uitvoering van de motie-Bashir over het verplichtstellen van een toilet in iedere trein (32 500 XII, nr. 61);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2011 over toiletten in de ov-keten (23 645, nr. 417);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 maart 2011 over de prestaties van NS en ProRail in 2010 en 2011 (29 984, nr. 259);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 maart 2011 ter beantwoording van de vragen van de vaste commissie over de MER-studie naar alternatieven voor de spoorboog bij Deventer (32 404, nr. 34);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 januari 2011 in reactie op het verzoek van de vaste commissie inzake het bergen van gestrande treinen op hoofdsporen en de ontvangen reacties van de spoorsector daarop (29 984, nr. 254);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzema (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Srijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 maart 2011 houdende informatie over het overleg van IVW met de spoorsector over diesellocomotieven en het bergen van gestrande treinen (29 984, nr. 258);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2011 ter begeleiding van de Vijfde voortgangsrapportage PHS en het Actieplan Groei op het Spoor (32 404, nr. 35);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 maart 2011 ter aanbieding van de FENS-rapportage over het 3e kwartaal van 2010 (29 984, nr. 260). Noot: Alleen de onderdelen Kwaliteitsverbetering Stations (KVS) en Infrastructuur zullen tijdens dit algemeen overleg aan de orde zijn. Voor de behandeling van het onderdeel Electronic Ticketing (ET) en Beheerste Toegang Stations (BTS) is deze brief geagendeerd voor het algemeen overleg ov-chipkaart d.d. 17 maart 2011;
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 januari 2011 houdende drie toezeggingen over spooronderwerpen waarover de stop van treinen te Assen, de bollensprinter en de stand van zaken in het Strategisch Platformoverleg ProRail – spooraannemers (29 984, nr. 253);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 januari 2011 houdende de toezegging, gedaan tijdens het AO Spoor d.d. 24 november 2010 inzake spoorveiligheid (mogelijkheid om ten aanzien van railveiligheid één minimumnorm vast te stellen waarmee vaststaat wanneer iets veilig is of niet) (29 893, nr. 113);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 januari 2011 over de aanpak van het stoptonend sein bij passages (STS-passages) (29 893, nr. 118);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 november 2010 over spoorwegovergangen (29 893, nr. 111);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 maart 2011 over de uitvoering van de motie over de regeling voor vervangend vervoer en de verbetering van de informatievoorziening bij verstoringen van het spoorvervoer (31 305, nr. 113) (31 305, nr. 193);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu over de toezegging m.b.t. de sluiting van station Emmen-Bargeres (31 801, nr. 18).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Snijder-Hazelhoff

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Sneep

**Voorzitter: Snijder-Hazelhoff**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, Bashir, Verhoeven, Haverkamp, Slob, De Jong, Monasch, Van Gent, Aptroot,

en mevrouw Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus, minister van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Dit is een voortzetting van het algemeen overleg Spoor, dat wij gistermiddag moesten afbreken na de eerste termijn van de Kamer en de beantwoording van de minister. We zijn nu toe aan de tweede termijn van de Kamer. Ik stel voor dat wij dezelfde volgorde aanhouden als gisteren, met uitzondering van de heer Aptroot, die graag als laatste het woord wil, omdat hij gisteren een deel heeft moeten missen. We doen gewoon een tweede termijn, zoals we anders ook hebben, met een spreektijd van 2 minuten en één interruptie. Ik heet de minister en de ambtelijke ondersteuning weer welkom. Het is aardig dat er ook weer publiek op de tribune is.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik merkte gisteren dat de minister toch alsnog serieus op zoek wil naar een oplossing voor de toiletten in de trein, waarover een motie is aangenomen, waarin sprake is van het verplicht stellen van een toilet in iedere trein vanaf 2015. Als de nieuwe concessie ingaat, moeten alle treinen, dus ook de 131 toiletloze sprinters, voorzien zijn van een toilet. Volgens ons moet NS deze toiletten zelf betalen. De Nederlandse Staat heeft immers ook geen geld gekregen toen NS besloot om die toiletloze treinen aan te schaffen en daarmee flink te bezuinigen. Ik zie overigens wel graag een onderbouwing van die 90 mln. en alle tegenoffertes. Ik heb hier zelf ook een offerte voor een toilet: voor € 23 per week, inclusief schoonmaakkosten. Dan kom ik uit op 1 mln. voor alle 130 sprinters. Met die 90 mln. zouden wij dan 90 jaar vooruit kunnen. Ik verzoek om die offerte even rond te delen.

Je kunt treinen op verschillende manieren van een toilet voorzien, bijvoorbeeld door een coupé met toilet achter de sprinter toe te voegen. Je kunt ook middenin de trein een toiletloze coupé verwisselen voor een coupé met een toilet. Dan blijft de trein even lang. In mijn motie wordt niet gevraagd om pas tegen 2029 toiletten in te bouwen. Dat zou ook dom zijn. Als je tegen 2029 alsnog toiletten gaat inbouwen, heb je die kosten toch nog, maar dan heb je al die tijd geen gebruik kunnen maken van een toilet. Ik vraag de minister dan ook om binnen twee weken met een brief te komen. Als zij met droge ogen kan beweren dat er uitvoering wordt gegeven aan die aangenomen motie, kunnen wij er in de Kamer naar kijken en er alsnog een debat over voeren.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Zoals gezegd gaat het ons in dit geval om de reiziger. Het gaat erom dat de prestaties op het spoor beter worden, of dat nu loopt via een concessie, een vervoersplan, meer concurrentie, andere boetes of andere bonussen. De minister heeft daarvoor plannen gepresenteerd. Het is gisteren duidelijk geworden dat de informatie in één hand komt en dat dit bij NS is, en dat was eigenlijk al duidelijk. Wij vinden dat prima, maar dit moet geen garantie voor de toekomst betekenen, als het gaat om de positie van NS ten opzichte van andere vervoerders. Wij zouden het geen goede zaak vinden als dat een argument zou zijn om andere vervoerders nooit meer toe te laten. De minister heeft gisteren uitgelegd dat over de nieuwe concessie en het beleidsvoornemen met één partij wordt gepraat. Volgens ons moet dat echt een open gesprek zijn met het oog op de toekomst van het spoor.

Ik hoor graag een toelichting van de minister op het feit dat NS veel winst maakt en ProRail veel verlies en over de manier waarop die twee organisaties naast elkaar bestaan; dat ProRail verlieslatend is en het met minder geld, kostenneutraal, dekkend moet doen. Wij hebben aangegeven dat wij 55% veel te laag vinden voor de prestatie-eisen. Enkele andere fracties hebben ook gezegd dat dit omhoog zou moeten. De minister is wat concreter ingegaan op mijn vragen hierover, maar ik heb toch het gevoel dat wij ervoor moeten waken om op grond van allerlei institutionele argumenten een simpele verbetering en een cultuurverandering niet door te voeren, dus daar zitten wij heel erg bovenop. Ik hoor graag een laatste reactie van de minister hierop.

Gisteren is bevestigd dat NS de reizigerstevredenheid zelf meet, terwijl de andere regionale vervoerders door het ministerie worden geconcludeerd. Dat vind ik een rare situatie. Ik hoor graag van de minister of dat klopt en waarom dat zo geregeld is. Ik had gisteren nog een opmerking willen maken over het nachtnet, maar dat kwam er niet meer van. Wij hebben voorgesteld om het nachtnet onderdeel te maken van de volgende concessie, vanaf 2014. Wij willen graag een onderzoek naar de mogelijkheden voor uitbreiding van het nachtnet. Daarbij denken wij vooral aan Brabant (Den Bosch, Eindhoven en Breda), Gelderland (Arnhem en Nijmegen), Amersfoort en Gouda. Ik hoor hierop graag een reactie.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Hoe belangrijk informatie is, hebben we ook gisteren mogen ervaren. De tribune is minder vol dan gisteren, toen er bij ons intern iets niet goed ging. Het is spijtig dat er minder mensen aanwezig zijn bij ons debat, maar hopelijk volgt men het nu via internet. Ik denk dat wij mogen constateren dat de huidige concessie niet optimaal is. Ik heb ook vragen gesteld over het meten van de naleving van de afspraken; of het niet de slager is die zijn eigen vlees keurt. De minister zegt dat dit logisch is. Aangezien wij afspraken hebben met een contractpartij en er vervolgens boetes op stellen, vraag ik mij af hoe logisch het is dat deze partij zelf zegt de afspraken wel of niet nagekomen te zijn. Wij hebben bij de concessie niet goed genoeg op de toiletten gelet. Het allerbelangrijkste is natuurlijk om de reiziger centraal te stellen. Er zijn allerlei normen over de tafel gevlogen, waarbij mensen zich afvragen of het nog om hen gaat.

Wat de nieuwe concessie betreft ben ik blij met de toezegging van de minister over het plan van aanpak. Ik had gevraagd of wij de reactie op het plan van de vervoersmaatschappij voor 1 mei kunnen ontvangen. Dat gaat een bepaalde trechter in en in juni krijgen wij het beleidsvoornemen. Voor die tijd willen wij weten of de minister naar links of naar rechts gaat op dat traject.

Wat de veiligheid betreft, heb ik gevraagd wanneer de Kamer de dynamische lijst met spoorwegovergangen krijgt. Is er ook een dynamische lijst met betrekking tot seinen en seinveiligheid?

Dank voor de beantwoording over De Bilt, waar twee gevaarlijke overwegen zijn. Het ging inderdaad om een tunnel. Er vindt overleg plaats tussen de minister en de gemeente over de spoorwegovergang bij de Leijenseweg. Ik heb gevraagd of dat overleg doorgaat en of de minister de Kamer daarvan op de hoogte wil houden.

Wat betreft de reisinformatie heb ik gevraagd naar het combineren daarvan. Sommige mensen gaan met de auto naar een transferium en willen dan verder met de trein. Dat moet ook kunnen in een reisplanner. De minister vroeg om een reactie op haar voorstel inzake de toiletten. Mijn fractie heeft de motie-Roemer gesteund. Wij gaan er dan ook van uit dat in 2 030 alle treinen voorzien zijn van een toilet, dat er in de tussenliggende periode toiletten aanwezig zijn in de intercity en dat de nieuwe concessiehouder verplicht is op trajecten langer dan 29 minuten ook een toilet te hebben, zodat je thuis kunt bekijken of je een trein hebt met een

toilet, zoals de minister heeft aangegeven. Als er andere mogelijkheden zijn, hoor ik dat graag, maar we kunnen een euro maar één keer uitgeven.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. We hebben gisteren een boeiend overleg gehad over toiletten en nog wat kleinere zaken, zoals vervoer- en beheersplannen en de aanpak bij calamiteiten zoals winterweer. Er zijn veel zaken in gang gezet rond NS en ProRail. Wij zouden graag een halfjaarlijkse spoorbrief van de minister willen hebben om te rapporteren over de voortgang van alles wat in gang is gezet. Dan kunnen wij het ook volgen en er zo nodig overleg over voeren met de minister. Ik vraag ook om de leesbaarheid van het vervoer- en beheerplan te verbeteren. Het zijn interessante boekwerken, maar kort samengevat vind ik ze weinig smart. Ik zou graag willen dat in dat soort plannen heel duidelijk wordt gemarkeerd wat de concrete acties zijn, wat er extra wordt gedaan ten opzichte van de voorgaande jaren en wat de deadlines zijn voor de verschillende projecten.

De minister kent onze opvatting dat het «inbesteden» of het onderhands aanbesteden van NS transparant moet zijn. Daarom willen wij dat er een programma van eisen komt, waarop wij later terugkomen, maar het moge duidelijk zijn dat dit wel iets meer is dan uitgangspunten in een beleidsvoornemen. Ik zou heel graag de bezuinigingsvoorstellen van NS en ProRail willen hebben. De minister heeft gezegd dat zij deze heeft. Ik vraag haar om deze te delen met de Kamer. Als wij weten wat er gebeurt, zijn wij ook een beetje gezamenlijk eigenaar van een proces waarin het onvermijdelijk lijkt te zijn dat er pijnlijke keuzes worden gemaakt. Ik ben blij te horen dat het slopen van de wissels niet in de bezuinigingsplannen zit. Ik heb gehoord dat er behoorlijk forse bedragen mee gemoeid zijn en dat er bijvoorbeeld nog 40 mln. bovenop zou komen. Ik wil hierin graag inzicht hebben om hierover te kunnen meepraten, zoals de minister heeft toegezegd.

Ik heb nog geen reactie gehad op mijn verzoek om de voortgangsrapportage van de Taskforce Vitaliteit Spoorsector, ook bekend als het strategisch platformoverleg, aan de Kamer toe te zenden. Daarin willen wij graag inzage hebben, om er zo nodig met de minister over te spreken. Ik heb aandacht gevraagd voor extra treinen naar Leeuwarden. De minister zegt dat dit bij de nieuwe concessie aan de orde komt. Het probleem is dat een provincie graag zelf wil investeren. Dat moet de komende jaren al gebeuren. Als je niet zeker weet of het in de concessie komt, blijven die investeringen ook uit. Dat is toch een vervelende situatie. Als wij van mening zijn dat er extra frequenties moeten komen, kunnen wij dat volgens mij gewoon uitspreken. Dan wordt dat straks netjes in de concessie geregeld en dan heeft de provincie ook een duidelijk signaal gekregen, zodat deze met geld over de brug kan komen. Als het Rijk daaraan nog iets moet bijdragen, heb ik gesuggereerd om dat uit de boetepot van NS te halen, want daar is deze ook voor bedoeld.

Mijn laatste opmerking betreft de verstoringen en de back-ups. Als er een calamiteit is, staan wij weer op onze achterste benen. Ik heb begrepen dat er voor veel systemen back-ups zijn, maar niet voor de buiteninstallaties, en dan vooral de relaiskasten. Ik zal de minister de techniek besparen, want die begrijp ik zelf ook niet. Bij een brand in zo'n kast kost het echt weken om het te herstellen. Ik zou hierover graag meer informatie willen, maar daarover moet dan met ProRail worden gecommuniceerd. Als er straks een probleem is, zitten we hier allemaal weer. Dat kunnen we beter voorkomen door te bekijken of er misschien alternatieven zijn.

De **voorzitter**: Bij de procedurevergadering is al een brief aan de minister gezonden over de voortgangsrapportage inzake de Taskforce Vitaliteit Spoor. Daar komt sowieso een reactie op, dus daar hoeft de minister nu niet op te antwoorden.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Allereerst dank ik de minister voor de beantwoording. Er zijn nog vier vragen open gebleven. Allereerst de STS-passages. Ik heb gisteren het verhaal verteld van de conducteur die betrokken was bij het ongeluk bij Barendrecht. Hij stelt dat ATB-Vv niet werkt bij STS-passages en ERTMS wel. Ziet de minister dat ook zo? Deelt zij onze mening dat probleempassages dan ook zo snel mogelijk moeten worden voorzien van ERTMS en dus niet van ATB-Vv? Deelt de minister onze mening dat ERTMS ook uitkomst biedt bij het verkorten van de dichtligtijden, die wij wegens de beperkte spreektijd gisteren niet volledig hebben kunnen behandelen? Graag een korte toelichting.

Tijdens werkbezoeken heb ik vernomen dat er bij het NS-personeel zorgen zijn over de beschikbaarheid van de spoorwegpolitie. Er kan een cultuurverandering optreden, wanneer men niet meer durft in te grijpen omdat men bang is dat de vereiste ondersteuning te lang op zich laat wachten. Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat de conducteurs echt controleren? Zij zitten soms uit angst in de eerste klas in plaats van de kaartjes te controleren, hoe ernstig dat ook is, maar soms wel begrijpelijk. Mijn laatste vraag gaat over de toiletten. Gisteren is een offerte toegezeggd aan mevrouw Van Gent. Daarbij zou ik graag een uitgewerkt kostenplaatje zien van het plaatsen van een standaardtreintoilet, waarbij gewoon gebruik wordt gemaakt van een gat in de bodem en dus niet van een toilet dat voldoet aan allerlei belachelijke Europese regelgeving. Ik onderstreep dat de minister gewoon lak moet hebben aan die vreselijke Europese regelgeving, die ons weer tegenwerkt. De PVV-fractie vindt toiletten in de trein een groot goed. Ik hoop dat de minister daar goed naar zal kijken bij het verlenen van een nieuwe concessie voor de periode na 2015.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik ben heel blij dat de minister en de Nederlandse Spoorwegen mijn idee om ov-miles te introduceren enthousiast hebben opgepikt. Over twee weken ga ik met de directeur NS-reizigers, mevrouw Thijssen, in gesprek, waarbij wij dit nader zullen uitwerken. Ik ben het met NS eens dat het stads- en streekvervoer er ook heel goed bij ingesluid kunnen worden. Dit kan ook heel mooi werken om de ov-chipkaart nog beter te introduceren dan nu het geval is. Daarbij moeten we wel rekening blijven houden met privacy-elementen. Ik zal zeker de vinger aan de pols houden. Ik krijg ook allerlei tips en suggesties over landen waar dit al gebeurt, soms gedeeltelijk, over hoe je dat kunt oppakken en waar je voor kunt sparen, dus het heeft wel iets losgemaakt. Ik hoop echt dat het mooie idee van ov-miles wordt ingevoerd, maar daarmee zijn natuurlijk niet alle problemen voor reizigers op het spoor opgelost. Dit is misschien het understatement van de dag, maar het is ook waar.

Er zijn nog een paar vragen blijven liggen. Ik vraag een duidelijke toezegging van de minister om binnen twee maanden te laten weten hoe zij mijn aangenomen motie om bij de vervoerskamer van de mededingingsautoriteit een spoorwaakhond op te tuigen gaat uitvoeren, want dat werd mij bij de beantwoording niet duidelijk.

Wat betreft de toiletten wil ik geen reclame maken voor welk bedrijf dan ook, maar ik kreeg laatst wel een heel interessante brief van BioCompact, zoals dat heet. Dat is helemaal GroenLinks natuurlijk. In deze fraaie brochure staat dat zij voor € 25 000 tot € 30 000 toiletten kunnen in bouwen in treinen. Dat lijkt mij een heel scherpe offerte. Ik zal de brochure aan de minister overhandigen, zodat zij deze bij haar afwegingen kan gebruiken. Het is een soort luxe Dixi. Ik weet uit ervaring bij het bezoeken van popconcerten dat de Dixi, die door de SP is voorgesteld, nogal wiebelig is. Daar moeten we serieus naar kijken. Alle gekheid op een stokje, wij moeten dit wel goed regelen. Ik zie de specificatie van de offerte van 90 mln. met belangstelling tegemoet, want dit moet echt wel voordeliger kunnen.



De heer **Bashir** (SP): Het gaat mij er ook om dat er allemaal alternatieven zijn. Ik wilde met mijn offerte het volgende duidelijk maken. Als er een wil is, is er altijd een weg. Dat moeten we gewoon gaan regelen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Daar ben ik het helemaal mee eens. Wij hebben ook een PVV-voorstel gekregen, om een gat in de trein te boren, en dan komt het allemaal goed, maar dat lijkt mij ook tochtig. Dat is ook tegen de regels die wij inmiddels hebben ingesteld, als het gaat om toiletten in treinen. Dat vind ik ook terecht, want op veel stations was het een stinkende boel, toen dat nog niet goed was geregeld.

Ik ben blij dat de minister mij heeft beloofd om te bekijken of station Dronten snel bediend kan worden. Ik heb begrepen dat wij binnen twee weken een brief daarover krijgen.

Mijn laatste vraag betreft de stations Emmen-Zuid en Emmen-Bargeres. Heb ik het goed begrepen dat de minister mij een onderzoek gaat bezorgen over de levensvatbaarheid van het openhouden van beide stations, zoals eerder is toegezegd? Daarbij ga ik er van uit dat het station Emmen-Bargeres niet wordt gesloopt en open blijft, want anders hebben wij natuurlijk niets aan zo'n onderzoek, maar dat zal de minister net zo goed begrijpen als ik.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Sorry, maar ik heb net een paar Friese klompen van Lutz Jacobi gekocht tijdens de veiling van miskopen. Er wordt nu druk getwitterd over wat de bestemming daarvan moet zijn, dus ik heb de inbreng van mevrouw Van Gent met één oor aangehoord. Toen we spraken over het sturingsmodel bij NS en ProRail, merkte de minister in een bijzin op dat de Europese Commissie eerder een tandje bij zet dan te kijken hoe dit zich in de landen ontwikkelt. Ze is zelfs begonnen met procedures tegen Frankrijk en Duitsland. De vraag is of de collega's van de minister de discussie opnieuw gaan voeren in de Transportraad. Ik kan mij voorstellen dat ook daar de wenkbrauwen worden gefronst en dat men zich afvraagt waar we nu eigenlijk mee bezig zijn. Bijna alle mensen die er in de jaren negentig in Nederland bij betrokken waren, zoals de heer Remkes, partijgenoot van de minister, hebben gezegd dat zij het nooit zo zouden doen, als zij het nog een keer over mochten doen. Op een gegeven moment zou je in Europa met elkaar moeten discussiëren over de vraag of dit wel verstandig is. Wij kunnen nog zo vaak over marktwerking praten, maar uiteindelijk behoort het openbaar vervoer tot de publieke zaak, waarbij wij de bevoegdheden niet aan marktpartijen willen overgeven. Kan de minister met haar collega's, bijvoorbeeld van Frankrijk en Duitsland, overleggen over de vraag of wij hierin zijn doorgeschooten? Hoe we het ook inrichten, het moet veel meer aan de landen worden overgelaten dan dat het een zaak van Europa is.

Er is gisteren uitvoerig gediscussieerd over de boete die NS is opgelegd. Ik denk dat een boete in dit sturingsmodel goed kan werken. Het is niet alleen naming en shaming, maar in dit model krijgt één partij een langdurige concessie en komt automatisch in een monopoliepositie. De reiziger kan nergens anders heen. Het aanbrenge van een extra prikkel in dit sturingsmodel, tussen de Staat als aandeelhouder en degene die de concessie heeft gekregen, lijkt mij alleen maar een versterking van het model. Ik geef toe dat we liever niet zouden beboeten, maar het helpt altijd wel als prikkel. Prikkel is nodig, wat voor model je ook kiest. Vanuit het perspectief van de reiziger zouden we het veel positiever moeten benaderen dat degene die de concessie heeft, een boete zal moeten betalen, als hij niet levert. De reiziger is er altijd de dupe van, niet alleen wat betreft zijn kaartje, maar in de hele serviceverlening. Als er vertraging is opgetreden, wordt deze in die boete verrekend. Ik vraag de minister om te bekijken of hier een aparte bestemming voor is. Ik zal hierop terugkomen bij het debat over de ov-gelden.

De kern van dit debat hoort de vraag te zijn hoe wij meer mensen in de trein krijgen. Kan de minister aangeven welke P+R-plaatsen wel werken en welke niet? Kan worden geëvalueerd wat werkt om mensen bij het station uit de auto te krijgen en de reis met de trein te laten vervolgen? Wat is de taak van de politie en de minister van Justitie als het gaat om de koperdiefstal bij ProRail? Wij hebben uit de pijlpijn begrepen dat er een lijst circuleert van wissels die zeer kwetsbaar zijn omdat zij koper bevatten. Is er zo'n lijst? Zo nee, vindt de minister het verstandig om te inventariseren welke wissels gevaar lopen door deze kwalijke acties?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Je ziet bij dit debat dat de lijnen van de minister en van de VVD-fractie deels gelijk op lopen, maar dat wij een paar stappen verder willen gaan. De VVD-fractie ziet het meest in radicaler ingrijpen bij NS, om NS echt terug te brengen tot een bedrijf dat passagierstreinen rijdt op het hoofdneta, en om er verder van alles en nog wat uit te halen. Bij de beoordeling van het concessievoorstel van de minister zullen wij sterk laten wegen of is bekeken wat het hoofdneta is, zodat de regionale lijnen kunnen gaan naar bedrijven die een voorstel doen in een openbare aanbesteding. Wij denken dat dit goed kan. De lijn Rotterdam-Hoek van Holland past prima bij Randstad Rail. Ik denk dat er dan een veel beter voorstel komt dan wanneer NS er blijft rijden. Laten we alle ballast, zoals het onroerend goed en het busbedrijf, eruithalen. Het hele bedrijfsleven is zich aan het concentreren op de kernactiviteiten, maar NS is toch wel een beetje rupsje-nooit-genoeg, dat alles zelf wil doen en ProRail er liefst ook weer bij zou nemen. Hoe meer ze gaan doen, hoe slechter het allemaal gaat, voorspel ik, dus terug naar de kerntaak om passagierstreinen te laten rijden op de hoofdroutes. Dat zou de VVD willen. Wij beoordelen bij de concessieverlening hoe ver de minister daarbij gaat. Ik sluit mij aan bij het verzoek van de heer Haverkamp om ons tijdig te informeren welke kant het met de concessie opgaat. Wij kunnen natuurlijk niet aanschrijven bij de gesprekken om mee te onderhandelen, maar als wij pas aan het eind van de rit informatie krijgen, wordt het slikken of stikken. Dat zouden wij niet willen. Daarom eisen wij om tussendoor een update te krijgen, zodat wij kunnen zien waar het op aan zal komen wat betreft de hoofdlijnen, letterlijk en figuurlijk. Ik sluit mij aan bij het verzoek van de heer Slob om de bezuinigingsvoorstellen van NS en ProRail te kunnen zien, maar ik wil er wel een reactie van de minister op, al is het maar een voorlopige. Ik vind dat wij er niet blind op moeten schieten. Het is goed om te weten hoe de minister er tegenaan kijkt. Wel graag tijdig, zodat wij mede sturing kunnen geven. Wij vinden veiligheid, waar wij erg aan hechten, veel belangrijker dan de discussie over de toiletten, waar ik mij niet mee zal bemoeien. Sommige voorstellen zijn niet serieus, maar andere gelukkig wel. Veiligheid is het belangrijkste. Wij vinden echt dat het straks onmogelijk moet zijn om door een rood sein te rijden. Ik zou zeggen dat we dat binnen 5 à 10 jaar moeten kunnen oplossen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over de bezuiniging van 160 mln. Het kabinet heeft in het regeerakkoord beloofd dat er 500 mln. extra wordt uitgetrokken voor infrastructuur. Zou de heer Aptroot ook willen weten van de minister welk deel van die 500 mln. naar het spoor gaat?

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, want bezuinigen is bezuinigen en dat gaan we niet compenseren door er elders weer geld bij te stoppen. Bezuinigen kan ook heel makkelijk bij deze monopolist.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, maar dat was mijn vraag niet. Ik begrijp dat is afgesproken dat er 160 mln. bezuinigd moet worden, maar in het regeerakkoord is ook afgesproken dat er 500 mln. extra wordt



uitgetrokken voor infrastructuur. Het lijkt mij toch interessant om te weten welk deel van die 500 mln. dan richting spoor gaat. Dat is mijn vraag. Misschien weet u meer dan ik. Dan hoor ik dat graag.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja, maar die voorsprong wil ik graag houden. Ik ga niet alles delen met GroenLinks.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan vraag ik het via u gewoon aan de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): Die 500 mln. is bedoeld voor investeringen in infrastructuur en kan dus nooit ergens in exploitatie komen. De VVD heeft altijd gezegd, maar ik weet niet of het kabinet dat exact zo overneemt, dat het in ieder geval twee derde moet zijn voor de wegen en dan kan het voor een derde worden geïnvesteerd in openbaar vervoer. Ik vind dat je daar niet star in moet zijn, maar je moet ook bekijken welke plannen op korte termijn uitvoerbaar zijn en de beste bijdrage leveren aan verbetering van de mobiliteit in Nederland. De achterstand bij het wegennet is aanmerkelijk groter dan de achterstand bij het spoor, dus daar moet het overgrote deel heen.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer Aptroot gebruikt tamelijk grote woorden wat betreft het wantrouwen dat hij heeft in NS. Hij zegt dat alles wat NS doet, niet tot betere resultaten zal leiden, als een rupsje-nooit-genoeg. Hij zegt daarna dat in de nieuwe concessie het hoofdgedeelte van het spoor, het intercitynetwerk, nu juist bij NS thuishoort. Naar mijn gevoel is dat een van de belangrijkste onderdelen van het spoor. Waarom wil hij dat wel graag bij NS houden, terwijl hij de regionale lijnen in een marktsituatie wil aanbesteden?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij willen niet dat alles openbaar wordt aanbesteed, want dat betekent het einde van het bedrijf NS. Wij willen naar een andere, klantgerichte NS, dus een einde van de huidige cultuur, maar daarvoor moet er nog heel veel gebeuren. Als we het hoofdnet openbaar aanbesteden, zie ik twee mogelijke partijen en dat zijn twee buitenlandse staatsbedrijven. Als dat gebeurt en bijvoorbeeld Deutsche Bahn neemt het over en we gaan vijftien jaar later weer aanbesteden, dan is er geen Nederlands bedrijf van enige omvang dat het kan overnemen. Dan zijn wij wellicht afhankelijk van één buitenlands staatsbedrijf, en dat wil ik niet. Als je het hebt over de regionale lijnen, zijn er genoeg bedrijven die dat soort porties op zich kunnen nemen. Bij het streekvervoer zien we dat er bijvoorbeeld weer een nieuwe busmaatschappij komt. Voor de kleinere delen zijn er genoeg bedrijven in de markt, dus daar is marktwerking, maar voor dat heel grote pakket hebben wij de angst dat er geen markt zal zijn. Dan word je afhankelijk van een andere monopolist. Als je afhankelijk bent van een monopolist, heb ik nog liever dat het een staatsmonopolie is.

De **voorzitter**: Een korte vervolgvraag, want we doen het debat niet over.

De heer **Verhoeven** (D66): Ja, ik zal het kort houden. De VVD is voor verbetering door concurrentie, maar alleen als het op de binnenlandse markt is. Als het in een wat grotere context is, van de Europese markt, dan deinst de VVD ervoor terug, want dat vindt zij te gevaarlijk. Dan worden we afhankelijk van het buitenland en dan laten we de Nederlandse reiziger liever met een bedrijf reizen dat door de heer Aptroot slecht wordt genoemd.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp die vergelijking met het buitenland niet. Wij willen overal zo veel mogelijk marktwerking en concurrentie, maar wij

denken dat er nauwelijks aanbieders zijn voor die heel grote portie van het hoofdnet en dat je straks wellicht van één aanbieder afhankelijk wordt. Dat zou dan bijvoorbeeld Deutsche Bahn zijn. Wij zeggen dat wij die situatie niet willen en dat wij dan liever afhankelijk zijn van dat ene bedrijf waarvan wij zelf de aandeelhouder zijn. Als D66 voorstelt om het hele hoofdnet ook openbaar aan te besteden, ben ik daar zeer in geïnteresseerd. Dat is wel de consequentie van zijn vraag. Als je het niet zo wilt doen zoals wij het willen, zal je het hele pakket op de markt moeten brengen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb geen voorstel gedaan, maar een vraag gesteld.

De heer **Monasch** (PvdA): Het is prettig dat wij als fractie van de Partij van de Arbeid kennis kunnen nemen van de onzalige voorstellen van de VVD. Misschien is het verstandig dat de VVD kennis gaat nemen van de privatisering van het spoor in Engeland, waar dit allemaal is uitgedraaid. Vreest de VVD niet dat de dienstregelingen niet meer op elkaar aansluiten en dat mensen nog meer moeten gaan overstappen, kortom, dat het zal leiden tot afbraak in plaats van tot betere dienstverlening op het spoor?

De heer **Aptroot** (VVD): Dit is weer de bekende PvdA-retoriek. Mag ik de heer Monasch eraan herinneren dat ik gedeputeerden en wethouders van de PvdA spreek die zeggen dat het hartstikke fijn zou zijn als zij in de provincie meer zeggenschap krijgen over de regionale lijnen en als dit niet meer alleen door NS wordt geregeld? In Groningen en Friesland wordt het door de provincie met private vervoerders geregeld. Dat zijn allemaal PvdA-bestuurders die er hartstikke enthousiast over zijn. Wij willen geen afbraak, maar een nieuw, slank NS dat alles op het hoofdnet goed laat rijden. Wij hebben er vertrouwen in dat de mensen in de provincie het regionale net veel beter zelf, een-op-een met de vervoerders kunnen regelen.

De heer **Monasch** (PvdA): De heer Aptroot gaat niet in op de rampzalige gevolgen van de privatisering in Engeland, waar iedereen steen en been klaagt over het bedrijfsleven.

De **voorzitter**: Nee, nee, we gaan hier geen debat voeren over Engeland.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik protesteer hiertegen. Ik heb mij gisteren buitengewoon rustig gehouden met interrupties. Dit is de eerste keer dat ik interrompeer.

De **voorzitter**: Ja, maar dit is een heel nieuw onderwerp dat u aansnijdt. We gaan niet discussiëren over hoe het in Engeland gaat. De heer Aptroot heeft al uitvoerig gesproken.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb een vervolgvraag.

De **voorzitter**: Een korte vervolgvraag en geen hele discussie over hoe het in Engeland gaat.

De heer **Monasch** (PvdA): Ja, sorry, maar dan doe ik een voorstel van orde om dat wel te doen. Als de heer Aptroot iets lanceert en vervolgens wegloopt en pas de volgende dag terugkomt, lijkt het mij heel fatsoenlijk dat wij dat hier even met elkaar kunnen bespreken

De **voorzitter**: Het spijt mij ontzettend, maar de heer Aptroot had gisteren een geldige reden. Daarom heb ik hem als voorzitter als eerste het woord

gegeven. Daar is iedereen mee akkoord gegaan. Er was ook geen andere mogelijkheid, ook niet voor mij. Ik vind dat u nu echt uw boekje te buiten gaat. Bewaart u dit voor een volgend debat, want ik vind dat u nu echt te ver gaat. We zitten in een tweede termijn. Ik vind echt dat u nu te uitdagend bezig bent. Ik stel voor dat de minister nu gaat antwoorden. U krijgt allemaal nog de gelegenheid om bij de minister een interruptie te plegen. Dit AO hebben we gisteren moeten afbreken. We hebben er nu een heel uur voor uitgetrokken, maar we hebben nu nog twintig minuten. Ik ga er toch van uit dat u straks ook nog graag een interruptie bij de minister wilt plegen.

De heer **Monasch** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Er hoort hier een politiek debat plaats te vinden en ik constateer dat u dat onmogelijk maakt.

De **voorzitter**: Ik maak niets onmogelijk. Ik vraag u alleen om zich te beperken tot waar het echt om gaat.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Mag ik in twee zinnen antwoorden?

De **voorzitter**: U mag antwoorden, maar de heer Monasch wil een vervolgvraag stellen en ik vraag aan de heer Monasch om dat zo kort mogelijk te doen en niet een hele discussie over Engeland erbij te betrekken.

De heer **Monasch** (PvdA): Dat bepaal ik zelf. Ik vind dit buitengewoon relevant voor de toekomst van de inrichting van het spoor. Als ik vind dat het relevant is, breng ik dat in en dat bepaalt u niet.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Monasch een korte vervolgvraag stelt. Dan kan de heer Aptroot antwoord geven.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn interruptie over Engeland. De heer Aptroot verwijst naar lijnen die in de marges van het net liggen, maar hij stelt interventies in de kern van het net voor. Dat zijn allerlei lijnen die verbonden zijn aan de dienstregelingen van het intercitynet. Dat is wezenlijk anders. Daarover heeft hij niet met PvdA-gedeputeerden gesproken.

De heer **Aptroot** (VVD): Een vergelijking met Engeland is niet aan de orde, want wij willen NS een staatsbedrijf laten. Al die verbindingen die globaal gesproken tussen alle grote steden gaan, en die vanuit Utrecht gaan en komen, vormen het hoofdnet, maar het gaat ons om de regionale lijnen. Daarvoor is wel degelijk groot enthousiasme in de regio, ook bij PvdA-bestuurders.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Mevrouw de voorzitter. Over de concessie voor het hoofdrailnet vanaf 2015 hebben de woordvoerders een aantal vragen gesteld. De concessie geldt nu voor de dagperiode van 6 uur 's ochtends tot 24 uur. Een van de wensen van de Kamer bij de nieuwe concessie is om het nachtnet uit te breiden. Dat is mij bekend. Ik wil hierover graag in brede zin met de Kamer spreken, want we moeten wel van tevoren bekijken wat reëel is. Alles wat je extra vraagt, kost ook geld, dus dat krijgen we dan minder binnen als concessiebudget. Ik parkeer deze vraag tot het debat over het beleidsvoornemen over de totaliteiten, dan kunnen de woordvoerders nadenken over de vraag waar zij graag 's nachts willen rijden. Er is ook gevraagd om voor 1 mei te reageren op het voorstel van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Daar ben ik gisteren niet heel expliciet op ingegaan, maar ik heb wel aangegeven dat ik met de FMN in

gesprek zal gaan. Ik wil het liefst zo snel mogelijk doorgronden wat er achter dat voorstel zit, want dat is nu nog redelijk op hoofdlijnen. Ik zal dat plannen. Ik doe mijn best om ervoor te zorgen dat het voor die periode gebeurt, maar het moet wel voldoende uitgewerkt zijn om het te kunnen beoordelen. Misschien wordt het iets later, maar ik doe mijn best om daarop te sturen.

In samenhang met de nieuwe concessies is ook gevraagd naar het voorstel over 160 mln. Ik ben met NS en ProRail in gesprek over een conceptvoorstel. Het lijkt mij het beste om het voorstel, met mijn visie daarop, aan de Kamer te doen toekomen als dat gesprek is afgerond. Dan kunnen wij discussiëren over het totale plaatje.

De heer Aptroot heeft gevraagd of wij de nieuwe concessie op tijd kunnen bespreken. Ik ben hier gisteren wat uitgebreider op ingegaan. Ik zal in juni komen met een beleidsvoornemen, waarin ik aangeef met welke partij ik het liefst verder wil gaan. Vervolgens gaan wij in discussie over de vraag wat er in de nieuwe concessie moet zitten. Dan kom ik met de voorhangconcessie naar de Kamer. Ik zal zo snel mogelijk in een brief op een rijtje zetten op welke momenten wij deze zullen bespreken. Ik spreek graag vroegtijdig met de Kamer over die concessie, zoals ik gisteren al heb gezegd, omdat je bij de debatten over het spoor ziet dat wij soms een ander beeld hebben van wat wij met de spoorpartijen hebben afgesproken. Deze keer moeten wij dan ook van tevoren de juiste vragen en de juiste eisen stellen.

Dan kom ik op de ordening en de brief die ik heb gestuurd over de verstoringen bij het spoor. Ik heb gisteren al gezegd dat ik blij ben dat er in brede zin enthousiast op is gereageerd. Ik zal de vinger aan de pols houden en de Kamer op de hoogte houden van de voortgang, zoals de heer Slob heeft gevraagd. We hebben ook elk halfjaar een verzamel-AO Spoor. Dat is ook een goede gelegenheid om op de stand van zaken in te gaan.

Er zijn ook een paar specifieke vragen gesteld. Het feit dat de reisinformatie in één hand wordt geplaatst, te weten bij NS, moet er niet toe leiden dat straks geen enkele andere partij de concessie kan krijgen, omdat NS over deze informatie gaat. Ik wil het zo hebben dat elke volgende concessiehouder die rol ook kan krijgen. Degene die het hoofdrailnet doet, met de meeste passagiers, zou die rol moeten krijgen.

De heer Monasch heeft gevraagd naar de beperkingen van uit Europa wat betreft de samenvoeging van ProRail bij het Rijk of van NS en ProRail. Ik ben gisteren ingegaan op de reden om niet verder te gaan dan dit. Dat is niet zozeer vanwege de Europese beperkingen als wel omdat ik vooral heb bekeken hoe de ordening op het spoor is, hoe daarover is geoordeeld in het debat van 2009, welke ervaringen wij daarna hebben opgedaan en waar je nog problemen ziet. De problemen die zich voordeden, bestonden vooral uit verstoringen. Het is misschien goed om hier te zeggen dat het eigenlijk best goed gaat op het spoor, maar als het een keer fout gaat, gaat het ook heel ernstig fout. Daar heb ik mij op willen concentreren. Het grootste probleem is dan de informatievoorziening en om het goed te regelen in de verkeersleidingsposten, zodat alles weer op gang komt. Daarom grijp ik ook daar in. Mocht de discussie zich in Europa opnieuw voordoen, dan zit ik er natuurlijk bovenop. Daarbij moet men wel beseffen dat ProRail helemaal geen marktpartij is. Dat is gewoon een overheidspartij. NS is dat wel, maar de overheid is 100% aandeelhouder. De heer Monasch probeerde er nog even in te gooien dat het vooral een kwaal is van de marktwerking, maar daar denk ik iets anders over, want volgens mij is het nog helemaal geen echte markt. De hoofdreden om ervoor te kiezen om de ordening op deze manier aan te passen is dat ik denk dat wij hiermee de problemen oplossen, en dat is voor mij nu even het belangrijkste.

Door een aantal woordvoerders is gevraagd naar de prestaties van NS en onze ambitie wat betreft het verstrekken van reisinformatie in de trein. Ik

heb dit gisteren ook geprobeerd te zeggen, maar het was kennelijk nog niet helder genoeg. Mijn streven is ook om een veel hogere ambitie op dat vlak te hebben. Ik heb bekeken waarom dat in het verleden niet tot stand kwam. Dat heeft ermee te maken dat er wordt gekozen voor een nauwe definitie. Ik geloof dat een van de woordvoerders zei dat maar 55% van de mensen het voldoende vindt, maar zo zit de definitie niet in elkaar. De definitie is dat 55% van de mensen een 7 of hoger geeft. Ik wil dat alles wat kan worden benut bij het verstrekken van informatie aan de reiziger, wordt benut, dus ik kom voor de zomer met de nieuwe KPI bij de Kamer en ik zal ervoor zorgen dat daar een fiks hogere ambitie in zit. Ik hoop dat ik daarmee duidelijk genoeg ben over de ambities.

De Kamer vraagt zich af of NS wel zichzelf zou moeten controleren.

Kunnen wij er wel op vertrouwen als men het eigen vlees keurt wat betreft de prestaties? Ik heb al eerder gezegd dat de gewoonte is dat organisaties altijd hun eigen audits doen om hun eigen prestaties te meten en dat je vervolgens als externe partij kunt auditen. In dit geval gebeurt dat ook. NS meet de klanttevredenheid. Dat hebben zij altijd al op eigen initiatief gedaan. De consumentenorganisaties zijn daarbij betrokken. Dat geeft ook al een beetje vreemde ogen erbij. Ik kan audits doen op die informatie, en dat doe ik ook af en toe, om te kijken of deze klopt. Volgens mij is dat goed georganiseerd. Er is ook gevraagd waarom wij dat niet helemaal zelf doen, maar dat door NS laten doen, in tegenstelling tot de situatie bij het streekvervoer. Bij het streekvervoer doen wij het helemaal niet, want die concessies worden door de provincies afgegeven. Het Rijk heeft daar helemaal geen rol in. Ik zou ook niet precies weten op welke manier de provincies dat doen. Nogmaals: ik denk dat er genoeg controle op controle zit, zowel met de consumentenorganisaties als met onze audits. Daarom heb ik er vooralsnog geen andere methodiek voor gekozen.

De heer Aptroot heeft nogmaals een betoog gehouden voor het kleiner maken van NS. In mijn antwoord aan de Kamer heb ik gisteren maar weer eens het kader geschetst waarbinnen wij opereren. Wij gaan over de aanleg van het spoor en het vervoer daaroverheen van A naar B. Via een concessie stellen wij partijen vervolgens in staat om dat vervoer te organiseren, zodat wij niet zelf die treinen hoeven te rijden. In die concessie staat welke afspraken wij met hen maken. Ik ga dus niet in op de bedrijfsvoering van deze organisaties. Ik kijk alleen of zij voldoen aan mijn wensen.

De heer Aptroot zegt ook: beoordeel dat aspect bij de concessieverlening. Dat zou een moment zijn waarop je daar wel iets over kunt zeggen.

Vervolgens is echter de vraag of dat inhoudelijk wenselijk is. Daarover verschil ik toch wel met hem van mening. In internationaal perspectief blijkt dat het in Japan hartstikke goed is om ook aan de stations, de voorzieningen en het reizigersvervoer te werken. Reizigers willen graag van A naar B, maar dan ook ergens terecht komen waar ze vervolgens aantrekkelijke activiteiten kunnen vinden.

Voor busvervoer geldt hetzelfde. Om die reiziger goed te kunnen helpen, kan het juist voordelig zijn als je ook busvervoer hebt. Dan kun je namelijk makkelijker op calamiteiten en andere zaken inspelen. Ik zie dus zelf niet in waarom dit nadelig zou uitwerken voor de reiziger. Ik vind wel dat NS zich in zijn activiteiten zo veel mogelijk moet focussen op zaken die goed voor die reiziger uitwerken. Ik heb gisteren ook gezegd dat bijvoorbeeld Strukton is afgestoten, omdat NS inziet dat het daarbij om ander werk gaat dan tot nu toe. Voor mijzelf zie ik echter geen rol om NS kleiner te maken.

Dan kom ik bij het punt van de veiligheid. Er zijn veel vragen gesteld over de seinen, over ERTMS en over ATB-Vv. Waarom is er gekozen voor de ATB-Vv-seinen? Ik heb een beetje het gevoel dat ERTMS door de Kamer als panacee voor alle problemen wordt beschouwd. Het kan soms een oplossing bieden, maar niet in alle gevallen. Over de dichtligtijden was een vraag gesteld door de heer De Jong. Daarbij werkt ERTMS capaciteits-

verhogend, zodat er meer treinen dicht achter elkaar kunnen rijden; daarmee zou je de problemen met de dichtligtijden gedeeltelijk kunnen oplossen.

Er spelen echter ook andere elementen een rol bij de oplossing. De voorkeur van de verschillende vervoerbedrijven voor ATB-Vv was met name ingegeven door de kortere doorlooptijd om dit systeem te kunnen implementeren, terwijl ERTMS een veel langere implementatietijd heeft. Inmiddels is bij bijna al het materieel dat voorzien is van ATB-Vv, in extra ATB-Vv-seinen geïnvesteerd. Dit dus een relatief goedkope en kosteneffectieve maatregel om de STS-problematiek op te lossen. Het is goedkoper dan om dit systeem weer helemaal te gaan vervangen door ERTMS. Ten aanzien van de koperdiefstal is er een lijst van kritische punten die ik niet zal publiceren. Daardoor worden mensen namelijk alleen maar op het idee gebracht waar ze het snel kunnen halen. Volgens mij heeft de heer Monasch hiernaar gevraagd. Ik weet niet of hijzelf met ProRail daarover wil spreken. Hij kan ook de beantwoording door de heer Opstelten van 3 maart 2011 erop naslaan. Maar misschien was het vooral zijn zorg of die lijst er is: zo'n lijst bestaat dus wel.

Ten aanzien van de vraag over spoorwegovergang de Leijenseweg in De Bilt kan ik zeggen dat ik in gesprek blijf en dat ik ervoor zal zorgen. De heer De Jong van de PVV heeft gevraagd wat ik aan de beschikbaarheid van de spoorwegpolitie doe. Hij vertelde dat hij ervaring ermee heeft. Ikzelf ben een tijdje terug ook meegereden en heb gesproken met mensen die bijzondere opsporingsmogelijkheden hebben. Mijn beeld is een ander dan dat van de heer De Jong. Het is niet zo dat NS vandalen niet meer durft aan te pakken omdat er te weinig spoorwegpolitie zou zijn. Er zijn namelijk 600 fte's beschikbaar gekomen voor de Service- en Veiligheidsteams (S&V-teams), die geweldsbevoegdheid hebben. Die kunnen dus goede ondersteuning bieden aan de hoofdconducteurs. Samen met de NS-veiligheidscentrale kunnen die S&V-teams krachtig optreden tegen vandalen en agressieplegers. NS ziet dan ook niet alleen het klantenoordeel over sociale veiligheid stijgen, maar ook het medewerkersoordeel. Het zou heel goed kunnen zijn dat de heer De Jong in zijn gesprekken hierover mensen heeft getroffen die daarmee problemen hebben, maar in algemene zin kan men dus constateren dat het gevoel van sociale veiligheid bij zowel de klanten als de medewerkers toeneemt. Dan ga ik in op de complexe discussie over de toiletten. Gisteren heb ik geprobeerd te zeggen dat ik grotendeels tegemoetkom aan de moties van de heer Bashir en de heer Roemer. Ik wil echter voorkomen dat de kosten bij het Rijk terechtkomen als gevolg van een te strikte doorvoering. Het mag namelijk niet ten koste gaan van andere ambities van I en M. Ik heb voorgesteld, en ik zal zo even bekijken hoe ik daarin nog iets verder kan gaan, om ervoor te zorgen dat treinen die langer dan een bepaalde tijdsduur rijden, altijd van toiletten zijn voorzien. De verplichting daartoe zal bij elke concessieverlening voor nieuw materieel worden opgenomen. Ook zal ik ervoor zorgen dat op de stations 40 extra toiletten worden gebouwd. Wellicht kunnen wij beide moties combineren door de nieuwe concessiehouder te verplichten om nieuwe toestellen standaard van toiletten te voorzien, en om bestaand materieel tot 2 030 ermee uit te rusten, zoals ooit de bedoeling was van de motie-Roemer. Van mij kan dat ook 2025 zijn, omdat de nieuwe concessie gaat lopen van 2015 tot 2025. Daarmee voorkom je dat de nieuwe concessiehouder tot 2025 niets doet en de opvolger in vijf jaar al die toiletten moet realiseren. In de concessie zou de verplichting tot een plan kunnen worden opgenomen waarin staat wanneer wat gerealiseerd moet zijn, zodat de Kamer er inzicht in heeft wanneer dat gaat gebeuren.

Als je het echter met terugwerkende kracht zou willen realiseren, komen die kosten bij ons terecht, omdat het niet in de concessie is opgenomen. Door het op deze manier te doen komen ze bij de nieuwe concessiehouder terecht, waarvan we natuurlijk nog niet weten wie dat zal zijn; ik heb



gisteren in deze commissie verschillende voorkeuren gehoord. Die nieuwe partij moet ook even de tijd worden gegund om erin te groeien. Of ze nu allemaal toiletten hebben of niet, je moet in ieder geval een zekere ingroeitijd bieden. Kortom: ik neem beide moties dus grotendeels over, met uitzondering van het per 2015 verplicht stellen dat al het rijdend materieel van een toilet is voorzien. Ik kies ervoor de ingroeitijd, zoals voorgesteld in de motie-Roemer, ietsjes in te korten. Ook zal ik aan de nieuwe concessiehouder vragen om in zijn concessie op te nemen hoe hij die ingroei gaat realiseren.

De prijs van de toiletten is dan eigenlijk niet meer interessant, want de kosten komen dan niet op ons bord maar op dat van de nieuwe concessiehouder terecht. Die zal het ongetwijfeld een plekje geven in de concessieprijs, maar dat is een andere discussie.

Er werd gevraagd om een specificatie van de prijs. De prijs is nu zo opgebouwd dat afhankelijk van de lengte van de 131 sprinters er 69 met één toilet en 62 met twee toiletten worden uitgerust. Dat zijn 193 toiletten maal de prijs van de toiletten, is 60 mln. Die potten zijn zo duur, omdat het moet worden aanbesteed, aan Europese regelgeving moet voldoen en het een gesloten systeem moet zijn. Je moet dus ook door het materieel heen boren; het behelst niet alleen het neerzetten van een toilet zoals dat thuis gebeurt. Bovenop die 60 mln. komt de aanschafprijs van extra treinstellen in verband met minder plaatsen per trein. Daarvoor heeft NS 85% genomen. Dat is wat men wil compenseren aan capaciteitsvermindering. De aanleg van de extra fecaliëninstallaties kost 2 mln. Het totaalbedrag is dan dus 90 mln.

Ongetwijfeld kan men erover discussiëren of het nog goedkoper kan. De discussie daarover heeft gisteravond, ook naar aanleiding van ons debat, plaatsgevonden bij Bombardier in Berlijn, tot elf uur 's avonds. De stem van de Kamer reikt dus ver. Bombardier heeft aangegeven met NS in gesprek te willen over de manier waarop men dat goedkoper kan gaan doen. Ook als de prijs lager wordt, mag het echter niet ten laste van ons eigen budget worden gerealiseerd. Los daarvan, verwacht ik dat de prijs omlaag zal gaan. Hoe meer offertes er binnenkomen, hoe interessanter het wordt.

Als je dit pas over een aantal jaren realiseert, is ook de garantie van de treinen afgelopen; de looptijd daarvan is vijf jaar. Dat is ook interessant, want dat biedt de mogelijkheid om het daarna veel slimmer en sneller te doen. Daarmee leg je ook druk op Bombardier om met een goede prijs te komen, omdat de nieuwe concessiehouder, met een slag om de arm NS, anders met anderen aan de slag zou kunnen gaan.

Het voorstel van de heer Bashir over de invoegtreinstellen vind ik ook wel een aantrekkelijke optie. Je kunt echter niet de huidige sprinters met bestaand materieel combineren. Dat is technisch niet mogelijk. Wel kunnen de huidige sprinters in de toekomst met nieuwe sprinters met toilet worden gecombineerd. Maar goed: tussen het bestellen van sprinters en het binnenkrijgen ervan zit enkele jaren. Er is dus geen directe oplossing, maar op termijn wel. Mijn beeld is nog steeds als volgt. Als we de verplichting om het op termijn te gaan doen, in een concessie opnemen, is er wellicht een en ander aan de prijs en de vorm te doen. In de toekomst lost zich dat probleem makkelijker op, terwijl het op de heel korte termijn echt een probleem zou zijn.

Op het punt van de back-up van de relaiskasten kom ik terug.

Een andere vraag had betrekking op Emmen-Bargeres. Daarover ga ik niet; dat heb ik gisteren al gezegd. De provincie Drenthe gaat over personenvervoer in Emmen. Ook de keuze voor het al dan niet openhouden is decentraal. Ik wil de Kamer dat onderzoek graag toesturen, maar ik ga niet als Rijk over die decentrale overheid heen zeggen dat zij dat station wel open moeten houden. Ik geef de Kamer het onderzoek, zodat zij op basis daarvan kan bezien of dat goed gebeurt, maar ik ga niet zeggen dat ik het ga openhouden.

Dan kom ik bij de vraag of wij aan de trein naar Leeuwarden moeten meebetalen, met geld uit welke boetepot dan ook. Laat ik beginnen met te zeggen: wij betalen NS nu geen subsidie; wij betalen niets, zij betalen ons. Wij hebben een afsprakenlijst waarin staat wat NS daarvoor moet doen. Alle wensen die wij bij een nieuwe concessie indienen – dat is namelijk het moment waarop je het weer kunt proberen, tenzij je nu een zak met geld meeneemt – kunnen vervolgens worden uitgevoerd; dat moet dan echter wel in brede zin gebeuren. De heer Slob komt nu met Leeuwarden. Stel dat een ander lid met Limburg komt. Je moet wel kunnen afwegen hoeveel je daarvoor over hebt in de mindering op de concessieprijs. In juni kom ik naar de Kamer toe met het beleidsvoornemen. Tussen juni dit jaar en volgend jaar zullen we met elkaar proberen die concessie vorm te geven. In die periode moeten wij met elkaar gaan bekijken wat wij er bovenop willen: hoe willen we meer ambitie tonen ten opzichte van het huidige plan? Ik zie echter geen mogelijkheid om nu al één nieuw stukje toe te zeggen. Daarvoor moet ik het in zijn totaliteit bekijken. Waarom maakt NS winst en ProRail verlies? Het verschil is als volgt. ProRail werkt vooral met subsidie van I en M en hoeft geen winst te maken. NS moet als bedrijf de eigen broek ophouden en wordt door de aandeelhouders daarop gestuurd. Dan kom ik bij de dynamische lijst van de seinen. Het gaat bij ons altijd over spoorwegovergangen en niet over seinen. Er is gevraagd waarom ik niet ook een lijst van seinen maak. Momenteel is die er niet. Ik kan aan ProRail vragen of dat tot de mogelijkheden behoort en of dat ingewikkeld is om te realiseren. Wij hebben wel een programma per overgang en dat is bekend.

De **voorzitter**: De heer Bashir heeft nog een dringende vraag. Omdat hij in de tweede termijn niet meer het woord had gekregen, mag hij nog een korte vraag stellen.

De heer **Bashir** (SP): In mijn tweede termijn had ik nog het volgende gevraagd. De minister heeft nu een heel constructieve houding aangenomen. Ik heb haar om een brief gevraagd met daarin een overzicht van alle dingen die zij nu heeft genoemd en wat zij ook echt in de concessie geregeld wil krijgen. Dan kunnen wij dat namelijk naast de moties leggen en een nieuwe afweging maken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent had nog een vraag ten aanzien van de waakhond. Ik zie ook nog een vinger van de heer Monasch. Heel kort.

De heer **Monasch** (PvdA): Het mag ook per brief, maar ik wil in ieder geval horen welke acties ProRail onderneemt naar aanleiding van de lijst met wissels die men bij ProRail heeft gemaakt. Ook had ik gevraagd naar de P+R-plekken. Hoe functioneren die? Wat gaat goed en wat gaat niet goed? Hoe denkt de minister te kunnen verbeteren wat niet goed gaat?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De minister heeft aangegeven dat zij later terugkomt op de back-ups van de relaiskasten. Ik neem aan dat wij dan een bericht krijgen waarin staat vermeld hoe ProRail met deze problematiek omgaat.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik had gevraagd naar de gecombineerde reisinformatie, voor mensen die een stukje met de auto willen en daarna met het openbaar vervoer, of omgekeerd.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik doe altijd mijn best alle vragen te beantwoorden. Van sommige vragen denk ik: nu niet, dat komt nog wel. Maar die vragen komen toch weer terug. ik zal ze dus allemaal weer beantwoorden. De belangrijke vraag van mevrouw Van

Gent over de NMa had ik over het hoofd gezien. Ik heb aangegeven dat wij indertijd tijdelijk de IVW erop hebben gezet. Voor de zomer zouden wij bekijken of dat goed werkte. Binnen drie maanden kan ik er op zijn vroegst op terugkomen. Ik ben van zins om het positief in die richting te benaderen, dus ik ga bekijken of wij het die kant op kunnen uitwerken. Als ik ergens tegen aanstoot, kom ik daar bij de Kamer op terug. Ten aanzien van de back-up van de relaiskasten zal ik voor informatie zorgen.

Ik weet dat wij informatie hebben over P+R. Het is een onderdeel van het Actieplan Groei op het Spoor, waarin wordt gestreefd naar 5% groei. Daarvoor is van 2008 tot 2012 30 mln. beschikbaar. Dat houdt het bouwen van parkeerplaatsen en parkeergarages in. Daarin wordt goed samengewerkt. Wil de heer Monasch aan het eind van het actieplan informatie hebben of ook al tussendoor? Ik stel voor, dat tussentijds in de voortgangsrapportage te doen.

Aan gecombineerde multimodale reisinformatie wordt gewerkt door de NDW en de NDOV, het nationale datacentrum. De mark kan daarop allerlei toepassingen gaan maken. Ik vind het ook heel belangrijk dat de markt daar veel mogelijkheden voor krijgt, zodat er niet slechts in één structuur wordt gewerkt.

Wat de vraag van de heer Bashir betreft: ik leg het graag vast in een brief. Ter plekke zijn een aantal opties bedacht hoe hierop in te gaan. In eerste instantie dacht ik dat wij het hele debat gingen overdoen. Ik probeerde ook een beetje te achterhalen hoe de heer Bashir erin zit. Maar goed: ik leg het graag vast in een brief, die de heer Bashir naast de motie kan leggen; die brief komt zo snel mogelijk.

De heer **Bashir** (SP): De minister had ook gesproken over de optie om een aantal jaren de tijd te nemen om de treinen om te bouwen. Wij ontvangen graag een tijdschema waarin wordt uiteengezet hoe de minister dat voor zich ziet. Die brief krijgen wij graag binnen drie weken.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat is goed. Ik voel in ieder geval dat de engel wat uit het debat is; dat is goed.

De heer **Monasch** (PvdA): Dan blijft de vraag liggen wat ProRail doet met die lijst met wissels. Welke acties onderneemt men? Het is nogal belangrijk.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn diverse acties. Ik heb er al eerder iets over gezegd in een Kamerdebat. Er wordt bekeken of een extra alarmsysteem kan worden aangelegd dat afgaat zodra beide onderdelen worden gestolen. Als één van de onderdelen van de wissel wordt gestolen, is er nog niet zoveel aan de hand. Als echter beide gestolen zijn, kun je niet meer signaleren. Ook wordt er gekeken naar vervanging van materialen. Ook wordt er extra bewaking ingezet, worden er wisselklemmen geplaatst enzovoorts. Er is dus een hele lijst met acties om diefstal te voorkomen. Het liefst zou ik alles onder stroom zetten. Dat kan echter niet, want dat is levensgevaarlijk. ProRail doet in ieder geval zijn uiterste best om zulke diefstallen terug te dringen en in de toekomst onmogelijk te maken.

De **voorzitter**: Daarmee zijn wij aan het einde gekomen van het debat. Ik heb nog een heel lijstje met toezeggingen. Ik concludeer dat het toch niet handig was om een knip te maken tussen de eerste en de tweede termijn. Wij hebben toch bijna een heel debat overgedaan en lopen nu geweldig uit, met een klem op het volgende AO. Wel heeft de Kamer heel veel bereikt, want er liggen tien toezeggingen.

1. De minister zegt toe, de Kamer binnen drie weken schriftelijk te informeren over het gehele tijdspad inzake gunning van de concessie.

2. De minister zal met consumentenorganisaties in overleg treden over het beleidsvoornemen inzake gunning van de concessie voor het hoofdrailnet en de Kamer daarover medio juni 2011 informeren. Daarbij zal zij het rapport Het Nieuwe Spoorplan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland betrekken en tevens ingaan op het verzoek om een programma van eisen bij te voegen en de uitbreiding van het nachtnet te onderzoeken.

De heer **Haverkamp** (CDA): De reactie op dat rapport zouden wij al rond 1 mei krijgen. Dat zou dus los daarvan staan.

De **voorzitter**: Dat staat genoteerd.

3. De minister zegt toe, de Kamer voor het zomerreces van 2011 te informeren over een eventuele herziening van de kernprestatie-indicatoren en daarbij expliciet de kernprestatie-indicator voor reizigersinformatie te betrekken.
4. De minister zal de Kamer deelgenoot maken van de bezuinigingsplannen van NS en van ProRail; tevens zal zij de Kamer voorzien van haar reactie. Binnen welke termijn doet zij dat?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Wellicht is het handig om dat gelijk met het beleidsvoornemen te doen, omdat die zaken aan elkaar gelinkt zijn. Degene die de nieuwe concessie krijgt, krijgt ook het verzoek om 160 mln. erbij te leveren. Het lijkt mij dus handig om het zo te doen.

De **voorzitter**: Dat wordt dan dus juni 2011.

5. De minister zegt toe, de toiletten in de trein verplicht te stellen vóór 2025, deze verplichting op te nemen in de nieuwe concessie en hierover een brief te sturen.
6. De minister zegt toe, de Kamer schriftelijk te informeren over de mogelijkheden voor de bediening van station Dronten en over het onderzoek naar levensvatbaarheid van de stations Emmen-Zuid en Emmen-Bargeres.
7. De minister zegt toe, de Kamer binnen drie maanden te informeren over de stand van zaken ten aanzien van de motie-Van Gent (31843, nr. 7) over extra bevoegdheden voor het NMa.
8. De minister zegt toe, de Kamer de dynamische lijst met spoorwegovergangen te doen toekomen. Wanneer kunnen wij die verwachten?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Die heeft de Kamer al. De heer Haverkamp heeft gevraagd of ik ook een lijst met dynamische seinen kan opstellen. Daarvoor moet ik eerst overleggen met ProRail. Over een of twee weken kom ik bij de Kamer met een reactie.

De **voorzitter**: 9. De minister ontvangt vóór juli 2011 een advies van de spoorsector inzake een alerteringssysteem voor machinisten die een rood sein passeren; de minister zal de Kamer informeren over eventuele vervolgstappen op dit punt.

10. De minister zegt toe, de Kamer nader te informeren over de problemen ten aanzien van de relaiskasten.