

Vergaderjaar 2011–2012

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 275

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 november 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 11 oktober 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **het spoor**. (De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Paulus Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouwehand (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), Ulenbelt (SP), 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).

Voorzitter: Houwers
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Houwers, Monasch, Smits, Haverkamp, Aptroot, Voortman, Verhoeven, De Jong, Wiegman-van Meppelen Scheppink,

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

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg. Een speciaal welkom aan de minister en de haar ondersteunende ambtenaren. De spreektijd per fractie is acht minuten.

In dit algemeen overleg zal namens de ChristenUnie aanschuiven mevrouw Wiegman in plaats van de heer Slob. Daarnaast heb ik begrepen dat mevrouw Voortman namens GroenLinks hier het woord zal voeren. Mevrouw Smits is namens de SP-fractie de vervangster van de heer Bashir die in verband met persoonlijke omstandigheden niet aanwezig kan zijn.

Op de agenda staat de nog te ontvangen brief inzake een beleidsvoornemen van de minister ten aanzien van de gunning van de concessie voor het hoofdrailnet. De minister heeft de Kamer per openbare brief van 19 september onder 22 026, nr. 340 laten weten dat zij, in tegenstelling tot wat eerder is gewisseld, nog niet in staat is geweest deze brief aan de Kamer te zenden. Zij laat weten dat het proces grote zorgvuldigheid vereist omdat het om het belang van de reizigers en om grote financiële belangen gaat.

Uw commissie heeft met de voorzitter van de Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor afspraken gemaakt over de behandeling van de aanbevelingen die door de Algemene Rekenkamer zijn gedaan over de besteding van budgetten door ProRail. Afgesproken is dat uw commissie zich in dit stadium nog niet zal uitspreken over de langetermijnaanbevelingen maar dat zij zich in dit stadium alleen bezighoudt met de aanbevelingen die lopende kwesties betreffen. Daarbij mag bijvoorbeeld gedacht wordt aan het huishoudboekje van ProRail voor 2011–2012. In ieder geval scheiden we de lange termijn van de korte termijn. Ik verzoek u allen daarmee rekening te houden in uw inbreng zodat wij op die manier gericht dit algemeen overleg kunnen voeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begin met ProRail naar aanleiding van het rapport van de Algemene Rekenkamer. Er is inderdaad een onderzoekscommissie van de Kamer bezig. Genoemd rapport over ProRail zal daaraan een bijdrage leveren. Ik wil over die langer termijn zeker niet praten, maar al een paar jaar roep ik namens de VVD dat de cijfers van ProRail niet duidelijk zijn. Ik heb wel eens gezegd dat er geen touw aan vast te knopen is. Steeds blijken cijfers van ProRail over het spoor weer anders te zijn. Als dan uiteindelijk de uitgaven kloppen met het oorspronkelijke investeringsbedrag, komen we er achter dat bijvoorbeeld maar de helft van het spoor is aangepast of beveiligd, vergeleken met wat e eerst afgesproken was. Het gaat ook de komende jaren om 2,5 mld. die in het spoor worden geïnvesteerd. Dat betreft normaal onderhoud, vervangingen en uitbreidingen. Daarbovenop komt nog een bedrag van 4,5 mld. voor het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS). De belastingbetaler stopt dus elk jaar heel veel geld in het spoor en dat terwijl wij niet kunnen beoordelen of het geld goed wordt besteed. Wij vermoeden van niet. Ik denk eerlijk gezegd dat het veel beter zou kunnen. Wij wachten op de Kamercommissie voor een definitief oordeel over hoe het spoor in de toekomst moet worden georganiseerd, welke systeemkeuzen gemaakt moeten worden en wat de positie van de NS, ProRail en het ministerie is. Wel willen wij voorkomen dat de komende tijd projecten niet goed gaan

en dat het geld niet wordt uitgegeven. Want hoe gaat het nu? ProRail beoordeelt of iets noodzakelijk is qua investeringen. Het omschrijft zelf het project en maakt de keuzes. Het stelt zelf de begroting vast. ProRail krijgt het budget en vervolgens voert ProRail het project uit. Als het dan rapporteert kunnen we nauwelijks checken of het allemaal wel klopt met wat we hadden afgesproken. Dat is de reden dat we als VVD voorstellen dat we met onmiddellijke ingang over ieder spoorproject dat we starten en dat niet past onder het gewone lopende reguliere onderhoud, een oordeel van onafhankelijke deskundigen vragen. Een oordeel zowel over de noodzaak als over de voorgestelde oplossing en de daarvoor gevraagde bedragen. In feite dus wat heel veel Nederlanders ook vragen als er iets belangrijks is, namelijk een second opinion. Dat vraag je soms bij de arts of als je een huis koopt. We vinden dat we dat voor de grote spoorprojecten ook moeten doen. Als je het onvriendelijk zegt, is het een beetje het onder curatele stellen van ProRail, maar we denken dat dit nodig is want elke maand geeft ProRail in feite 200 mln. uit. Is de minister daartoe bereid?

De heer **Verhoeven** (D66): Als de heer Aptroot komt met voorstellen om vrachtwagens rechts te laten rijden of om 130 km/u toe te staan, dan neem ik hem op zichzelf nog wel serieus. Hij heeft de afgelopen dagen geroepen dat de ProRail-top zou moeten worden ontslagen. Vervolgens werd het onder curatele stellen en het enige wat er nu nog is overgebleven van al deze grote woorden, is het vragen van een second opinion. Dus ik vraag mij af wat de heer Aptroot nu precies wil. Wil hij alleen maar roepen dat ProRail niet deugt en wegmoet en dat we de geldkraan dicht moeten draaien, terwijl er nota bene sprake is van een onderbesteding? Of heeft de heer Aptroot ook gewoon echt wel een visie op spoor, zodat hij iets meer kan vertellen hoe hij dat wil verbeteren? Ik hoor hem namelijk alleen maar spreken over een ontslagbrief en dat soort zaken.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het wat ons betreft noodzakelijke ontslag niet genoemd. Dat heb ik een aantal keren eerder wel gebracht; daar is van andere fracties echter geen steun voor. Overigens, degene die de allerhoogste positie bekleedt bij ProRail is pas dit voorjaar gestart. Dus die reken ik het niet aan. Ik zou wel vinden dat elders in de top en zeker in de raad van commissarissen mensen zouden moeten worden vervangen. Ik refereer aan de bief van Rover waarin staat dat de raad van commissarissen heeft gefaald in het toezicht en dat die weg zou moeten. Dus ik krijg toch van niet onverdachte hoek steun daarvoor. Maar ik blijf het niet elke vergadering herhalen als niemand in deze Kamer verder ProRail wil aanpakken maar het eigenlijk wel mooi vindt. Er gaan per maand 200 mln. doorheen. We hebben grote twijfels over de projecten. Ik ga niet zeggen «haal ProRail er tussenuit», maar laat nu ten aanzien van de grote projecten, niet zijnde het gewone onderhoud, door bijvoorbeeld een ingenieursbureau dat niet direct voor ProRail werkt, checken of de voorgestelde oplossing en het bedrag ook kloppen. Want nu hebben we er geen zicht op en dat is voor structureel 2,5 mld. per jaar eigenlijk niet aanvaardbaar.

De heer **Verhoeven** (D66): Het klinkt in ieder geval als een pleidooi voor extra lagen en extra onderzoeken en lasten. Ik ben dan ook benieuwd naar de reactie van de minister. Waar ik nog veel benieuwder naar ben, is naar wat de heer Aptroot vindt van de situatie op het ministerie, het toezicht op ProRail en de manier waarop de minister haar taak als eindverantwoordelijke opdrachtgever heeft ingevuld. Ik wijs er daarbij op dat de minister verantwoordelijk is voor het informeren van de Kamer. Dat is dus niet ProRail maar de minister met wie we vandaag in gesprek zijn. Wat vindt de heer Aptroot van het functioneren en de rol van het ministerie hierin?

De heer **Aptroot** (VVD): Over hoe het in totaliteit gaat, wil ik naderhand wel praten maar ik kan u wel zeggen dat ik dit voorstel doe omdat de Algemene Rekenkamer aangeeft dat voor het beoordelen van dit soort projecten op het ministerie kennelijk maar 2,5 fte beschikbaar is. Als het om dit soort grote projecten en grote bedragen gaat, ook als je het door derden laat uitvoeren, zelfs als je het door het eigen staatsbedrijf ProRail laat uitvoeren, dan moet je wel de vinger aan de pols kunnen houden. Dan moet je wel plannen en budgetten kunnen beoordelen. Die knowhow is er kennelijk niet bij ProRail, althans die doet rare dingen. De tegenmacht is er op dit moment niet wat betreft het ministerie. De minister zal dus ongetwijfeld met het rapport van de Algemene Rekenkamer en met het rapport waarmee de Kamer komt aan de slag gaan. Ik wil nu echter een noodverbandje zodat we het even kunnen checken. En dan heb ik liever af en toe dat wij enige duizenden euro's uitgeven aan een goed advies, dan dat we de kans lopen dat projecten van tientallen of honderden miljoenen euro's verkeerd worden uitgevoerd.

De heer **Haverkamp** (CDA): De heer Aptroot zegt: als ik het onvriendelijk zeg, stel ik ProRail onder curatele. We kennen de heer Aptroot goed genoeg, hij kan dingen alleen maar op een vriendelijke manier zeggen. Ik wijs hem er wel op dat hij niet ProRail maar feitelijk het ministerie onder curatele gaat stellen. We hebben een ordening en daarbinnen geldt dat ProRail opdrachten uitvoert voor het ministerie. Het ministerie heeft ons een aantal verbeterstappen aangegeven waarop de controle door de Kamer plaatsvindt. Begrijp ik nu de heer Aptroot zo dat hij zegt dat deze brief voor hem onvoldoende is en dat hij naast de maatregelen van de minister nog een soort extra accountantscontrole en een onderzoek door een ingenieursbureau wil? Aan wie rapporteren deze mensen dan?

De heer **Aptroot** (VVD): Wat mij duidelijk is, is dat er bij de Kamer en kennelijk ook volgens het ARK-rapport op dit moment bij het ministerie, onvoldoende knowhow is om te beoordelen wat er in het spoor en bij ProRail omgaat. Dat moeten we dan niet laten lopen. Ik vind het te vroeg om definitief te kunnen concluderen hoe we het in de toekomst onderbrengen, want daar hebben we onze eigen commissie voor, maar ik vind dat noodverbandje noodzakelijk om ervoor te zorgen dat we voor de grote projecten een deskundig derdenadvies, een second opinion krijgen. Bij ProRail kun je die second opinion niet halen. Die zullen alles wat ze zelf doen mooi vinden. Bij het ministerie is er de mogelijkheid niet. Wij kunnen het als Kamer zeker niet. Dus het lijkt mij een heel verstandig voorstel dat ik doe.

Wat betreft de exploitatie van de Betuweroute begrijpen we op zichzelf het voorstel van de minister om Keyrail vanaf september 2013 voor minimaal tien jaar de exploitatie van de Betuweroute te laten uitvoeren. Toch plaatsen we er nog een vraagtekentje bij, want het zou kunnen zijn dat wij als gevolg van de discussie die er komt als het rapport van de onderzoekscommissie binnen is, een ander soort organisatie voor het spoor kiezen. Als we dan nu voor een heel lange tijd de exploitatie van de Betuweroute vastleggen, kunnen we wellicht niet de meest optimale organisatie voor het totale spoor krijgen. Ik vraag de minister dan ook of het niet handig zou zijn om bijvoorbeeld die exploitatie van de Betuweroute door Keyrail voor enige tijd te verlengen, bijvoorbeeld twee jaar. Als we dan volgend jaar de definitieve discussie over het spoor hebben, kunnen we kijken hoe we het definitief onderbrengen. Wij steunen overigens het voorstel voor één loket voor het goederenspoor. Het is wat ons betreft prima als Keyrail dat doet; wij vinden het belangrijk dat goederenvervoerders bij één loket terechtkunnen als ze een treinpad nodig hebben.

Met betrekking tot de aansluiting van de Betuweroute in Duitsland zucht ik maar even, maar volgens mij doen alle collega-fracties, de minister en de mensen op het ministerie dat ook. Is er nog iets nieuws te melden?

In de brief van de minister staat dat de tarieven voor goederenvervoer wel eens zo zouden kunnen zijn dat er een zekere stimulans is om niet het gewone spoor maar de Betuweroute te gebruiken. Is er al iets bekend over tariefstelling 2012 en zit daar een stimulans voor de Betuweroute in? Dan de nieuwe stations. Steun voor het standpunt van de regering waarbij er alleen sprake kan zijn van nieuwe stations als er voldoende nieuwe klanten zijn, het in de dienstregeling duurzaam is in te passen en het structureel kostendekkend is. Wij vinden dat er de laatste jaren te veel sprake is geweest van: als een gemeente iets roept, dan openen we wel een nieuw station. Dat lijkt klantvriendelijk maar daarmee zullen we uiteindelijk het spoor verder vertragen. Dan de fietsenstallingen bij de stations. Die zijn wel degelijk belangrijk want het openbaar vervoer functioneert alleen goed als het voor- en het natransport goed geregeld is. Dat betekent dat de trein moet aansluiten op de andere vormen van openbaar vervoer. Je moet je fiets of je auto zo dicht mogelijk in de buurt van het station of bij een ander overstappunt goed kunnen parkeren. Als het parkeren te duur wordt, haken de reizigers af, maar als er ontoereikende voorzieningen zijn en je je fiets niet veilig kunt stallen, werkt dat ook tegen het openbaar vervoer. Wij zijn misschien wel als enige fractie geïnteresseerd in het draaien van een proef waar de minister over schrijft – Utrecht heeft dat voornemen – om te kijken of het betaald parkeren zou werken. Ik zeg er wel bij dat wij wel van tevoren zouden willen weten wat de voorwaarden en de uitgangspunten voor die proef zijn. Het zal namelijk een heel redelijk bedragje moeten zijn en de fietser zal er ook iets voor moeten terugkrijgen. Krijgt hij dan meer zekerheid? Is er dan bewaking? Is het dan veilig? Wat ons betreft is het niet zo dat het altijd gratis moet zijn. Wij willen dat er echt goede voorzieningen voor fietsparkeren bij de stations zijn en dan is wat ons betreft betaling van een bedragje bespreekbaar, maar het hangt er wel van af hoe dat wordt georganiseerd.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): U geeft enerzijds aan dat het fietsparkeren niet te duur mag zijn en anderzijds zegt u dat het ook niet ontoereikend mag zijn. Volgens mij is dat precies het punt: dé fietser bestaat niet. Je hebt heel veel verschillende soorten fietsers. Wat zou u er dan van vinden dat je juist inzet op die diversiteit van fietsers en dat je dan dus ook kijkt naar de optie van een deel betaald en een deel onbetaald? Op die manier kom je dan volgens mij aan de wens van alle fietsers tegemoet.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat is op zich een heel redelijke stellingname. Er zullen mensen zijn die bereid zijn wat te betalen maar dan wel onder de voorwaarde dat de stalling schoon, veilig en bewaakt is. Er zullen ook mensen zijn die zeggen: die fiets is toch niets waard, dus het interesseert me geen klap. Wij constateren dat met de manier waarop het tot nu toe gaat we steeds meer knelpunten krijgen. Er is nauwelijks meer extra ruimte. Op maaiveld fietsvoorzieningen uitbreiden kan niet, dus dat moet onder de grond of in hoogbouw. Dat kost heel veel geld. Als we het fietsparkeren aanmerkelijk kunnen verbeteren is het wat ons betreft bespreekbaar als er een kleine maar wel een redelijke vergoeding tegenover staat. Een tientje per dag is onbespreekbaar, maar een dubbeltje per dag is weinig. Misschien zijn fietsers best bereid om 50 cent per dag of een maandabonnement van € 7,50 te nemen zodat ze altijd veilig en goed kunnen parkeren. Ik vind dat dit uitgezocht moet worden. Het zou wat mij betreft ook mogen worden getest, maar ik wil van tevoren van de minister weten wat de uitgangspunten en voorwaarden zijn waaraan zo'n proef moet voldoen. Het is wat ons betreft bespreekbaar. De discussie over de toegankelijkheid van de stations en treinen voor mensen met een beperking is een aantal jaren geleden in een stroomversnelling gekomen door de motie-Roemer/De Krom. Zo vaak trekken de SP

en de VVD niet op, maar dit vonden wij allebei heel erg essentieel. Het gaat ons nog te traag hoewel er versnelling in zit. We lezen nu weer van nieuwe problemen met de Sprinters. Wij vinden toegankelijkheid van de stations en de treinen voor mensen met een beperking echt een topprioriteit. Wat mij betreft is dat belangrijker dan op een bepaalde route miljoenen investeren voor een reistijdverkortung van soms een halve minuut of een minuut. Er gebeurt meer. We zien ook dat er extra geld wordt uitgetrokken. Zou het niet te overwegen zijn om een soort toegankelijkheidsoffensief in te stellen waarbij wordt nagegaan waar er nog versneld kan worden, wat daarvoor aan geld nodig is en of er ten behoeve daarvan niet kan worden geschoven in de spoorbudgetten? Het moet echt ons streven zijn om zo snel mogelijk alle stations en treinen toegankelijk te maken voor mensen met een beperking.

Dank voor de FENS-rapportages maar ik vind ze eerlijk gezegd een beetje waardeloos. En dat vind ik al jaren. Los van het feit dat de kopieën slecht zijn, zijn ze letterlijk slecht te lezen en zijn ze figuurlijk slecht leesbaar. Het is geen document dat als verantwoording bruikbaar is. Je ziet dat het geld wordt opgemaakt maar dat is dan ook het enige wat je kan zien. Ik pleit ervoor dat we een echte verantwoording krijgen.

Met betrekking tot de toiletten in de treinen en de plaszak: dat is allemaal in handen van de NS, zowel de communicatie als de plaszak zelf. En wij vinden dat ze dat stevig in handen hebben en willen dat daar graag laten.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. De blaadjes zijn nog niet gevallen, of we hebben het elke dag weer over het spoor. Het spijtige daarvan is dat het eigenlijk alleen maar over akkefietjes gaat. Collega Aptroot had het zo-even al over de plaszak die trending topic op Twitter werd. Het gaat ons echter om andere zaken. Wij willen het namelijk over de grote getallen hebben. Dan bedoel ik de miljarden aan spoorgeld van ProRail maar ook van de NS en de rol van de minister daarin. Want rookgordijnen blokkeren het zicht op het ProRail-budget en volgens de Rekenkamer is er 1 mld. zoek. Dat is heel ernstig en even ernstig is natuurlijk de miljardenstrop van de hogesnelheidslijn ten aanzien waarvan we nog steeds aan het wachten zijn wat er precies mee gebeurt. Ook de komende concessieverlening is een miljardenkwestie. Je zou kunnen zeggen dat de Kamer op een stil perron staat en dat de trein met informatie die wij als Kamer graag zouden zien langskomen steeds meer vertraging oploopt. Laat ik duidelijk zijn: de minister is machinist op die trein. Zij bestuurt en zij moet de Kamer meer duidelijkheid geven. De vorige week hebben we een Rekenkamerrapport ontvangen, overigens op verzoek van onze eigen onderzoekscommissie spoor en toch was er best wel veel ophef over dat rapport. Die was ook wel begrijpelijk want het rapport trok heel harde conclusies. Er gaat van alles mis bij ProRail, maar vooral tussen het ministerie en ProRail. De verschillende manieren van begroten en verantwoorden leiden tot onduidelijkheid over allerlei kosten en projecten. De aansturing en het toezicht op ProRail zijn niet goed gescheiden en er zijn ook te weinig ambtenaren om ProRail goed aan te kunnen sturen. Sommige fracties kozen direct een soort luidkeelse vlucht naar voren, zoals de VVD die dacht: nou, we zijn zwartgallig over ProRail, die gaan we onder curatele stellen; dat blijkt uiteindelijk alleen maar een second opinion te zijn, maar tegelijkertijd kijken ze door een roze bril naar de eigen minister. Want curatele of zelfs ontslag van de ProRail-top klinkt allemaal heel stevig, maar het is gewoon een wassen neus. Het is een staaltje symboolpolitiek want de Kamer stuurt geen ProRail-bazen weg; de Kamer kan alleen ministers wegsturen. De verantwoordelijkheid van de minister in dezen is natuurlijk zonneklaar. Zij is opdrachtgever van ProRail en haar ministerie is verantwoordelijk voor de aansturing van ProRail. De minister heeft ons vandaag een brief doen toekomen waarin ze zegt te zien dat er onduidelijke informatie is geweest over de kosten en de begroting. Dus dank voor die brief. Erkent de minister ook dat er vanuit

het ministerie onvoldoende controle is, kwalitatief en kwantitatief, over de kosten en de begroting van ProRail-projecten en de begroting van ProRail? Kan zij ook aangeven hoe zij toeziet op andere ministeries waar zij opdrachtgever van is? Ik denk bijvoorbeeld aan Translink Systems en het CBR. Hoe is de relatie tussen de NS en het ministerie van Financiën? Het gaat ons niet alleen om ProRail of het Rekenkamerrapport, het gaat ons ook om de situatie bij de Nederlandse Spoorwegen. Ook daar zijn namelijk financiële zorgen. Bij de hogesnelheidslijn dreigt gewoon een miljardenstrop en we zitten ook te wachten totdat er een nieuwe concessie aankomt, waarbij we dus gaan beslissen wie de komende jaren over het spoor gaat rijden. Dat zijn allemaal zaken waar miljarden bij komen kijken, maar de Kamer tast in het duister over de precieze omvang en de consequenties van al die bedragen die nu in de lucht zweven. Er zweven als het ware allerlei onzichtbare miljarden aan belastinggeld waar de Kamer heel weinig van afweet, waar de Kamer geen grip op heeft, waar de Kamer dus ook geen controle op kan uitoefenen. En dat in bezuinigingstijd en dat met de winter voor de deur, terwijl er heel veel geïnvesteerd moet worden in treinen en in rails. Het is voor D66 van groot belang dat de Kamer ook veel meer controle op het spoor kan uitoefenen. We vragen de minister dan ook om een duidelijk overzicht te maken. Ik weet dat zij een aantal toezeggingen heeft gedaan over de follow-up met betrekking tot het onderzoekscommissierapport en dergelijke, maar voordat we over de begroting van Infrastructuur en Milieu gaan praten in november zou ik graag van haar een totaalplaatje willen. Gewoon op één A4-tje en dus niet een dik rapport met tabellen, bijlagen en voetnoten. Dus een simpel A4-tje waarop ze via geldstromen laat zien wat er vanuit de ministeries van I en M en van Financiën naar ProRail en de NS gaat en waarop ze ook laat zien wat ze niet weet en dat ze laat zien over welke miljarden ze nog aan het onderhandelen is en welke miljarden zoekgeraakt zijn. Er zijn zoveel verschillende rapporten en tabellen die niet op elkaar aansluiten dat volgens mij niemand meer weet hoe het zit. En dat moeten we niet hebben. Graag een reactie.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik complimenteer de heer Verhoeven met het feit dat hij kritisch is over de spooruitgaven. De VVD-fractie is dat overigens al een paar jaar. D66 heeft het tot nu toe altijd ontkend en heeft ook vandaag weer een motie gesteund dat vraagt om het budget voor wegen te verlagen en dat voor het spoor te verhogen. Hoe kan dat stemgedrag van een half uur geleden kloppen met het feit dat u helemaal niet weet wat er met al die miljarden gebeurt?

De heer **Verhoeven** (D66): Er is een verschil tussen grotere of kleinere budgetten en duidelijkheid over budgetten. Het klopt: wij zouden graag wat meer geld voor het spoor zien en wat minder voor een zevenbaansweg om Utrecht. Alle moties die daarover de komende jaren zullen worden ingediend, zullen we steunen. Dus inderdaad: minder asfalt, meer fietsen bij stations, meer spoor en meer kwaliteit voor de reiziger. Daar zijn wij helemaal voor; dat heeft de heer Aptroot goed opgemerkt. Alleen, als je dan meer geld hebt voor het spoor of als er een huidig budget is voor het spoor, dan willen we wel graag weten wat ermee gebeurt. Dus het gaat ons niet zozeer over hoeveel geld het moet zijn; nee, er is een bepaald budget zowel bij ProRail als bij de NS. Dat geven we uit om ervoor te zorgen dat miljoenen reizigers per dag vervoerd worden en daar willen we graag grip op hebben. Dat is mijn verzoek.

De heer **Aptroot** (VVD): U erkent dus dat wij als Kamer al jaren geen grip er op hebben. Als ik daar ja op mag hebben, ben ik blij dat hoewel een paar jaar te laat, D66 dit nu eindelijk erkent en dan voel ik mij wel gesteund in die strijd.

De heer **Verhoeven** (D66): Nou ja, ik wil daar best een duidelijk antwoord op geven, maar om nu op commando van de heer Aptroot ja of nee te gaan zeggen, gaat mij veel te ver.

De heer **Aptroot** (VVD): Wat vindt u zelf?

De heer **Verhoeven** (D66): Vanaf het moment dat ik als jong Kamerlid de ambitie oppakte om deze commissie te gaan doen, ben ik inderdaad wel geschrokken van de keren dat we het afgelopen jaar hebben gesproken over onduidelijkheid met betrekking tot het spoor. Of dat nu te maken heeft met allerlei zaken uit het verleden: we zitten met de situatie dat de Kamer geen grip heeft op het spoor. De enige op wie de Kamer echt invloed kan uitoefenen, is de minister. Die zit hier vandaag en die gaat over de miljardenbudgetten voor het spoor. Daar wil ik duidelijkheid over, waarbij ik mij gesteund voel door mijn collega Aptroot.

De concessie bepaalt wie er de komende jaren over het spoor mag gaan rijden. Dat is tot nu toe altijd de NS geweest en op een aantal perifere stukken van het spoor zijn er natuurlijk een aantal vervoersbedrijven. Er is discussie over wie op welk stuk van het Nederlandse spoor mag rijden. Voor D66 staat de reiziger voorop. De minister schrijft gelukkig in haar brief dat zij dat ook vindt. De vraag is dus of de reiziger beter af is met meer concurrentie. En zo ja, hoe moet dat er dan uitzien? Volgens D66 zou je kunnen zeggen dat er drie soorten treinen zijn: regionale boemeltjes van A naar B, dus simpel spoor aan de rand van het land, Sprinters door het hele land en de internationale en Intercitytreinen inclusief de hogesnelheidslijn. De laatste categorie wil de minister gunnen aan de NS. Is dat dan geen beloning voor slecht gedrag? Er hangt namelijk een miljardenstrop van de hsl in de lucht terwijl we bijna alle Intercitytreinen van het land in de schoot van de NS gaan werpen. Hoe gaat de minister om met andere gegadigden als die er zouden zijn? Voor de andere treinen, dus de meer regionale treinen zijn er veel meer opties. De NS wil zelf graag de Sprinters blijven doen maar de Federatie van Nederlandse Mobiliteitsbedrijven heeft gezegd graag te willen dat het net opgeknipt wordt in zeven regio's met aparte aanbesteding. Dat betekent dus dat je meerdere treinbedrijven op hetzelfde spoor hebt. De minister heeft het in haar brief van 23 juni aan de Kamer over een voorzichtige afweging van de gevolgen voor de reizigers, de dienstverlening, de robuustheid van het spoor, de aansluitingen et cetera. Aan het eind van haar brief stelt zij dat zij voor het eind van de zomer gaat beslissen. Welnu, de zomer is allang voorbij maar ook dit besluit heeft vertraging opgelopen. De minister heeft ook in haar brief aangegeven nog onderzoek te willen doen. Onderzoek is in dit opzicht ook wel nodig. Nu we toch nog wat tijd hebben om erover na te denken, vraag ik wat zij ervan vindt om een regionale proef in een van die regio's te overwegen om te kijken hoe het in de praktijk uit gaat pakken als een apart vervoersbedrijf de Sprinters gaat exploiteren en de NS met de Intercitytreinen over datzelfde spoor rijdt.

Kan de minister nog iets zeggen over de voorwaarden die zij aan de vervoerders gaat stellen? Wij hebben eerder gepleit voor een ander beoordelingssysteem van de NS. Wij willen dat de feitelijke reistijd en de punctualiteit gemeten worden, maar we willen ook graag wat meer grip op de tevredenheid van reizigers over bijvoorbeeld de verstrekte informatie. Wat is de stand van zaken met betrekking tot deze nieuwe eisen en criteria, ook in het licht van de concessie?

Over het fietsparkeren kan ik heel duidelijk zijn: wij hebben liever meer fietsen gratis gestald bij het station om de terreinreiziger te stimuleren dan allemaal stroken asfalt. Wij willen niet het paard achter de wagen spannen. Wij willen niet de fiets achter de trein stallen. Wij willen dat mensen laagdrempelig gebruik kunnen maken van hun fiets om in die prachtige trein te komen waaraan al die miljarden in de toekomst hopelijk heel zorgvuldig besteed gaan worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. U begon dit algemeen overleg met het voorlezen van een brief van de minister rondom het aanbesteden van de hoofdrailnetconcessie en het oplossen van het exploitatietekort, waarin zij stelt dat zij ons nog niet haar beleidsvoornemen kan doen toekomen terwijl dat wel beloofd was voor deze zomer. Ik kan daarin meevoelen, want bijna niemand heeft het gevoel gehad dat we een zomer hebben gehad. Dus is het ook logisch dat we nog geen brief hebben gehad. Maar we zouden het wel fijn vinden om voor de begrotingsbehandeling inzicht te krijgen, want het gaat toch over substantiële bedragen. Als we het toch over het budgetrecht van de Kamer hebben, lijkt het mij niet geheel onlogisch dat we er ook als Kamer over mee kunnen praten.

Rondom de plannen die gemaakt zijn met betrekking tot het voorkomen van winterproblemen op het spoor, hebben wij inmiddels een brief van de minister mogen ontvangen. Problemen kunnen zich altijd voordoen, De CDA-fractie heeft altijd aangegeven dat wat dat betreft de informatievoorziening richting de reizigers heel erg belangrijk is. Ik zie dat er ook stappen zijn gezet, maar ik kom af en toe ook nog wel de jaartallen 2012 en 2013 tegen in de brieven van de minister. Ik wil toch graag helder hebben dat de problematiek deze winter al opgelost is. Wij hebben altijd het mooie symbool gehad dat «het blauwe bord op Utrecht niet helemaal blauw mag zijn». Welnu, dat lost men op door het bord geheel te verwijderen, waar wij verwachten in dezen toch een wat steviger oplossing dan dat.

Dan de exploitatie van de Betuweroute. De minister geeft aan dat zij niet overgaat tot aanbesteding maar dat zij na de zomer – het is altijd even de vraag welke zomer dat is – de gesprekken met de betrokken partijen verder zal gaan verdiepen en dan komt tot een overeenstemming over de opdracht en dat zij een eigen standpunt zal gaan innemen. Nu waarderen wij het zeer van de minister dat zij een eigen standpunt inneemt, maar zij geeft ook aan dat zij de andere aandeelhouders aan een touwtje heeft, dat zij daarmee kan sturen. Wij vragen ons toch af hoe dat in dat traject gaat lopen. Als nu toch besloten wordt om niet openbaar aan te besteden, wat is dan nog het nut ervan om het apart te houden? Goederenvervoerders willen natuurlijk een spoorpad hebben.

Met betrekking tot de stations sluit ik mij aan bij wat collega Aptroot heeft gezegd over de uitgangspunten die de minister formuleert. Alleen, ons bereiken vanuit de gemeente Hellendoorn signalen dat er nog een extra uitgangspunt is geformuleerd door de minister. Deze gemeente had haar financiering helemaal op orde maar moet constateren nu niet in aanmerking te komen voor een subsidie van het ministerie omdat dit zegt dat het geld al is opgehaald. Dat is toch wel een heel bijzondere formulering. Ik ga er dan ook niet van uit dat wanneer een gemeente een plan B heeft voor het geval ze de subsidie niet krijgt, zij automatisch niet die subsidie meer krijgt.

Er gaat veel rijksgeld naar het aanleggen van fietsparkeerplaatsen. De CDA-fractie heeft een naam als het gaat om het behartigen van de belangen van de fietser. Men kent allemaal wel de initiatiefnota van mijn voormalig collega Atsma getiteld «Een tandje erbij». Daarin stonden duidelijke conclusies rondom fietsparkeerplaatsen. Deelt de minister de opvatting van de CDA-fractie dat teveel decentralisatie verwarrend kan werken voor de reiziger en ook inefficiënt kan zijn? We kennen natuurlijk ProRail en de NS als landelijk opererende organisaties. Die hebben veel expertise. In mijn omgeving, de Gooi- en Vechtstreek, kom ik mooie fietsparkeerplaatsen tegen. Het zou natuurlijk raar zijn als bijvoorbeeld de gemeente Bussum iets heel nieuws gaat verzinnen terwijl in de gemeente Weesp ook fietsenstallingen worden aangelegd. Dus graag minder decentralisatie. Wil de minister ook met de gemeenten een minimum-niveau afspreken rondom gratis fietsparkeerplaatsen? Het kan niet zo zijn dat we met elkaar bijna 400 mln. gaan uitgeven en dat vervolgens de personen voor wie we het doen toch moeten gaan betalen. Het is al geld van de reiziger en de belastingbetaler. Uiteindelijk zal de capaciteit bij

Utrecht verhoogd worden met 10 000 plaatsen tot 22 000 plaatsen. Het kan niet zo zijn dat straks voor alle 22 000 betaald moet worden. Ik ga ervan uit dat de minister dat met mij eens is.

Dan rondom de rapportage. Het zijn grote getallen. Volgens de minister kan er tot 2020 een behoefte zijn tussen de 140 000 en 260 000 standplaatsen. Dat is een gat van 120 000 fietsen. Er zijn liederen gemaakt over «one million bicycles», maar ik vind 120 000 bicycles ook nog wel heel veel. Kan de minister de schattingen niet wat nauwkeuriger maken? Daarnaast blijkt dat ten aanzien van 60 stations niet bekend is of er sprake is van een ruimtegebrek. Gelet op de onrust in fietsminnend Nederland rondom wel of niet betaald parkeren, vraag ik mij af of ook die cijfers niet wat nauwkeuriger kunnen.

Rondom de toegankelijkheid van het spoor is in dit AO sprake van een historisch moment, namelijk ik geef een compliment richting ProRail. Wij hebben in de rapportage kunnen constateren dat met betrekking tot de toegankelijkheid eerst 2030 werd gezegd, ProRail er nu naar streeft om in 2020 het grootste gedeelte gerealiseerd te hebben. Als dat zo is, dan toch een compliment van deze kant richting ProRail.

Ten aanzien van de toegankelijkheid van het spoor voor minder validen geeft de minister aan dat er een aantal overleggen zijn geweest en dat er unanimititeit in dat overleg over was dat de verbrede verlaagde instap centraal in het treinstel uiteindelijk aangepast moet worden. Wat dat ook de mening van de NS of waren het alleen de gebruikers van de treinen die deze mening waren toegedaan en hoe gaat de minister om met deze conclusies?

Verder staat in de voortgangsrapportage dat in 2025 de Sprinters met een lage brede aanpak er zullen zijn. Dat werd door de minister neergezet als een oplossing van de problemen. Alleen, tot ons komen nu allerlei geluiden dat de Sprinter straks misschien wel een toilet heeft maar vervolgens niet toegankelijk is voor mensen met een rolstoel.

Collega's hebben al gerefereerd aan het spoorplan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Het is volgens ons goed dat de discussie daarmee op scherp gesteld wordt. We zullen die echter vervolgen wanneer we de brief van de minister krijgen over haar beleidsvoornemen ter zake.

Dan hebben we nog wat vragen over de nieuwe dienstregeling. Kan de minister ons garanderen dat die op de juiste manier tot stand is gekomen? Met name mijn collega's uit Brabant zijn wat teleurgesteld over de zeven minuten extra reistijd naar hun mooie provincie vanaf Schiphol. Ik probeer als Noord-Hollander dan nog uit te leggen dat Haarlem ook hartstikke fantastisch is en dat je een extra kans krijgt om daar langs te mogen reizen. Ik heb ze nog niet allemaal overtuigd op dat punt, maar ik vind het wel van belang van de minister te weten hoe het proces rondom dat traject is verlopen.

Ik heb eerder samen met collega Biskop vragen gesteld over de Beneluxlijn. Ik dank de minister voor het feit dat zij heeft aangegeven dat zij zich zal blijven inzetten voor een verbetering van de verbinding Antwerpen-Roosendaal. Toch verneem ik graag van haar hoe het nu staat met die inspanningen.

Dan ten slotte de aansturing ProRail. Er is in 2005 een evaluatie van de Spoorwegwet geweest. Daarbij hebben we ervoor gekozen om ProRail op afstand te zetten en aan te sturen met onder andere een beheersconcessie. De minister zegt ook een dwangsom te hebben opgelegd. Dan vraag ik mij wel af hoe dat dan werkt. Het gaat om reizigersinformatie. Bij ontregelingen was niet 56% maar 55% tevreden. Overigens vind ik 56% mensen die tevreden zijn, nog steeds een heel laag percentage, zeker gelet op de enorme aantallen mensen die op zo'n station kunnen staan. De vraag aan de minister is dan ook hoe zij tot het getal van 56% komt en wat haar ambities zijn voor deze winter. De minister heeft een boete van € 300 000 aangekondigd. Ik kan mij voorstellen dat de aandeelhouder

daarvan buitengewoon geschrokken is, maar de aandeelhouder in dit geval is de minister zelf. Zij is aandeelhouder en opdrachtgever. Gaat zij dan straks als opdrachtgever € 300 000 vragen aan ProRail die zij vervolgens als aandeelhouder extra gaat storten? Hoe moet ik dat sturingsmechanisme zien?

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Verschillende fracties zijn al kort ingegaan op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Wij zullen het nader onderzoek van de Kamer en de reactie van de minister daarop afwachten, maar ik wil wel alvast gezegd hebben dat GroenLinks de minister met de grootst mogelijke interesse volgt op dit punt. Zeker in tijden dat er flink bezuinigd wordt op het spoor is het onbestaanbaar dat geld en dus werk op de plank blijft liggen. De constatering van de minister dat de informatievoorziening wel volledig maar niet duidelijk was, zie ik dan ook vooral als een eerste aanzet tot in elk geval een betere informatievoorziening. Alleen al het feit dat er discussie over is of de onderbesteding 1,1 mld. of 370 mln. is, is al ernstig. Los daarvan zijn er volgens mij nog genoeg andere zaken waaraan we zo'n onderbesteding zouden kunnen besteden.

GroenLinks vindt het een goed voorstel om het beheer van stationsstallingen in een hand te houden, waarbij gemeenten, ProRail en NS nauw samenwerken. Maar GroenLinks vindt het een slecht plan om de verplichting te laten vervallen om ook gratis stallingsruimte aan te bieden. Het is prima dat de bestbewaakte plekjes dichtbij het perron betaald moeten worden, maar ook mensen met een krappe beurs moeten natuurlijk hun stalen ros ergens kwijt kunnen. Dat dient ook een maatschappelijk belang dat fietsers vervuilen niet en claimen sowieso veel minder openbare ruimte. Het beleid om mensen te stimuleren om fietsend naar het station te gaan, werkt geweldig en kost relatief weinig geld. Een fietsplek is tien keer zo goedkoop als een parkeerplek voor een auto. Houd dat dan vast en handhaaf de eis voor gratis plekken! Ik ben ook niet tevreden over de financiering. Berenschot rekent voor dat er 650 mln. nodig is om 260 000 extra plekken te financieren. De minister heeft 108 mln. beschikbaar. Dat is dus veel te weinig. Zelfs al gemeenten 50% zouden meebetalen kom je nog niet op de helft van wat nodig is. Ik wil graag van de minister weten wat haar reactie is op mijn stelling dat ze hier een dot van een kans laat liggen om meer mensen gezond en milieuvriendelijk naar stations te laten komen.

De fractie van GroenLinks ziet geen heil in concurrentie op het spoor buiten de Randstad. Wij moeten er eerlijk gezegd niet aan denken dat stoptreinen en Intercitytreinen van verschillende bedrijven over een stuk spoor rijden. De regionale vervoerders leveren door de bank genomen goed werk op de decentrale lijnen maar hun wens om ook de reguliere stoptreinen te gaan rijden maakt de dienstregeling juist ook bij calamiteiten stukken ingewikkelder. Daar moeten we dus niet aan beginnen. Wat betreft het winterweer heb ik kennisgenomen van de maatregelen die Pro Rail en de NS hebben genomen om goed voorbereid te zijn op de herfst en de winter. Ik hoop van harte dat we de herfst en de winter op die manier goed doorkomen.

In een nagekomen brief schrijft de minister de volgende intrigerende zin over het nut van de elektrificatie van dieselspoor: «De hiermee gemoede kosten zijn echter naar mijn mening vooralsnog meer effectief in te zetten voor andere projecten met een hoger rendement voor de duurzaamheid». Nou, dat waag ik te betwijfelen. Mijn fractiegenote Ineke van Gent heeft met de vorige minister wel eens een robbertje gevochten over het milieurendement van de Betuwelijn en het beeld daarbij was helder. Elektrische treinen zijn superieur, zeker als je remenergie helemaal kunt terugwinnen. Dat maakt ook treinen met veel motorvermogen die lekker snel kunnen optrekken ook bedrijfseconomisch heel interessant. Kortom,

minister, ik zou graag een brief willen zien waarin u uw stelling goed onderbouwt, zodat we er bij de begroting verder over kunnen spreken. De minister heeft in haar brief over de Betuwelijn een interessante opening geboden door aan te kondigen te gaan onderzoeken welke mogelijkheden er binnen de Europese restricties zijn voor het toepassen van routedwang. Ik wil haar daarbij van harte aanmoedigen en vraag haar ook te bezien of dat bijvoorbeeld ook zou kunnen gelden tijdens de spits als het ook op het spoor het drukst is. Het zou mooi zijn als het spoor dan uitsluitend voor personentreinen gereserveerd zou kunnen zijn. Nu is er sprake van 500 bewegingen per week, dus er is zat capaciteit. Graag een toezegging op dit punt.

Over de plaszak wil ik nog maar één opmerking kwijt; zolang we met deze minister over plaszakken moeten discussiëren is het moment dat we reiziger met de hoofdletter R mogen schrijven nog heel ver weg. Haal het inbouwen van toiletten dus alsjeblieft naar voren! 2025 is echt te laat. Over de toegankelijkheid van de treinen heeft mijn collega van het CDA al een aantal belangrijke dingen gezegd. Er wordt hard gewerkt om treinen goed toegankelijk te maken maar we hebben nog wel een aantal vragen. Mij bereiken klachten dat het in- en uitstappen bij de nieuwe Sprinters lastig is. De kloof tussen perron en treeplank kan 20 cm bedragen. Kan de minister dit door de NS laten aanpassen? Dat schijnt technisch namelijk te kunnen. Wanneer komt de minister met de ministeriële regeling waarmee ze nadere regels stelt voor de toegankelijkheid als uitwerking van het besluit Toegankelijkheid openbaar vervoer?

Mevrouw **Smits** (SP): Voorzitter. Gelukkig hebben we de tijdelijke commissie spoor nog, dacht ik toen ik dit debat ging voorbereiden, want alle problemen die we hebben op het spoor verdienen een structurele analyse met goede aanbevelingen voor echte oplossingen in de toekomst. Het is heel aantrekkelijk om vandaag veel te gaan zeggen over die structuurdiscussie. Ik zou heel graag dingen willen zeggen over ProRail. Ik zou willen zeggen dat het daar volgens de Algemene Rekenkamer een rommeltje is, dat er vragen zijn over de aansturing door de minister, dat er vragen zijn over waar dat geld is gebleven, maar dat doe ik allemaal niet; wij wachten netjes de conclusies af van de tijdelijke commissie spoor. In de hoorzitting van gisteren viel ons wel iets op waar we graag een reactie op krijgen van de minister. De woordvoerder van DB Schenker stelde dat bij de aanleg van de Betuwelijn is uitgegaan van een bepaalde maximumcapaciteit. Zou de maximale lengte van treinen in originele instantie 750 meter zijn, nu blijkt door een ontwerpfout...

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij waarderen het geduld dat de SP heeft met het afwachten van de conclusies van de tijdelijke commissie spoor. Maar is het dan ook niet handig dat we de hoorzitting spoor de hoorzitting spoor laten en dus niet in dit debat over die hoorzitting spreken.

De **voorzitter**. Ja, ik had die twijfel ook. Dus ik denk dat we dat moeten doen.

Mevrouw **Smits** (SP): Oké. Dan zou ik de minister graag willen vragen of het klopt dat de maximale lengte van treinen zo'n 750 meter zou zijn maar dat door een ontwerpfout bij de aansluiting bij Geldermalsen dit slechts 490 meter is en dat de maximale capaciteit van treinen in beide richtingen per uur twaalf zou zijn.

De **voorzitter**: Toch even een vraag. Hebt u niet het gevoel dat u toch langs de regels de vraag stelt waarvan u net zei dat u die niet ging stellen?

Mevrouw **Smits** (SP): Nee, maar ik ben gestopt met praten over de hoorzitting. Dit is informatie die ons ook via andere kanten bereikte.

De **voorzitter**: Als u de informatie uit een andere bron hebt, prima, dan vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik zou graag willen weten of het klopt dat door de situatie in de Sophiatunnel er slechts zes treinen per uur beide kanten opkunnen in plaats van de geplande twaalf. Ik hoor daarop graag een reactie van de minister, want als dat klopt dan is het zo dat de maximale capaciteit van de Betuwelijn lang niet te halen is, dat die maar eenderde is van wat er is beloofd.

Dan de motie-Roemer over het spoorwegpersoneel. Het schuiven met mensen is een logisch gevolg van de aanbestedingstrajecten, zo zegt de minister. Het wordt vanwege het nacht- en weekendwerk echter steeds lastiger om goed opgeleid technisch personeel te vinden. Een goed alternatief zou de mobiele werkplaats zijn. Een apparaat dat ook overdag aan de slag kan. Het werkt een stuk sneller, maar het is nu niet meer rendabel voor bedrijven om deze machines te onderhouden. Dat zou toch zonde zijn. Ik vraag aan de minister wat zij ervan vindt. Zou zo'n apparaat geen goed alternatief zijn en ziet zij mogelijkheden om daarmee aan de slag te gaan?

Ik vermoed dat de ChristenUnie nog uitgebreid over Zwolle komt te spreken, maar wij willen er toch nog wel een vraag over stellen. Het moet toch anders kunnen dan dat je dat station een maand dichtgooit in de zomer? Het moet toch beter kunnen? Dat kan toch sneller? Het is toch zonde om het hele noorden van het land, een deel van het land dat mij na aan het hart ligt, een maand lang slecht bereikbaar te maken?

Het mag de minister bekend zijn dat de SP niet houdt van concurrentie tussen treinen, concurrentie op het spoor, bij het spoor en met het spoor. Dan kom ik dus vanzelf op de concessies voor de vervoerders. De vereniging voor vervoerders, de FMN, doet een voorstel voor onderhandse gunning om de boel goed op elkaar af te kunnen stemmen. Een zeer reëel verzoek, lijkt het de SP. Alleen zo komen we tot een vlot en soepel op elkaar aansluitend systeem van openbaar vervoer op het spoor. Wij zouden natuurlijk liever nooit aanbesteden, maar ja, daar hebben we geloof ik de verkeerde minister voor. De minister geeft in haar antwoord niet expliciet aan of ze ingaat op dit verzoek. Zou zij daarover iets meer kunnen zeggen? Of mogen we deze broedende kip niet storen?

De fietsen gaan de SP vreselijk aan het hart. De minister steekt heel wat miljoenen in de fietsenstallingen en daar geven we graag complimenten voor. Het siert een liberale minister om werk te maken van fietsen. Maar wat gebeurt er nou? Gemeenten gaan die fietsenstallingen als een melkkoe gebruiken en dat helpt natuurlijk niet bij het streven van deze zo liberale minister om meer mensen op de fiets naar het station te krijgen. Wat gaat de minister die gemeenten zeggen om een van haar weinige investeringen in het milieu overeind te houden? Deelt de minister de visie van de SP dat het geen goed idee is, zoals men in Utrecht van plan is, om fietsers te gaan pesten door ze gratis stallen onmogelijk te maken? Laat deze minister zich rechts inhalen door de gemeenten in het land? Dat zou toch jammer zijn. Het is van landelijk belang dat alle mensen met de fiets naar het station gaan en zo de auto uit of de trein ingaan. Daar heeft de minister groot belang bij want ze stelt er een heleboel geld voor beschikbaar. Is zij bereid om steden als Utrecht over te halen om af te zien van dit soort plannen?

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Volgens mij is het helemaal niet nodig om die steden af te laten zien van dit soort plannen want er ligt helemaal geen plan in Utrecht om dat te doen. Er is een raadsmeerderheid aldaar die zich duidelijk heeft uitgesproken voor gratis stallingen. Er liggen wellicht wel een paar uitspraken van een D66-wethouder maar van een concreet plan is gelukkig geen sprake. Ik kan mevrouw Smits geruststellen.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik ben heel blij met dit voortschrijdend inzicht want het zou toch zonde zijn als een college waar ook GroenLinks en D66 in zitten, zich zou verlagen tot het laten betalen voor fietsenstallingen. Dus ik ben ontzettend blij met deze lokale democratische terechtwijzing.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Van voortschrijdend inzicht is dus geen sprake, want er lag geen voorstel.

Mevrouw **Smits** (SP): Wij noemen linkse colleges graag links als de SP er ook in zit, maar daar zullen we een andere keer nog wel over komen te spreken.

Dan een ander prachtig onderwerp met betrekking tot het spoor, te weten de toiletten in de trein. Eerst iets positiefs: wij zijn blij dat de NS de noodzaak inziet van de mogelijkheid om in de trein naar de wc te gaan... via de plaszak. Wij zagen de noodzaak om naar de wc te kunnen al langer en daarom zijn we ook zo blij dat de motie van mijn collega's Roemer en Bashir is aangenomen, waarin staat dat in 2015 elke trein een toilet heeft. De minister wil ons laten geloven dat het om 2025 of 2030 gaat. Dat is natuurlijk flauwekul, de motie vraagt om bij de nieuwe concessie toiletten verplicht te stellen. We weten dat die concessie in 2015 ingaat. Dus graag hoor ik van de minister dat het gewoon in 2015 geregeld is. De plaszakoplossing van de NS is niet die van de SP. Het is natuurlijk geen intelligente oplossing. Ik zie de minister al zitten, gehurkt tussen de lunchbox en het appeltje van de machinist, schuddend op die slechte wissels. Hygiënisch is anders. En dat nog jarenlang tot 2015. En het dan een noodmaatregel noemen. Ik vraag mij af of de minister dit plaatje ook zo voor zich ziet en of ze er ook een beetje ongemakkelijk van wordt. De SP heeft een slimmer en frisser alternatief aangedragen, namelijk om bestaande treinen te koppelen aan treinstellen met wc's. Is de minister het met de SP eens dat dit sneller, schoner en een stuk vriendelijker voor de reiziger is? Als dat zo is, wanneer gaat zij er dan mee aan de slag?

Al met al is de bestelling van de Sprinters een fiasco gebleken. We hebben de vorige winter gemerkt dat nieuwe Sprinters niet bestand waren tegen sneeuw. Ze zijn niet uitgerust met de software voor ERTMS. Ze hebben geen toiletten. En nu lezen we ook nog dat ze niet fatsoenlijk toegankelijk zijn voor mensen met een handicap. Heeft de NS alleen eisen aan de kleur gesteld of zijn er meer eisen gesteld en horen deze dingen daar dan niet gewoon bij? Vindt de minister het niet tijd om met de NS af te spreken dat dit soort dingen gewoon geregeld worden in de toekomst?

Tot slot over de toegankelijkheid het volgende. Hoe staat het met de prachtige plannen van Roos Prommenschenckel om alle treinen goed toegankelijk te maken voor alle mensen, ook als ze een handicap hebben? Heeft de minister die nu al serieus onderzocht? 100% toegankelijkheid lost ontzettend veel problemen op voor heel veel mensen. Ik ga ervan uit dat de minister in nauw overleg met deze dame tot een mooie oplossing kan komen, want zo'n goed initiatief verdient een serieuze aanpak wat de SP betreft.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. We hebben een hele stapel stukken gekregen, maar al met al zijn die meer een voorbode van wat grotere debatten die komen gaan. Dit heeft misschien wat meer weg van een oefeninterland om een aantal voorbereidende bewegingen te maken voor die wat grotere debatten die er aankomen. Dus wat dat betreft zal mijn inbreng veel losse punten bevatten waarbij wij uitkijken naar die grotere debatten die er aan staan te komen.

Ik dank de minister voor haar brief over ProRail. Wel hebben wij er nog wel wat vragen over, waarbij mijn fractie uiteraard wel alle prudentie in acht zal nemen om de hoorzitting de hoorzitting en de commissie de commissie te laten. In de brief lezen we dat de minister haar ambtenaren nog weer opnieuw aan het rekenen heeft gezet. Graag krijg ik daarop een

toelichting. Als de cijfers voldoende zijn, waarom is dat nieuwe rekenwerk nodig? Kunnen we er op vertrouwen dat de cijfers zoals die nu in de begroting staan en waarover wij over een paar weken met elkaar gaan discussiëren, de juiste cijfers zijn? Of komt er nog een aanvulling op? Hoe kijkt de minister op dit punt aan tegen het toezicht op ProRail? In het kader van het budgetrecht dat wij als Kamer hebben, moeten we er op toezien dat het komende half jaar de uitgaven gedaan worden zoals die gedaan behoren te worden. De vraag is of de minister op dit moment door kan gaan met de huidige relatie met ProRail of dat zij noodzaak ziet om die in de komende maanden aan te scherpen.

Er stapelen zich klachten op vanuit Gelderland en het oosten van het land over problemen met de rails waarbij vaak het verwijt naar ProRail gaat dat er onvoldoende onderhoud wordt gepleegd, dat men niet adequaat de problemen aanpakt en dat er keer op keer uitval is. Het is zelfs al zo ver dat het college van GS van Gelderland heeft gezegd: we nemen de rails liever in eigen beheer dan wel geef ons het budget maar, dan huren we wel een bedrijf in dat dit beheer van die rails voor zijn rekening neemt. Dat gaat misschien op dit moment een stapje te ver, maar het geeft wel aan hoe hoog de nood daar is. Ik krijg ook bijna elke week wel mails van mensen uit dat gebied over problemen met de lijnen daar. Ik verneem dan ook graag de visie van de minister op de problemen die zich daar lijken te concentreren.

Dan over de nieuwe stations. De ANWB is een aantal maanden geleden met een uitstekend voorstel gekomen om de stations buiten de filedruk te zetten. We hebben nu het rare fenomeen dat we de stad in moeten rijden om de trein te pakken, van de snelweg weg; drukte in de stad waar we eigenlijk helemaal niet hoeven te zijn om vervolgens de trein te pakken om verder te reizen. De ANWB heeft mede op basis van station Veenendaal de suggestie gedaan om ver van die files goede overslagpunten te realiseren, zodat het hybride vervoer van auto en trein veel meer op elkaar afgestemd kunnen worden. Heeft de minister inmiddels al iets gedaan met die suggestie die wij als PvdA zeer ondersteunen? Laat er geen misverstand over bestaan dat de fiets de allergeoedkoopste vorm van transport is voor de overheid van A naar B. Stel je eens voor dat al die fietsers met de bus zouden gaan. Daarom wil de FMN graag dat de fietsenstallingen betaald worden: en hoe meer het kost des te beter, want dan gaan die mensen de bus in en is er meer te verdienen. Het betekent echter ook dat men meer zal moeten betalen voor het openbaar vervoer. Dat betekent ook dat juist de lijnen naar de stations nog meer belast worden, terwijl dat meestal al de drukste stadsbussen zijn. Je moet er dus net aan denken dat al die fietsers afgeschrikt zullen worden en opeens de bus ingaan. Dus het lijkt ons wel het paard achter de wagen spannen om fietsers te gaan afschrikken. Ik zou zeggen; hoe meer fietsers, hoe beter. Dus laten we dat vooral faciliteren. Dat er daarnaast betaalde voorzieningen zijn, uitstekend. Als iemand zijn mooie fiets keurig wil opbergen, heb ik daar alle begrip voor, maar ik denk dat we eerder mensen moeten stimuleren om met de fiets te gaan dan dat we ze moeten gaan afschrikken. In dat verband zou er ook eens moeten worden gekeken naar de mogelijkheid om de bewaarplichttermijn van fietsen terug te brengen. Een auto mag al na twee weken verbeurd verklaard worden. Dan zie ik niet in waarom de overheid een fiets dertien weken zou moeten bewaren. Dus daar kunnen we best wel wat incentives op loslaten, maar het lijkt ons in ieder geval geen goede zaak om fietsers te gaan straffen voor het feit dat ze op een schone, duurzame en goedkope manier naar het station gaan.

Dan de groei van het spoor. Wij zijn daar positief over. Ik begrijp dat er een recessie is en dat het wat sneller had gekund, maar ook daar wil ik dan toch weer even de link met ProRail leggen. Het geld moet besteed worden en mag niet op de plank blijven liggen. Dus graag de druk op ProRail om binnen haar aanbestedingen haar werk niet steeds te concentreren op een

bepaald deel van het jaar, maar om dat zo veel mogelijk over het jaar uit te smeren.

Dan de problemen met de Beneluxtrein. Bij die trein en de Fyra staan wat ons betreft twee problemen centraal. Wat je in toenemende mate ziet, is dat omdat we allemaal zoveel openbaar vervoer willen, het openbaar vervoer vervangen gaat worden door hoogwaardig openbaar vervoer. Dat kan zijn van een eenvoudige bus naar een eenvoudige trein, het kan van een goede trein naar een supermoderne trein zijn. Het effect is tweërlei. Degenen met een kleinere portemonnee zijn gedwongen om wat meer geld uit te geven. De mbo-scholar die van Harlingen naar Leeuwarden gaat, had vroeger een goede busverbinding; hij moest er vervolgens uit omdat er een treinverbinding kwam die sneller was. Dit terwijl die bus een bus geworden is die half Friesland aandoet voordat die in Leeuwarden komt. Dat betekent dat die mbo-scholar op dit moment € 50 per maand meer kwijt is omdat hij wel gedwongen is om met de trein te gaan. Dus het lijkt leuk die trein maar het betekent wel een enorme kostenstijging voor die student. Hetzelfde doet zich nu voor bij de Fyra. Mensen worden de trein bijna uitgedwongen richting de Fyra, maar het betekent wel dat ze daaraan meer geld kwijt zijn. Ik vind dat dit een afweging is die wij meer zullen moeten meenemen in de keuzes die we maken rond het openbaar vervoer.

Verder wijs ik erop dat een lijn als de Fyra voor veel mensen betekent dat ze elders moeten opstappen en ze niet meer op de meest natuurlijke manier van A naar B kunnen. Veel Zeeuwen zullen door deze Fyra bijna gedwongen worden om voortaan met de auto naar Antwerpen te gaan. Het is bijna niet meer aantrekkelijk voor ze om de trein te pakken. Dat zijn toch afwegingen waar we bij weg moeten blijven. Dus hoe kunnen we de betaalbaarheid garanderen en tegelijkertijd er op toezien dat men op een natuurlijke manier kan overstappen? Ik verneem daarop graag de visie van de minister.

Ik heb grote moeite met het idee dat het station Zwolle voor een aantal weken gesloten gaat worden, maar ik zeg er wel eerlijk bij dat ik nu geen alternatief voorhanden heb. Het geeft eens te meer aan dat we kennelijk het treinsysteem op veel plekken van het land goed ontwikkeld hebben, maar dat op het moment dat men naar het noorden gaat men per se langs Zwolle moet. Misschien moet opnieuw gekeken worden naar de mogelijkheid om te komen tot andere routes om naar het noorden te kunnen komen.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Het was me het weekje wel. ProRail dat blaadjes laat tellen op het spoor. De NS die plaszakken wil gaan uitdelen en een rapport van de Algemene Rekenkamer dat aangeeft dat maar liefst 1,1 mld. aan gemeenschapsgeld niet op de bestemming terecht is gekomen waar het voor bedoeld was, namelijk beheer, onderhoud en verbetering van het spoor. Wat de PVV betreft een week die we niet snel meer zullen gaan vergeten, maar tevens een trieste week. Wat de berichtgevingen namelijk gemeen hebben, is dat nog maar eens duidelijk is geworden dat het allemaal niet zo lekker loopt bij de NS en ProRail. We maken ons dan ook oprecht zorgen. Want het lijkt erop alsof de NS berust in het feit dat ze tijdens periode van slecht weer constant te controle verliest. In plaats van dat de NS zich focust op de reiziger en er voor zorgt dat er meer treinen rijden en de reisinformatie echt betrouwbaar is, komt zij met snelle, kortetermijnoplossingen. Zo wil de NS bij berichten van slecht weer minder treinen laten rijden. Waarom is er voor deze oplossing gekozen? Dit kan toch nooit de oplossing zijn voor de kern van het probleem? Minder treinen lost toch niet het fundamentele probleem van controleverlies bij slecht weer op? Graag een reactie van de minister.

Ik ben mij ervan bewust dat de NS graag met minder treinen wil gaan rijden, want bij slecht weer is er nu eenmaal een grotere kans op

storingen met als gevolg dat er een kettingreactie optreedt, hetgeen weer doorwerkt in hun kernprestatieindicatoren (KPI's). Want het is nog steeds zo dat indien op voorhand een uitgekilde dienstregeling aangekondigd wordt, de treinen die uit de dienstregeling zijn gehaald, niet doorberekend zijn in de punctualiteitscijfers. Een fijn staaltje creatief boekhouden, maar niet in het belang van de reiziger. Wat men daarbij namelijk volledig over het hoofd lijkt te zien, is het effect voor de reiziger. Wat nu als bij zo'n uitgekilde dienstregeling zich op een traject een verstoring voordoet door bijvoorbeeld een gevalletje koperdiefstal of blikseminslag? Als dat bijvoorbeeld gebeurt op het traject tussen Utrecht, Gouda en Den Haag betekent het dat alle reizigers om moeten reizen met een uitgekilde dienstregeling via Rotterdam of Amsterdam. Met de grote reizigersstromen gaat dat natuurlijk nooit passen, waardoor er weliswaar geen kettingreactie optreedt voor de treinen maar wel voor een veel grotere groep reizigers. Die blijven op het perron in de kou staan omdat de treinen overvol zijn. Precies dezelfde situatie zoals we die de afgelopen winters hebben meegemaakt en waarvan we met z'n allen Kamerbreed hebben aangegeven dat we dat niet nog een keer zouden willen meemaken. Ik kan mij toch niet voorstellen dat de minister die zegt de reiziger centraal te stellen, dit kan accepteren. Daarom mijn vraag: wat gaat de minister hieraan doen? Wat is haar verhaal richting die reiziger? Kan zij ons nog voor het eind van deze maand een detailplan doen toekomen vanuit ProRail en de NS zelf over wat ze nu exact gedaan hebben om de winterproblematiek aan te pakken na het winterdebat in de afgelopen winter? Want uit de brief kunnen wij niet opmaken waarom dit jaar het spoor beter is voorbereid op slecht weer. Alleen al de problemen die er de afgelopen week ontstonden omdat er sprake was van een beetje herfstweer, doen het ergste vermoeden voor de komende periode.

Dan over het rapport van de Algemene Rekenkamer. Ik zal mij daarbij houden aan de regels die aan het begin van dit algemeen overleg zijn gesteld. Mijn fractie betreurt de hele gang van zaken rondom de implementatie van ERTMS. Als dat gewoon conform de planning was uitgevoerd dan hadden we, als ik de berichten daarover in de media mag geloven, nu al het spoor 15% tot 20% beter besteed. Bovendien zorgt het ERTMS voor een betere veiligheid op het spoor, want het is hét middel als het gaat om het tegengaan van STS-passages. Het is maar goed dat de spoorcommissie zich buigt over dit element en daar moeten we dan ook maar op wachten. We wachten dus vol interesse de conclusies van de spoorcommissie af.

Dan kom ik te spreken over het fietsparkeren. De PVV steunt het beleid van de minister om het fietsbeleid te decentraliseren. Het verbijstert mij ook ten zeerste dat dit kennelijk nog niet het geval was. Ik ben blij dat dit nu wel lukt. Waar ik nog meer over verbaasd ben, is het feit dat het meest linkse college van dit land onder leiding van de heer Wolfsen – nou ja, bijna het meest linkse college, want de SP zit er niet in maar dat is ook de enige winst voor Utrecht – het voornemen heeft om maar liefst 22 000 betaaldparkerenfietsplekken neer te zetten bij Utrecht CS, dit ten koste van alle gratis fietsenstallingen. Sterker nog, als we speak, zijn er al een aantal gratis fietsenstallingen rondom Utrecht CS verwijderd. Waar wij in het regeer- en gedoogakkoord hebben opgenomen dat wij inzetten op goede fietsvoorzieningen, laten de linkse gemeenteraadsfracties de Utrechtse fietser in de steek. Degenen die hier het meest mee worden gepakt, zijn de studenten. Die kunnen dus straks wel gratis met een ov-kaart met de bus maar moeten volgens de plannen van de gemeenteraad in Utrecht zo meteen gaan betalen om te fietsen. Dat is te zot voor woorden. Kan de minister aangeven wat zij vindt van deze gang van zaken? Het gaat hier om een van de grootste stations van Nederland en het is belangrijk dat de infrastructuur rondom dat station goed geregeld is en dat iedereen gebruik kan maken van gratis fietsstallingen.

Mijn laatste onderwerp is de dienstregeling. Ik moet toch kwijt dat ik niet happy ben – en dat is zacht uitgedrukt – over de huidige dienstregeling. Het Intercityproject wordt in het hele land de nek omgedraaid en wordt omgezet in een soort stoptreinenbeleid. Daardoor wordt voor veel mensen de reistijd een stuk langer en mijn fractie is van mening dat reistijdverkorting een van de belangrijkste middelen is om de mensen uit de auto de trein in te krijgen. Zoals bekend, willen wij niet gaan sturen als het gaat om hoe een reiziger moet reizen, maar het is niet bevorderlijk voor de treinreiziger om langer elke keer te moeten reizen. Dus dit plan zou wat mij betreft zo snel mogelijk de shredder in kunnen. Ik verneem daarop graag de reactie van de minister. Ik weet dat ze op dit moment aan het onderhandelen is over de concessie. Ik vraag haar dan ook om daarbij dit soort elementen die niet in het belang zijn van de reiziger, zwaar mee te laten wegen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb in het betoog van de heer De Jong gemist zijn eerdere voorstel om de geldkraan voor ProRail helemaal dicht te draaien. Nu kan dit zijn omdat hij vanwege de prudentie eerst de resultaten van de onderzoekscommissie wil afwachten en dit voorstel dus nog even in de koelkast zet of omdat hij weer tot zinnen is gekomen. Maar misschien kan hij er toch iets over zeggen. Wil hij nu eigenlijk de geldkraan voor ProRail helemaal dichtdraaien?

De heer **De Jong** (PVV): Het is mooi dat de D66-fractie aandachtig luistert naar het betoog van de PVV-fractie. Wij zijn altijd bij zinnen. Dus bij elk voorstel dat we doen en elke reactie die we in de pers geven, zijn we altijd 100% bij zinnen. We hebben gezegd dat we vinden dat al het geld dat nu nog in 2011 richting ProRail zou gaan, moet worden vastgehouden. Tevens willen we dat de onderste steen boven komt. We willen weten hoe het zit met die 1,1 mld. Het kan toch niet zo zijn dat als je geld reserveert voor onderhoud, je ontzettend veel problemen op het spoor ziet en je er dan achter moet komen dat dit geld blijkbaar daarvoor niet is besteed door allerlei technische mankementen? Tegelijkertijd willen wij de spoorcommissie wel alle ruimte gunnen om tijdens de verhoren de onderste steen boven te krijgen.

De heer **Verhoeven** (D66): De heer De Jong heeft op zich terecht de mond vol van de reiziger en investeren in de kwaliteit van het spoor. Maar vervolgens zegt hij dat het geld dat naar ProRail gaat moet worden vastgehouden, kortom, dat er minder investeringen in het spoor zullen komen en het er dus alleen maar op achteruitgaat. Is het niet een soort pavlovreactie om nu de geldkraan dicht te draaien? Doet hij dan niet, juist omdat er sprake is van onderbesteding, precies het verkeerde? Ik zou bijna zeggen: moet je de geldkraan niet wat verder opendraaien zodat de juiste hoeveelheid investeringen in het spoor worden gedaan en al die reizigers deze winter wel goed vervoerd kunnen worden?

De heer **De Jong** (PVV): Wat wij zeggen, is dat er kennelijk 1,1 mld. op de plank ligt en dat dit geld niet is uitgegeven voor het onderhoud. Tegelijkertijd vinden we dat je het geld dat er dit jaar nog vanuit de overheid richting ProRail zou gaan, niet aan ProRail zou behoeven te geven, aangezien er kennelijk nog 1,1 mld. beschikbaar is. Dus houdt het helemaal niet op met het onderhoud. Het onderhoud gaat gewoon verder. Alleen, wij willen de onderste steen boven hebben zodat wij straks niet met de situatie geconfronteerd worden waarin je nog voor dit jaar extra geld erin gaat pompen terwijl je niet weet wat er met die 1,1 mld. is gebeurd. Ik snap dat D66 overal ontzettend veel geld in wil pompen. Dat zien we met heel veel dingen, zoals met ontwikkelingshulp, maar het helpt voor geen meter. Wij zeggen: let goed op waar je je geld aan uitgeeft en

zorg ervoor dat de onderste steen bovenkomt en dat het treinverkeer goed in orde is.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):
Voorzitter. Als een paar blaadjes of sneeuwvlokken dreigen te vallen, schakelt het spoor al snel om naar een nooddienstregeling en bij hoge nood is er de plaszak. Uit dit soort informatie concludeert de ChristenUnie dat de reiziger op het spoor nog niet met de hoofdletter R wordt geschreven. En die hoofdletter R, daar gaat het om in dit debat. Op voorstel van de ChristenUnie en de VVD doet een aparte commissie van deze Kamer momenteel onderzoek naar ProRail. De Algemene Rekenkamer is als onderdeel van dit onderzoek nu gekomen met een rapport waarin stevige conclusies staan over ProRail en het ministerie. De ChristenUnie wacht met definitieve conclusies tot het eindrapport van onze collega's in deze Kamer er is. De Algemene Rekenkamer bevestigt wel dat de aansturing van ProRail veel beter moet en er meer transparantie nodig is over de voortgang van projecten en de besteding van belastinggeld. Via Kamervragen en notities hebben mijn fractiegenoot Arie Slob en oud-Kamerlid Ernst Cramer hier ook meerdere malen op gewezen. Veel conclusies van de Rekenkamer staan ook al in de ChristenUnie-notitie van vorig jaar over ProRail. Ik hoop dat de minister hier ook goed kennis van heeft genomen. De ChristenUnie verwacht van deze minister daadkracht zodat er nu echt voortgang komt in projecten als ERTMS en Mistral die al meer dan tien jaar lopen. En waar blijft de file top 50 voor het spoor, de spoorknelpuntenindex uit de motie van Arie Slob? ProRail komt nu met een top vijf minstpresterende lijnen die worden gemonitord. Maar de motie ging over veel meer dan over storingen. Die ging ook over capaciteit. En een aangenomen motie moet gewoon uitgevoerd worden. De minister broedt nog op de plannen voor het hoofdrailnet. De ChristenUnie wil veel strengere eisen en bijbehorende financiële prikkels voor de NS, betere reisinformatie, meer treinen en dus ook Sprinters en ook buiten de Randstad, en meer invloed voor reizigersorganisaties en provincies. Ik kan het wensenlijstje nog veel langer maken, maar dat debat komt later.

Een ding kan echter niet wachten en dat is de Intercity Eindhoven–Heerlen–Aken. De Duitsers hebben miljoenen beschikbaar om deze spoorlijn op te knappen. De schop kan bij wijze van spreken morgen de grond al in. Ze willen wel de garantie dat de NS Intercity gaat rijden en dat er dus niet sprake is van een inspanningsverplichting maar van een resultaatsverplichting in de nieuwe concessie. Ik heb begrepen dat de Duitsers deze week een duidelijk signaal van de minister willen. Anders is de kans groot dat DB Netz, het Duitse ProRail, uit het project stapt en zijn geld elders gaat investeren. Graag een reactie en anders overweeg ik een motie op dit punt.

Het is mooi dat er 107 mln. beschikbaar is voor fietsenstallingen bij stations, maar het meeste geld was al beschikbaar gesteld door het vorige kabinet. En het stallingstekort groeit dagelijks. De minister zou nog in de begroting zoeken naar geld om ook buiten de Randstad stallingen bij te bouwen. Dit kabinet wil niet alleen een Randstadkabinet zijn, dus, minister, waar is dat geld? Want ik heb het nog niet in de begroting gevonden. De minister zegt ook te gemakkelijk dat fietsparkeren bij stations vooral een zaak is van de gemeenten. Maar het gaat om ruimtes binnen stationsgebouwen op of grond van de NS of ProRail. Dus hier ligt een taak voor de minister. Reizigers op Utrecht CS kunnen straks alleen nog maar betaald hun fiets stallen en dat wordt een chaos en is ook niet de reiziger met de hoofdletter R schrijven. Het is prima als er voor meerdaags stallen moet worden betaald, maar eendags stallen moet gratis blijven op elk station in Nederland.

De ChristenUnie maakt zich zorgen over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Er waren al tekorten op de spooruitbreiding naar Almere en

er moest nog extra geld gevonden worden voor het goederenvervoer door Oost-Nederland. En nu lees ik in de begroting een bezuiniging van 194 mln. In het regeerakkoord staat dat dit een bezuiniging is op inpassing. Maar juist daarvoor was toch geld tekort binnen het PHS? De ChristenUnie wil de garantie dat de minister geen projecten gaat snijden uit het PHS. De beloofde ondertunneling van de drukste spoorwegovergangen moet doorgaan. Klopt het dat de minister aan Castricum heeft gevraagd om 11 mln., zijnde 50% van de kosten, hiervoor zelf te betalen? Dat kun je toch niet van zo'n kleine gemeente vragen?

Ik dank de minister voor de inventarisatie van nieuwe stations. Ik kan er nog wel een paar noemen maar daar komt Arie Slob binnenkort op terug in een initiatiefnota. Nieuwe stations worden pas gebouwd als de NS een bedieningsgarantie heeft afgegeven. Maar dat is de omgekeerde wereld. De NS mag best advies uitbrengen, maar de politiek beslist. De minister is opdrachtgever en moet gewoon de motie-Cramer uitvoeren. Zij wil station Lisse Keukenhof ondanks aandringen van de Kamer niet bouwen omdat de NS niet mee wil werken, zelfs niet als het zou gaan om een evenementstation. Dit terwijl de minister hiervoor geld beschikbaar had binnen het actieplan spoor. De ChristenUnie vraagt de minister alsnog dit station te realiseren.

De ChristenUnie wacht nog op de brief van de minister over station Schiedam Kethel. Zij heeft het steeds over knopen doorhakken voor de A4 Midden-Delfland, maar waarom weigert zij nu ook dit gebied een goede ov-ontsluiting te geven? Ook hier worden al 20 jaar verwachtingen gewekt. Kan de minister trouwens bevestigen dat de Intercitystatus van Schiedam Centrum overeind blijft binnen het PHS?

Als het gaat om de toegankelijkheid van het ov voor gehandicapten sluit ik mij aan bij de woorden van de fracties van de VVD en de het CDA, met name bij de concrete vragen van laatstgenoemde fractie.

Ik eindig graag met mijn eigen woonplaats Zwolle. De heer Monasch heeft helemaal gelijk waar hij het betreurt dat allerlei mensen door Zwolle moeten reizen. Je moet niet door Zwolle reizen, je moet er vooral een keer uitstappen. En ik heet iedereen hartelijk welkom in die prachtige stad.

Maar in de zomer van 2012 gaat knooppunt Zwolle, de toegangspoort tot heel Noord-Nederland, vier weken dicht. Op de weg is het ondenkbaar dat een dergelijk knooppunt zo lang dichtgaat. De ChristenUnie is blij dat na de Kamervragen van Arie Slob nu wordt gekeken naar alternatieven. Ik roep de minister op, hier echt het uiterste voor te doen, want er zijn slimme oplossingen mogelijk, zoals Intercitytreinen vanuit het noorden door te laten rijden naar Deventer zodat reizigers maximaal 30 minuten langer onderweg zijn. Zeker in de zomerperiode waarin heel veel mensen juist deze verbinding kiezen, met de fiets op weg naar de mooie Waddeneilanden bijvoorbeeld, kun je het niet maken om dit station zo lang te sluiten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Ik ben blij dat ik een reactie kan geven op het rapport van de Algemene Rekenkamer. Vorige week maandag heb ik niet gereageerd, ook omdat ik weet dat de onderzoekscommissie-Kuiken nog bezig is met haar werkzaamheden, hoewel dat toch lastig is als je tegelijkertijd van overal en nergens wel reacties hoort en je er zelf ook aan onderhevig bent. Dus ik ben blij dat deze commissie mij gevraagd heeft een brief te sturen. Zoals in de brief is te lezen, denk ik anders over de conclusies van de Algemene Rekenkamer. Dat betreft allereerst het bedrag van 1,1 mld. Wij zijn van mening dat het om maar 373 mln. gaat die nog niet besteed zijn. Dat is ook reden voor mij om de departementale auditdienst er nog extra op te zetten, dit om nieteswellesverhalen te voorkomen. De Rekenkamer heeft zelf in het rapport ook de mogelijkheid geopperd om de departementale auditdienst er naar te laten kijken. Zij ziet die ook als een onafhankelijk orgaan. Het is dus niet zo dat wij onze ambtenaren er nog een keer naar laten kijken; het

zijn eigenlijk andere ambtenaren die er met een onafhankelijke blik naar kijken. Ik vind ook dat er zo snel mogelijk duidelijkheid over moet komen. De Rekenkamer zegt dat er onderbestedingen zijn. Ik vind het bedrag dat zij noemt veel te hoog en ik ga ervan uit dat zij een aantal dingen bij elkaar opgeteld heeft die niet bij elkaar opgeteld moeten worden. Ik wil dat ook graag onderbouwen. Ook ProRail zal door haar accountant hetzelfde laten doen. En dan hoop ik dat we snel kunnen aantonen dat het 373 mln. betreft. Het gaan dan overigens nog steeds om onderbesteding. Daarover hebben wij het al vaker gehad in deze commissie. In het MIRT-overleg heb ik de 330 mln. genoemd die in het aanlegbudget nog niet besteed waren. De heer Bashir heeft toen gevraagd of dat dan weggehaald wordt bij de trein. Nee, dat gaat niet weg bij het spoor. Dat blijft daar gewoon, alleen het komt soms voor dat projecten uitgesteld worden of complexer zijn waardoor er onderbesteding plaatsvindt. Het blijft wel van groot belang ervoor te zorgen dat alles zo goed mogelijk in het jaar uitgegeven wordt. De departementale auditdienst verwacht volgende week klaar te zijn en dan zal ik de resultaten ervan ook naar de Kamer sturen. Ik zal er ook voor zorgen dat de audit van ProRail naar de Kamer komt.

Gevraagd is naar het volledig informeren met name in de begrotingsstukken in relatie tot ProRail. In de brief heb ik hierover al een en ander aangegeven, onder andere hoe in onze begroting de realisatie terugkomt. De Rekenkamer spreekt over het beheerplan, maar ik wijs erop dat het beheerplan nooit ter goedkeuring voorligt maar ter informatie. Wat wij doen, is hetgeen in het beheerplan staat doorvertalen in de begroting en in onze aanpassingen, in de Voorjaarsnota, de Najaarsnota en uiteindelijk ook in het jaarverslag. Ook op dat punt vind ik dus dat ik de Kamer volledig geïnformeerd heb. Dat het duidelijker kan, daar ben ik het helemaal mee eens. Dat betreft onder meer het feit dat wij met het kasverplichtingenstelsel werken en ProRail met het baten-lastenstelsel. Dat soort zaken zorgt ervoor dat het niet altijd even leesbaar is. Dat trek ik mij zeer aan door er nu al mee aan de slag te gaan en voorstellen bedenken om daarin meer duidelijkheid te creëren. Ik heb namelijk geen enkele reden om de Kamer op dat punt niet goed te informeren. Voor mij is het van belang om zo goed mogelijk en zo efficiënt mogelijk spoor aan te leggen. Ik heb daar als minister ook een verantwoordelijkheid voor en ik wil de Kamer dienaangaande ook zo goed, inzichtelijk en transparant mogelijk informeren. Het onderzoek van de onderzoekscommissie spoor gaat over de periode 2005–2010. Ik ben eind 2010 aangetreden en heb sindsdien ook allerlei acties ondernomen. We zijn meteen van start gegaan met acties naar aanleiding van het winterweer die ook een relatie hebben gehad met de aansturing van ProRail. Verder heb ik reguliere gesprekken met ProRail ingepland die er in het verleden niet waren. Ook noem ik de discussies over kerntaken en dergelijke. Op al die zaken kom ik graag in het kader van de hoorzitting terug.

Overigens vind ik het jammer om af en toe hier terug te horen dat er sprake zou zijn van het totaalbeeld van een niet functionerend ProRail. Ik wijs erop dat in de afgelopen periode 95% punctualiteit is gerealiseerd. Dat percentage is hoger dan ooit tevoren. Daarnaast komt in de internationale benchmark die ook de Kamer heeft ontvangen, ProRail beter naar voren komt dan menig bedrijf. Ik wil het breder perspectief dus wel boven tafel hebben.

De heer Aptroot heeft gevraagd om een second opinion door een extern bureau. Voor de lopende projecten is het stand beleid om voor risicovolle projecten, zoals de NSP-projecten en de spoortunnel Delft, een second opinion te laten uitvoeren door een extern bureau. Ik hoorde de heer Aptroot eerst zeggen dat het voor ieder project moet gelden maar later hoorde ik hem zeggen dat het alleen voor de grote projecten moet gelden. Ik zou daarover dan ook graag wat meer verheldering van hem krijgen. Ik zou het namelijk onverstandig vinden om dat voor elke uitgave te gaan doen. Dat zou namelijk een enorme rompslomp en vertragingen

kunnen gaan betekenen. Nogmaals, voor de grote projecten kunnen wij dit ook en het lijkt mij goed om daarmee ook door te gaan. Het gaat vaak niet zozeer om de kostenraming, want daar zitten vaak niet de grote problemen. Die ontstaan meer bij scopewijzigingen en veranderingen als gevolg van samenhang met andere projecten. Ten aanzien van projecten zoals OV SAAL en PHS heb ik met ProRail heel duidelijke afspraken gemaakt over risicoanalyses, scopebewaking, audits en second opinions, zowel voor de kosten als voor de bouwplanning. Ik zie de oproep van de heer Aptroot als een ondersteuning van beleid als het gaat om de grote projecten. Vanuit mijn verantwoordelijkheid als minister wil ik vooral de nadruk leggen op bewaking van de scope en het risico voor de verschillende projecten. Ik zal dat ook in de verantwoording aan de Kamer verduidelijken zodat mede op basis van het ARK-rapport dit parallel aan de commissie-Kuiken wordt opgepakt.

De heer Verhoeven heeft mij gevraagd om een reactie op de conclusie van de ARK over onvoldoende controle, zowel kwalitatief als kwantitatief. Ik heb zo-even al aangegeven hoe ik denk dat wij de Kamer echt volledig informeren en over de aanpassingen die daarbij aan de orde zijn. In het rapport staat dat er 2,5 fte toezicht is. Ik wijs er echter op dat we veel meer mensen hebben die er toezicht op houden. Die 2,5 fte houdt specifiek toezicht op de begroting maar er zijn ook mensen die toezicht houden op bijvoorbeeld alle aanlegprojecten en beheerprojecten met alle daarbij horende begrotingen. Dus in totaliteit zijn er veel meer mensen die toezicht houden, zo'n 18 fte. Ook naar aanleiding van wat er verder nog uit de commissie-Kuiken gaat komen, blijven wij natuurlijk altijd goed kijken of we het op de juiste wijze hebben georganiseerd en of verbeteringen nodig zijn.

De heer Verhoeven heeft gevraagd naar de aansturing van de NS in relatie tot de financiën. De minister van Financiën is aandeelhouder van de NS en ik ben de concessieverlener. De NS krijgt geen geld, met uitzondering van een paar kleine contractlijnen zoals Houten-Houten. De NS betaalt ons zelfs geld, namelijk een concessieprijs. Dat is dus een ander type relatie dan die welke wij hebben met ProRail, waar ProRail van ons heel veel geld krijgt.

De heer Monasch heeft gevraagd naar de relatie tussen ProRail en Gelderland, gelet op de verschillende problemen die er zijn met het onderhoud in Gelderland. Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving is er een kabinetsstandpunt gekomen. Toen is aangegeven dat het niet wenselijk was om het beheer te decentraliseren dan wel aan te besteden. Uit onderzoek is gebleken dat splitsing gelet op de complexiteit van het spoornetwerk leidt tot extra risico's en interfaces. Daarom is destijds gekozen voor één beheerder en één integrale beheersconcessie. ProRail voert op dit moment wel verbeteringen door om de prestaties op die decentrale lijn omhoog te krijgen; er wordt namelijk ook erkend dat daarop verbeteringen mogelijk zijn. Wij willen er ook nadrukkelijk op sturen. Vanaf het beheersplan 2012 is er de KPI inzake de top vijf minstpresterende lijnen zodat we daarop kunnen toetsen. Ik noem de KPI wat betreft de prestaties decentrale lijnen. Ik zal er ook specifiek op sturen, zodanig dat wanneer er niet aan gewerkt wordt, daarop ook maatregelen genomen zullen worden.

De heer Haverkamp heeft gevraagd naar de dwangsom. Hij verbond daaraan specifiek de vraag of wanneer ik bijvoorbeeld een boete van € 300 000 moet geven, ik dat bedrag dan weer minder krijg als aandeelhouder. Het kan zijn dat je dat als aandeelhouder minder krijgt. Je hebt dat uiteindelijk minder te besteden in het totaalplaatje. Dat geldt overigens ook bij Financiën als aandeelhouder. Als ik daar discussies heb over dingen die de NS extra zou moeten doen, zegt Financiën vervolgens: alles wat we aan dividend minder krijgen, zal u op een andere manier moeten

ophoesten. Waarom moet je het dan toch zo doen? Omdat als je met elkaar afspraken maakt over prestaties, er ook een dwangmiddel moet zijn.

Zijn we tevreden over de prestaties? Welnu, elke keer leggen we met elkaar vast wat haalbaar en niet haalbaar is. Ook als je er maar 1% onder zit, zoals in dit geval, zeggen we toch: dan voldoe je niet aan de afspraken die we hebben gemaakt.

Mevrouw Wiegman heeft mij gewezen op de notitie van de ChristenUnie. Ik heb die notitie gekregen een maand nadat ik vorig jaar aantrad. Ik ken de notitie dus. We hebben die toen ook bediscussieerd. Ze is ook voor een deel via moties in de Kamer aan de orde geweest. Ook bij de werkzaamheden van de commissie-Kuiken zal die ongetwijfeld betrokken worden.

De heer **De Jong** (PVV): Ik ben mij ervan bewust dat er een commissie is ingesteld die goed moet gaan kijken naar dat ARK-rapport en naar de oplossingen om vervolgens tot conclusies te komen. Toch schrok ik weer van de milde reactie van de minister richting ProRail. Want je zal maar op zo'n perron staan en je zal maar niet van de trein gebruik kunnen maken omdat er weer iets is misgegaan op het spoor. Je zal maar die reiziger zijn en naar de televisie kijken om te vernemen dat men het intern ook niet goed voor elkaar heeft omdat men niet weet wat er met die 1,1 mld. is gebeurd, terwijl we met z'n allen moeten bezuinigen. Er moet iets gebeuren! Die reiziger is het meer dan zat hoe het allemaal daar werkt. Het is een onacceptabel zootje bij ProRail. Kan de minister nu eindelijk eens aangeven dat ze er ook op die manier in zit en dat ook zij vindt dat er nu echt iets moet gebeuren, een signaal richting de winter? Gooi die hele raad van commissarissen eruit en zorg ervoor dat mevrouw Gout de kans krijgt om de boel op te lossen. Maar niet een reactie van: er moeten nog wel wat dingetjes gebeuren en voor het overige moeten we maar wachten op de bevindingen van de commissie. Ik heb de minister hoog zitten maar ik verwacht toch een wat steviger reactie richting ProRail, want dit gaat echt niet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor de oproep van de heer De Jong. Hij heeft mij ook gehoord de afgelopen periode na de problematiek op het spoor als gevolg van het winterweer en de onvoorbereidheid van NS en ProRail daarop. Ik wil op dat punt echter wel een onderscheid maken. Ik hoor de heer De Jong spreken over de reizigers die weer op het spoor stil blijven staan omdat het niet functioneert. Ik heb gezegd dat er de afgelopen periode sprake is geweest van 95% punctualiteit. Dat is hoger dan ooit. Dus in de reguliere treindienstvoering gaat het gewoon relatief goed. Wat vorig jaar niet goed ging, was dat er zich onverwachte storingen voordeden die leidden tot extreme verslechtingen op het spoor. Die storingen waren gelegen in een aantal redenen. Een ervan was dat de informatie-uitwisseling onderling niet goed was. Daarom hebben wij nu besloten om één partij verantwoordelijk te maken voor de bijsturing en de informatievoorziening en om ervoor te zorgen dat de verschillende partijen bij elkaar in de calamiteitencentra zitten. Dat is meteen een antwoord op de vraag van der heer Monasch of dat pas in 2013 wordt gerealiseerd. Nee, we hebben ze nu al wel bij elkaar gestopt en we laten ze al wel gezamenlijk werken. Alleen, formeel, duurt zo'n fusie waarbij mensen van het ene bedrijf naar het andere bedrijf overgaan, veel langer. Maar daarop vooruitlopend opereren ze al wel als zodanig.

Wat betreft dat proces met betrekking tot winterweer en calamiteiten: daar ben ik ook heel streng over. Ik wil er ook best een hogere toon bij gebruiken als de heer De Jong dat van belang vindt. Het is ook zeer belangrijk omdat dat hetgeen is wat de indruk van al die reizigers wekt, namelijk: als het misgaat, gaat het ook echt helemaal mis. Daarvoor hebben we een heleboel maatregelen genomen, zoals ook in mijn brief

over het winterweer staat. Onder andere met betere treinen, met betere leidingen, met betere afstemming tussen de verschillende partijen hebben wij geprobeerd dat op te lossen.

De heer **De Jong** (PVV): Er is een probleem ontstaan op het spoor. Heel veel mensen staan op het perron en kunnen niet met de trein mee. Er komt dan een gigantische stroom van kritiek. En wat doet de NS dan? Die geeft dan aan hoe goed het eigenlijk wel niet gaat. De NS komt altijd met cijfers over de punctualiteit die verbeterd is, bladiebladiebla. Dat is hartstikke goed. Ze zijn ermee aan het werk om die reiziger beter te informeren, maar dat stoort reizigers omdat ze er namelijk niet op kunnen vertrouwen dat ze met die trein kunnen. De minister heeft gezegd dat we zaken niet door elkaar moeten halen. We hebben het net gehad over die 1,1 mld. Bevroren en kapotte wissels hebben te maken met slecht onderhoud en met het feit dat geld dat gereserveerd is niet wordt uitgegeven waaraan het zou moeten worden uitgegeven. Dus minister, laat die papieren werkelijkheid van die punctualiteitscijfers nu eens varen. Want op het moment dat je een andere dienstregeling rijdt wordt die niet opgenomen in die cijfers, terwijl de mensen er wel last van hebben. Ik steun de minister overigens waar zij zegt dat zij niet op alles inhoudelijk in kan gaan gelet op de werkzaamheden van de tijdelijke commissie spoor.

De **voorzitter**: En dat leidt tot de volgende korte vraag? U maakt het wel heel breed. Ik vind dat u het korter kan en ook moet formuleren.

De heer **De Jong** (PVV): Oké, voorzitter. ik ga ervan uit dat u niet al te vaak met de trein reist en u zich de emotie wellicht niet kan voorstellen.

De **voorzitter**: Dat zal u nog wel eens kunnen meevallen, maar daar gaat het nu niet over.

De heer **De Jong** (PVV): Ik zal het heel kort houden. Kan de minister nu eens eindelijk die papieren werkelijkheid rondom ProRail laten varen en wil zij nu het duidelijke signaal afgeven dat het echt menens is? Wil zij ervoor gaan zorgen dat mevrouw Gout ook de kans krijgt om de boel op te lossen bij ProRail? Want ze wordt in mijn beleving niet echt de kans gegeven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik neem het uitermate serieus. Dat is ook waarom ik zelf vorig jaar dat veranderprogramma ben gestart. Dat is overigens nog niet klaar. Dat is ook de reden waarom ik naast de gesprekken met Rijkswaterstaat nu ook regelmatig gesprekken heb met de directeur van ProRail. Er vindt continu een verbeteringslag plaats en mevrouw Gout zit daar heel erg goed in. Overigens zijn er de afgelopen periode ook twee commissarissen gewisseld. We hebben daarbij gekeken naar mensen die ook het reizigersbelang meer meenemen. Dus ook daarin zijn er wisselingen opgetreden. Dat ik ook af en toe de positieve kant benadruk, is omdat ik denk dat wanneer we het spoorproduct al te veel naar beneden praten dit ook weer effect heeft op het geloof van reizigers in dit product. Wij moeten met elkaar kritisch kijken naar wat er echt misgaat, maar wij moeten ook laten zien wat er goed gaat. Als het even sneeuwt zit de weg naar Schiphol ook vast. Op het moment dat er slecht weer op komst is, wordt er ook gevraagd aan automobilisten om minder de weg op te gaan, zodat er minder verstoppingen komen. Zo is het ook met een dienstregeling. Wil je alles laten rijden wat er is dat vervolgens echter vast komt zitten of zet je in plaats van zes treinen per uur drie of vier treinen in die dan in ieder geval rijden, zodat de reiziger zeker weet dat die wel gaan? Dus daar zitten allemaal elementen achter die juist bedoeld zijn om de reiziger te helpen

en voor hen het goede te doen. En daar blijf ik mee doorgaan en daar blijf ik op sturen.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister had mij gevraagd of ik die second opinion zou willen over alle uitgaven. Mijn antwoord daarop is: nee, natuurlijk niet. Ik heb al gezegd dat die betrekking heeft op regulier onderhoud. Het gaat mij echt om de grote projecten, om grote vervangingsinvesteringen en zeker ook allerlei nieuwe forse investeringen. De minister had het verder over staand beleid. De Hanzelijn zou worden aangesloten op het bestaande spoor. Wij kregen te horen dat het spoor dan wel moest worden verdubbeld. Kosten 140 mln. De vorige minister en de Kamer hebben daarmee ingestemd. Dan gaan we vragen stellen waarom het wordt uitgesteld. Dan krijgen we een briefje met de mededeling: het kost geen 140 mln. maar ProRail heeft het opnieuw berekend en het kost nu 295 mln.; ze hadden de geluidsschermplaatjes vergeten maar een verdubbeling is niet nodig, we verplaatsen de seinen, een beetje blokverdichting en het kan op het bestaande spoor. Ik vraag mij echt af of daar sprake was van een second opinion. Gebeurt dat echt al jaren of is dat iets wat recent is gestart? Ik kan mij niet indenken dat als je een goede second opinion hebt, de bedragen verdubbelen, halveren of dat soort dingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan niet voor deze specifieke casus antwoorden of daar een second opinion onder zat of niet. Bij een raming kijk je wat er ongeveer moet gebeuren. Bij wegen zie je soms ook dat er in een keer een heel ander bedrag uitkomt, omdat blijkt dat er veel meer problemen zijn met het geluid, dat er sprake is van archeologische vondsten et cetera. Er zijn allerlei redenen waarom het duurder kan worden. Dat is ook waarom de ramingen na een besluit worden omgezet in veel definitievere berekeningen. En daarop zou de second opinion plaats moeten vinden. Ik vind het van groot belang dat je dat bij grote budgetten goed doet. Dat doen we bij de weg steeds meer, doordat we veel vaker om marktconsultatie vragen waar ook heel interessante nieuwe ontwikkelingen uit blijken. Ook daarbij streef ik naar consistent beleid tussen het ene veld en het andere veld.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan denk ik in ieder geval dat we wat betreft de lijn voor de toekomst elkaar vinden. Ook bij de IJmeerverbinding blijkt bij marktconsultatie dat het wellicht voor 60% kan van wat eerder werd geraamd. Ik wil echt van de minister weten of die second opinion ook plaatsvindt. Ik denk aan het programma Beter benutten, ERTMS, 270 mln. geraamd, 260 mln. uitgegeven maar slechts de helft van het project is uitgevoerd. Dat is ongeveer het dubbele geworden. Ik vind dat het zo niet langer kan. Als die second opinion recent is ingezet, dan prijs ik de minister daarvoor, maar ik wil echt zeker weten dat het gebeurt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net van mijn ambtenaren antwoord gekregen ten aanzien van de Hanzelijn en OV SAAL. Ook daar zijn second opinions uitgevoerd. De bouwplanning bleek zeer complex en er zijn toen maatregelen genomen. Er was toen bijvoorbeeld ook sprake van een andere groei van Almere dan ten tijde van het Tracébesluit Hanzelijn. Het gaat natuurlijk altijd over ramingen en modellen inzake hoeveel mensen er komen te wonen. Dan moet je andere maatregelen nemen om overlast tegen te gaan. Onder andere daardoor is het veel duurder geworden. Nogmaals, wij doen al second opinions en zullen dat ook blijven doen. Ik heb ook al toegezegd dat ik in de reactie naar de Kamer inzichtelijk zal maken wat dit soort dingen vervolgens opleveren.

De heer **Verhoeven** (D66): Het is toch wel gek dat de vorige week iedereen als een dolle heen en waar aan het springen was toen het ARK-rapport uitkwam. En nu lijkt iedereen weer in de houding te zijn gesprongen. Iedereen is weer ingedut en zegt: we wachten wel eventjes tot januari. En de minister doet eigenlijk een beetje hetzelfde als wat premier Rutte een paar maanden geleden deed. Ze zegt: ja, er wordt een verkeerde rekensom gemaakt. Het is niet 1,1 mld. maar 373 mln.; het is niet 2,5 fte maar 18 fte. We hebben echter wel een Rekenkamer en als die iets goed kan, dan is het rekenen. En de minister schrijft doodleuk een brief in de trant van: nee, het klopt allemaal niet en, oké, ik heb misschien wat minder duidelijk geïnformeerd maar dat is het dan wel zo'n beetje. Ik moet zeggen dat ik daar eigenlijk een beetje moeite mee heb. Ik vind dat te mager. De minister heeft ook nog niets gezegd over mijn totaalplaatje. Ik wil gewoon vóór de begrotingsbehandeling een heldere schets van de geldstromen van de NS, ProRail en de twee ministeries. Ook wil ik graag wat meer weten over de toezichtaspecten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb ook gezien dat er de vorige week maandag heel veel ophef over was. Ik ben heel blij dat we de komende periode met elkaar kunnen discussiëren over het rapport en de cijfers. Ik heb meerdere keren, zowel ambtelijk als bestuurlijk, aangegeven aan de Rekenkamer dat wij denken dat er dubbeltellingen zaten in het rapport. In het rapport van de ARK staat ook dat er dubbeltellingen in zitten maar dat zij niet meer de tijd heeft om die te bekijken. Dat betekent dat ik in ieder geval zelf heel graag wil laten zien hoe het zit. Daarom heb ik de departementale auditdienst en de externe accountant van ProRail gevraagd om er naar te kijken. Ik heb alle onafhankelijke toezichtsorganen hoog zitten, van Rekenkamer tot de SER. D66 heeft vandaag een oproep gedaan om die allemaal serieus te nemen, welnu, ik neem ze ook allemaal serieus. Ik kan verzekeren dat het kabinet dat ook doet. Maar op het moment dat je zelf constateert dat je tot een andere conclusie komt op een punt, vind ik ook dat je dat moet kunnen inbrengen en moet kunnen onderbouwen. Dat is ook wat ik wil doen. Ik hoop ook dat dit de reden is waarom er nu minder ruis is dan wellicht de vorige keer. Ik denk dat ook de Kamer wil zien wie het bij het rechte eind had. Ik heb geprobeerd het heel voorzichtig op te schrijven, zodanig dat het nu even aan ons is om dat te bewijzen. Het A4-tje waarom de heer Verhoeven heeft gevraagd, zeg ik overigens graag toe. Hij had het een paar keer over miljarden die kwijt waren. Het geld is niet kwijt. Het gaat wat mij betreft om miljoenen en het is ook niet kwijt; het ligt gewoon op de plank en het moet ook gewoon ingezet worden. De heer Verhoeven vroeg mij in zijn eerste termijn om in dat A4-tje ook aan te geven wat ik op dat punt nog niet weet. Welnu, ik weet dat wel. Ik ben bezig met de onderhandelingen met de NS over HRN en HSA. Ik kan dan dus al wel aangeven in welk budget dat zit. Als we het vlak voor de begroting sturen kan ik zelfs waarschijnlijk alles al aangeven. Dus dat lijkt mij dan nog handiger.

De heer **Verhoeven** (D66): Nou ben ik ook wel weer geneigd om in de houding te springen. Ik ben blij dat de minister de Rekenkamer serieus neemt en alle andere instituten die dit land proberen op een objectieve wijze de goede kant op te sturen. Dat doet mij goed. Ik zal doorgeven aan de heer Pechtold dat dit nu ook het kabinetsstandpunt is. Ik ben ook blij met de toezegging van de minister over dat stroomschema op een A4-tje. Ik wil er nog aan toevoegen dat het mij niet alleen gaat om de zoekgeraakte miljoenen – ik mag geen miljard meer zeggen – van ProRail maar ook om de openstaande situatie rond de hsl en de concessie. Dat bij elkaar is toch wel een pakket van 5 mld. aan onzekerheid. Ik ben blij dat de minister daar duidelijkheid over gaat geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Sterker nog, u kunt zelfs niet over zoekgeraakte miljoenen spreken. Het geld is niet zoek, het ligt gewoon op de plank. Op een aantal punten zijn projecten te laat en wordt het geld dus naar het jaar daarop geschoven, zoals projecten soms ook te vroeg kunnen zijn en het geld dan naar een jaar eerder geschoven wordt. Eenzelfde soort discussie hebben we gehad over spoor en weg en hoe je uiteindelijk dezelfde budgetten voor beide onderwerpen in totaliteit bleef houden.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat ben ik eens met de minister maar er is een verschil tussen 373 mln. en 1,1 mld. En die miljoenen bedoel ik en die zijn zoek. Die 373 mln. liggen rustig op de plank en dat geld verschimmelt niet, maar er is een verschil tussen twee organisaties.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U krijgt de volgende week al antwoord via de departementale auditdienst hoe dat verschil in elkaar zit. Dat kunt u overigens ook lezen in mijn brief aan de Rekenkamer die al op haar site staat. Het totaalplaatje wil ik het liefst voor de begrotingsbehandeling aan de Kamer doen toekomen. Dan kan ik daarin ook de HSA- en HRN-cijfers in meenemen.

De heer **Monasch** (PvdA): Met alle respect voor de Rekenkamer, ProRail en de andere accountants: of de drie partijen poetsen gezamenlijk 800 mln. weg of iemand heeft een heel grote verantwoordelijkheid op zich genomen om veel maatschappelijke beroering te veroorzaken en is met onjuiste cijfers gekomen. Die hypotheek ligt wel op deze discussie. De minister zei dat ze meer specifiek gaat sturen op de top vijf minstpresterende lijnen. Kan zij dat iets specifiek maken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb er in ieder geval niet aan meegewerkt om die beroering teweeg te brengen, en wel door niet te reageren vorige week maandag, wat niet altijd even prettig was. Eerst lees je dan namelijk wat je allemaal niet goed gedaan zou hebben om vervolgens in hoofdredactionele commentaren weer het een en ander over je heen te krijgen. Het is in ieder geval moeilijk stilzitten op zo'n moment.

Wat betreft uw tweede vraag: ik weet dat die KPI er in zit maar ik weet niet in detail hoe die ingevuld is. Ik kan dat ofwel in tweede termijn aangeven ofwel schriftelijk beantwoorden. Het zit in ieder geval altijd in de beheerconcessies die de Kamer ter informatie van mij krijgt.

Dan wil ik overgaan naar HSA en HRN, ook al zo'n onderwerp waar we nu niet al te uitgebreid op in kunnen gaan omdat het nog onderdeel is van de onderhandelingen. Dat neemt niet weg dat ik er op hoofdlijnen wel iets over kan zeggen. Vooral de HSA-onderhandelingen waren tot nu toe complex. In februari heb ik de Kamer gezegd dat ik maatregelen wilde nemen en heb ik de Kamer daarvoor ook ruimte gevraagd. Ik heb aangegeven daarmee nog voor de zomer bij de Kamer te kunnen komen. Het is mij uiteindelijk echter niet gelukt om voor de zomer met de oplossing te komen, omdat alle elementen die deel uitmaken van zo'n discussie heel complex zijn. Ik noem onder andere de looptijd van zo'n onderhandse aanbesteding. Doe je die voor tien of voor vijftien jaar? Dat zijn dingen waarvoor we naar de Europese Commissie moeten en die moet vervolgens weer zeggen wat zij ervan vindt. Dat soort dingen neemt gewoon heel veel tijd in beslag. Zoals bekend, betrekken we ook het HRN erbij. Ook dat maakt het natuurlijk complex, want die afspraken moet je maken indachtig de wensen van de Kamer, ook zodanig dat de Kamer er daarna nog invloed op kan uitoefenen. Je moet ook nadenken over verdere decentralisaties, grensoverschrijdend vervoer, toegankelijkheid, minimumfrequenties et cetera. Dat komt dan in een keer allemaal bij die discussie die eerst alleen maar over een pot met geld leek te gaan. Ik ga er

wel van uit dat ik voor de begrotingsbehandeling bij de Kamer kom om te vertellen wat ik daarover met de NS bereikt heb. Het zijn dus allemaal zaken die nauw met elkaar samenhangen en die ook zorgvuldigheid vereisen, gezien ook de rol die de Kamer straks nog wil spelen, om nog maar niet te spreken over aanbesteding en staatssteunrecht en de daarmee verband houdende vraagstukken. U kunt dus zien dat ik een heel leuke en interessante kluit in mijn portefeuille heb. Die lag er nu eenmaal, namelijk sinds 2000, en ik wil graag tot een oplossing komen, maar om dat zo te doen dat het ons zo min mogelijk kost en dat de reiziger er uiteindelijk gunstig van afkomt, heb ik wel wat tijd nodig.

Een tijd terug heb ik het rapport van de FMN in ontvangst genomen en ook goed bestudeerd. Zij geeft aan dat ze niet zozeer het Randstadnet als wel de gebieden eromheen een rol willen laten spelen. Ik heb de Kamer er al over geïnformeerd dat sommige delen daarvan kansrijk zijn en andere minder omdat ze problemen veroorzaken met samenloop of robuustheid van het spoor. Ik zie dus kansen voor die regionale netten maar ik zie tegelijkertijd een nauwe samenhang met het HRN. Dat betekent ik dat ik heel goed moet kijken waar je het wel en niet zou kunnen realiseren. Tegelijkertijd met de HSA- en HRN-discussie zal ik dus aangeven waar ik mogelijkheden zie voor decentrale lijnen.

Er is door D66 gevraagd of er wellicht een beheerste stap kan worden gezet om ervaring op te doen en te leren. Dat wil ik ook zeker doen door dat verder vorm te geven bij de decentralisatie ten aanzien van bepaalde elementen. Daar zal ik dan ook specifiek op terugkomen. Uiteindelijk gaat het er dan om dat je het bij samenloop zo goed mogelijk probeert vorm te geven. We zouden bijvoorbeeld kunnen kijken naar een proef van twee vervoerders op het spoor, maar ik ben nog niet klaar hiermee, want het maakt onderdeel uit van de onderhandelingen. Maar dan kom ik daar tegelijkertijd op terug.

De Kamer heeft mij gevraagd om over het beleidsvoornemen met betrekking tot HSA en HRN te spreken, omdat je het daarna over een soort eisenpakket zou kunnen hebben; en dat is er ook. Dus nadat ik met een beleidsvoornemen kom over al dan niet onderhandse gunning, kan de Kamer met mij spreken over haar wensen over nieuwe concessies. We hebben hier heel vaak discussies over zaken die niet in de concessie zijn opgenomen en waarvan we achteraf wel vinden dat het geregeld moet zijn. Dat betekent dat dat het moment is waarop we met elkaar die discussie hebben. Alles wat je vraagt heeft natuurlijk ook een prijs, zeg ik er wel bij voorbaat bij, maar laten we dan met elkaar goed die inhoudelijke discussie voeren.

Gevraagd is naar de laatste stand van zaken met betrekking tot de Betuweroute. Op 31 augustus is op mijn uitnodiging de heer Voigtsberger van Noordrijn-Westfalen bij mij geweest voor een gesprek. Hij is ook in de haven van Rotterdam gaan kijken, in relatie ook tot het belang van de ontsluiting derde spoor. Hij heeft mij laten weten dat het aandeel van Noordrijn-Westfalen in de meerjarenbegroting is opgenomen. Op 19 oktober zullen ook ProRail en DB Netz elkaar gaan treffen. Door beide partijen wordt eraan gewerkt om ook de financiering van het derde spoor landelijk eind van dit jaar duidelijk te hebben. Ik ontvang 17 november de heer Ramsauer om ook op bezoek te gaan naar Rotterdam om nog eens even te laten zien wat daar allemaal gebeurt. Er is dus inmiddels veel gebeurd. We blijven er bovenop zitten. Er gaat bijna geen dag voorbij dat wij de Duitsers helpen herinneren aan het belang van het derde spoor. Nadat ik ze vorig jaar heb gevraagd of 2013 nog wel een haalbare kaart zou zijn, hebben ze inderdaad toen ook aangegeven dat dit niet het geval was; ik heb dat toen ook gemeld in de commissie in mei. Ze kunnen nog geen definitieve einddatum noemen, maar ze zijn wel hard bezig om ervoor te zorgen dat er begonnen kan worden.

Gevraagd is naar de tarieven voor 2012 van goederenvervoer. Keyrail en ProRail zijn daarover in een vergevorderd stadium van onderhandeling.

Wij sturen er in ieder geval op dat de tarieven zo worden afgestemd dat het gebruik van de Betuweroute wordt gestimuleerd en dat substitutie naar het gemengde net wordt voorkomen. Daar zal ik ook op toezien. Verder is gevraagd of het niet verstandiger is om Keyrail voorlopig dan nog maar niet de concessie voor de Betuweroute te geven, omdat er misschien een andere opzet voor het spoor gaat komen. Ik kan niet vooruitzien wat de commissie gaat besluiten volgend jaar. Ik weet alleen dat we in 2009 een discussie hebben gehad over de indeling van het spoor en dat er toen expliciet voor gekozen is om ProRail in de huidige constructie te laten. Ik weet ook dat deze discussie nog een keer gevoerd is aan het begin van 2011 naar aanleiding van het winterweer en dat ook toen er uiteindelijk voor gekozen is om de sturingsrelatie te houden zoals die is. Maar de Kamer staat het altijd vrij om dat volgend jaar te veranderen, maar ik wil toch maar uitgaan van de huidige situatie. Ik voorzie dat voor het inrichten van die nieuwe exploitatieopdracht aan Keyrail sowieso een langerdurend traject nodig is. Met de inhoudelijke vormgeving wil ik zo snel mogelijk door. Ik denk dat dit niet bijt met uw voorstel. Als volgend jaar de uitkomsten van het onderzoek bekend zijn, is er nog voldoende tijd om deze te verbinden met een besluit over Keyrail. Ik doe dat dan vooral omdat de aanbesteding nog een tijdje duurt en niet omdat ik denk dat we nu al weer een nieuwe discussie over de plek van ProRail moeten hebben. De heer Haverkamp heeft gevraagd naar het maximaal benutten van de Betuweroute. Ik vind het heel erg belangrijk dat die route zo goed mogelijk benut wordt. Doordat Keyrail dé goederenvervoerexploitant van Nederland wordt – er was ook weinig marktbelangstelling – hebben de goederenvervoerders in de toekomst in ieder geval nog maar één loket. Bovendien krijgen ze een duidelijk vervoersdoel. Het gaat er uiteindelijk toch om dat er zo veel mogelijk via die Betuweroute vervoerd kan worden. Gevraagd is of het klopt dat er per dag maar zes treinen per uur door de Sophiatunnel rijden in plaats van de twaalf waarvan uitgegaan werd. Dat klopt. Er mogen nu per richting maximaal zes treinen per uur door de Sophiatunnel. Dat moeten er ook geen twaalf worden maar net als op de rest van de Betuweroute acht of maximaal negen. Die zes treinen zijn op dit moment voldoende. Op termijn is er inderdaad meer nodig. Ik ga ook met Keyrail en ProRail naar een oplossing zoeken om te komen tot die acht, maximaal negen.

De aandeelhouders van Keyrail zitten niet aan een touwtje, maar er wordt wel steeds meer afgestemd. Met alle aandeelhouders is afgesproken om samen het traject uit te werken en zij zien allen in dat het voortbestaan van Keyrail ons heel veel kan brengen op het gebied van goederenvervoer. Waarom zou je het apart houden als vervoerders één loket willen? Door de exploitatieperiode van Keyrail is nog meer gebleken dat er voor goederenvervoer een exploitant nodig is die infrabeheer toespitst op de eisen van de goederenvervoermarkt. Die markt is echter anders dan die voor reizigersvervoer. Die aparte organisatie heeft laten zien dat goed te doen. Dus dat is de reden waarom wij het zo willen doen.

Mevrouw Voortman heeft gevraagd of routedwang mogelijk is op het gemengde net, zodat in de spits alleen nog personenvervoer kan rijden. Ik heb al vaker de mogelijkheid van routedwang onderzocht. Volgens Europese regels mag dat alleen als er sprake is van overbelasting. Dan voorziet de AMvB capaciteit in regels voor verdeling van de verschillende soorten vervoer in relatie tot de beschikbare capaciteit. Ik zie geen mogelijkheid om via routedwang verder te gaan dan nu mogelijk en noodzakelijk is.

Dan kom ik te spreken over het PHS. Mevrouw Wiegman heeft in dat kader gevraagd naar de 194 mln. in relatie tot de 3 mld. In het regeerakkoord staat inderdaad dat er een korting op dat programma zal plaatsvinden. Met de 4,4 mld. is wat ons betreft spoorboekloos rijden nog steeds heel goed mogelijk te maken. Onder andere door toepassing van nog effectievere maatregelen binnen PHS, waaronder de robuuste

spoorbenadering en toepassing daarvan bij nieuwe investeringsbeslissingen, blijven wat mij betreft de ambities nog steeds mogelijk. Het klopt dat de ruimte voor eventuele toezeggingen bij de uitwerking van het PHS ten aanzien van leefbaarheid of extra inpassingen uiterst beperkt is geworden. Maar eigenlijk was die al beperkt en die ruimte is er niet groter op geworden. Het moet in ieder geval uit de lengte of uit de breedte komen, dan wel moet er regionaal worden bijgedragen. Bij de weg zien we hetzelfde. Iedere keer als we een budget hebben gekregen, proberen we te kijken of we verder kunnen versoberen en besparen zodanig dat je bepaalde inpassingsvraagstukken wel kunt oplossen.

Mevrouw Wiegman heeft gevraagd of het dan logisch is dat een gemeente als Castricum dan flink moet bijdragen. Als het gaat om overwegen die moeten worden aangebracht in het kader van het PHS dan zitten die ook gewoon in onze budgetten, maar als het gaat om extra vragen van de regio dan zit dat niet in het budget. Dan vragen wij inderdaad om een bijdrage. Mevrouw Wiegman noemde een specifiek getal, maar ik kan nu niet zeggen of dat wel of niet aan de orde is. Ik hoop dat de regio komt met creatieve voorstellen komt. Wij staan ook open voor gesprekken daarover, maar het is niet zo dat alleen maar naar het Rijk gekeken kan worden als men extra overwegen of extra activiteiten wil. Ik denk ook dat dit punt aan de orde zal komen in de PHS-conferentie die we binnenkort met de regio's organiseren. Dan kunnen we ook wat specifiek op deze projecten ingaan.

Verder is gevraagd naar Schiedam Kethel en de viersporigheid. Ik zie op dit moment geen aanleiding voor een dergelijke investering. Die is wat mij betreft in het kader van het PHS niet verantwoord. Een eventueel station wordt niet onmogelijk gemaakt, maar er is in ieder geval besloten om daarin niet te investeren. Wat betreft na 2020 is het op inhoudelijke gronden ook nu nog niet aan de orde gezien het beperkt aantal in- en uitstappers, maar als er te zijner tijd nieuwe ontwikkelingen zijn, kan dat natuurlijk altijd opnieuw worden gezien.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Toch even over de 194 mln. Bij de begrotingsbehandeling zal mijn collega Arie Slob er op verdergaan, maar ik wil de minister nu toch vragen of zij niet op z'n minst moet toegeven dat het wat voorbarig is geweest om te spreken over dat bedrag. Er zijn wellicht efficiëncymogelijkheden maar ik zou wel duidelijk willen stellen dat er geen concessies gedaan mogen worden aan de capaciteit voor de reiziger. Ik zie dat echter toch wel een beetje gebeuren. Ik denk bijvoorbeeld aan OV SAAL. Als de maatregelen op dat punt doorgaan, is de reiziger langer onderweg en moet die vaker overstappen. Dan voelt die reiziger toch wel die pijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daar ben ik het niet mee eens. Ik heb net gezegd dat de ambities van PHS onverkort overeind blijven. De aanpassing van OV SAAL betreft overigens 45 mln. op een bedrag van 1,6 mld. en dit heeft geen invloed op de te maken keuze. Beide varianten zijn dan nog steeds mogelijk. We moeten 18 mld. bezuinigen en we proberen op alle beleidsdossiers een stukje daaraan bij te dragen. Dat doen we vooral door te kijken of het niet efficiënter, soberder en verstandiger kan. Nogmaals, de ambities blijven onverkort overeind. Er is niet veel geld voor extra's maar dat was al bij voorbaat duidelijk.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Toch wil ik dan vanavond helderheid hebben over concessies aan de reiziger, want ik denk dat daarvoor een gemeenschappelijk draagvlak moet zijn en dat we elkaar daarop moeten kunnen blijven aanspreken. Uw opmerking over station Schiedam Kethel begrijp ik toch niet helemaal. Wat moet er nog aan nieuwe ontwikkelingen zijn om een station daar toch te overwegen? Het punt is nu juist dat daar inmiddels al een groot aantal woningen zijn

gebouwd. Alles ligt daar klaar. Wat is daar nu aan nieuwe mogelijkheden en ontwikkelingen nog nodig om dat station te realiseren? Ik vraag dat zeker ook omdat het om een plek gaat waarvan je kunt zeggen: staar je daar nu niet blind op een weg, maar investeer daar juist in openbaar vervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: PHS gaat voornamelijk om de vraag hoe je spoorboekloos kunt rijden en hoe je ervoor kunt zorgen dat er meer treinen beschikbaar zijn over hetzelfde spoor in een bepaalde tijd. Nogmaals, die ambities staan wat mij betreft gewoon overeind. Dus ook de hoeveelheid treinen die we willen realiseren voor de reizigers blijft voor mij gewoon het uitgangspunt. We spreken nog een keer met de Kamer over het PHS als het gaat over de boog. Dus als u er zelf dan nog wat dingen aan wil veranderen is dat aan u, maar mijn ambities staan nog overeind.

Wat betreft Schiedam Kethel: het gaat daar gewoon om de hoeveelheid in- en uitstappers. En dat aantal is gewoon veel te laag. Het kan best zijn dat daar woningen bijgebouwd zijn, maar er moet wel gebruikgemaakt worden van het station, zodanig dat het ook financieel kan. Uit alle onderzoeken blijkt dat dit niet kan. En daarom doen we het dus niet. Toegankelijkheid voor alle reizigers vind ook ik heel belangrijk. In het regeerakkoord staat ook dat de toegankelijkheid versneld moet worden uitgevoerd. We zijn dat inderdaad op een fors aantal punten aan het doen. Allereerst zullen in 2015 alle stations toegankelijk zijn voor reizigers met een auditieve of motorische functiebeperking. Ook zullen er meer stations versneld worden aangepast voor reizigers met een motorische functiebeperking en zullen 217 stations volledig toegankelijk zijn voor mensen in een rolstoel. In totaal zullen in de periode tot 2020 circa 45 stations bovenop wat wij reeds gepland hadden, toegankelijk gemaakt worden voor mensen met een motorische functiebeperking. Dus daar investeren wij via ProRail dus flink in.

Om die toegankelijkheid te realiseren moeten niet alleen de stations worden aangepast. Bij mijn beleidsvoornemen inzake de nieuwe HRN-concessie zal ook de toegankelijkheid van de treinen aan de orde komen. Daarnaast werk ik samen met mijn ambtgenoot van VWS aan een verbeterde rechtsbescherming van reizigers met een functiebeperking. Volgend jaar treedt de desbetreffende wet in werking. Het toegankelijkheidsoffensief van de heer Aptroot vind ik dus ook heel interessant. Verder is gewezen op het belang van de gelijkvloerse instap. Dat is alleen te bereiken als het materieel en het perron op dezelfde hoogte zijn. Er zijn op dit moment inderdaad problemen met een aantal Sprinters. Daarover ben ik ook in gesprek, want dat is gewoon aan te passen. Ik vind ook dat dit moet gebeuren. Het kan niet zo zijn dat mensen dan uiteindelijk geconfronteerd worden met die kloof tussen trein en perron waardoor ze niet zelfstandig in kunnen stappen. Ook dat punt zal ik natuurlijk in de nieuwe concessie opnemen, zodat daaraan gewerkt zal worden.

Overigens, in de «oude» motie werd gesproken over het in 2030 alles toegankelijk maken. Voor de stations gaat dat ook lukken. Voor de treinen kan dat ook. Alleen moet je dan wel een aantal treinen op het allerlaatst nog om gaan zetten tegen wel heel erg hoge kosten. Dus daar wil ik nog wel een keertje bij de Kamer, ik denk in het kader van het beleidsvoornemen, op terugkomen of we het zo kunnen organiseren dat er in ieder geval zoveel treinen per uur beschikbaar zijn die volledig toegankelijk zijn, waarbij we de laatste modellen nog twee, drie of vier jaar langer hebben voordat de nieuwe aangeschaft kunnen worden. Dit in plaats van dat we honderden miljoen moeten gaan besteden voor het snijden in het laatste materieel. Maar ik zit wat dit betreft op geheel dezelfde modus als de Kamer: we moeten er zo hard mogelijk aan werken en het zo snel mogelijk realiseren.

Wij zullen ook in gesprek blijven met de NS en de CG-Raad over de mogelijkheden in de tussentijd om het systeem van assistentieverlening verder te verbeteren. Als je al afhankelijk bent van van alles en nog wat en je in je eentje op zo'n station staat, is dat heel vervelend. Dan moet je gewoon goed bediend worden, onder andere door een heel korte aanmeldtijd. Ik heb extra geld opgenomen om dat te realiseren. Dat zit in een aanvullende post. Die betreft het bedrag van 500 mln. per jaar extra, waarvan ook in het regeerakkoord melding is gemaakt. Daarin hebben we 100 mln. inclusief btw opgenomen, naast het nu al beschikbare bedrag van 466 mln. Dat is wat we de komende periode hebben gereserveerd om perronhoogtes op alle stations aan te passen en de stations te voorzien van hellingbanen, liften en dergelijke. Dus uiteindelijk wordt er 566 mln. ofwel ruim een half mld. geïnvesteerd in het verbeteren van de toegankelijkheid van stations.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik hoop dat de CG-Raad dan nog in staat zal zijn om de minister te kunnen adviseren omdat juist de plannen van VWS ertoe leiden dat er daar heel veel beleidsmedewerkers moeten worden ontslagen. Maar dat terzijde.

De minister gaf aan dat volgend jaar de wet in werking treedt die gaat over de positie van mensen met een beperking. Bedoelt zij daarmee de ministeriële regeling waarmee ook nadere regels gesteld worden in het kader van het besluit Toegankelijkheid openbaar vervoer of heeft zij het dan over iets anders?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Excuses, ik bedoel daarmee de ministeriële regeling. Wat de CG-Raad betreft: het is niet altijd afhankelijk van je hoeveelheid beleidsmedewerkers. Het gaat er vooral om dat je de ervaringen die er zijn ook goed verzamelt en goed weet in te brengen. Ik ken ze ook nog uit andere banen uit het verleden, dus ik weet dat deze mensen goed in staat zijn om te verwoorden wat de gehandicapte mens nodig heeft.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Dus de ministeriële regeling komt begin volgend jaar?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Dat is wat ik net heb aangegeven. Mijn ambtgenoot van VWS is daarmee bezig en zal er volgend jaar mee komen.

Dan kom ik te spreken voer de KPI's. Er is een aantal vragen gesteld over de dienstregeling 2012. Die dienstregeling komt tot stand binnen de eisen die we stellen in de concessie. In die concessie wordt gewoon aangegeven van welke minimale bedieningsniveaus sprake moet zijn, hoeveel uitval er mag zijn, tussen welke stations er gereden moet worden et cetera. Het vormgeven van de dienstregeling is helemaal aan de NS. Wij moeten toetsen of die dan voldoet aan de criteria. Als er echt grote structuurwijzigingen plaatsvinden die effect hebben op de eerdere afspraken, dan kunnen we daar natuurlijk wat over zeggen, maar het blijft een bevoegdheid van de NS.

Gevraagd is of de dienstregeling op de juiste manier tot stand is gekomen. Welnu, dat gaat natuurlijk altijd in overleg met allerlei partijen, waarbij niet altijd iedereen het eens is, maar dat is de weg die gevolgd wordt. Op het moment dat er heel grote afwijkingen in zitten die onrealistisch zijn, hebben wij daar natuurlijk ook vragen over en proberen we daarin bij te sturen. Maar nogmaals, het is echt een bevoegdheid van de NS zelf op basis van de afspraken die wij eerder met de NS hebben gemaakt in de concessie. Bij de volgende concessie moeten we dus heel goed kijken of de afspraken er dan op een goede manier in staan. Vervolgens wil ik ingaan op de systematiek van de minstpresterende lijnen. Als er een bewuste lijn in de top 5 minstpresterende lijnen staat,

dan kan ik ProRail vragen om een specifiek verbeterplan te maken voor deze lijn. Dat zal ik dan ook doen. De lijn Arnhem–Winterswijk – dat is denk ik de lijn waarop de heer Monasch doelde – staat er op plek twee. De lijn Zutphen–Winterswijk staat op plek één. Dus ik zal ook ProRail verzoeken om voor deze een verbeterplan te maken.

Dan de spoorknelpuntenindex conform de motie-Slob. Om beter te kunnen sturen op het voorkomen van verstoringen op specifieke lijnen heb ik ProRail gevraagd om een top vijf te maken van minstpresterende lijnen. Vervolgens is bij de stand van zaken rond openstaande moties vanuit de Kamer gevraagd hoe ik omga met de andere punten in de motie. Ik heb die vraag beantwoord bij brief van 18 mei 2011. Ik heb toen ook toegezegd nog eens nader naar de motie te zullen kijken. Ik kan inmiddels melden dat ProRail twee nieuwe KPI's heeft ontwikkeld die zien op de verbetering van prestaties van slecht presterende lijnen en op decentrale lijnen, waarbij dus ook meer rekening wordt gehouden met de aspecten van de motie. Er zal dus nu niet meer alleen rekening gehouden worden met de daadwerkelijke beschikbaarheid van de infrastructuur maar ook met de punctualiteit van het treinverkeer, dus ook met de kwaliteit. Je hebt dan straks dus de kwantiteit, namelijk de beschikbaarheid, en de kwaliteit, namelijk de punctualiteit.

Wat betreft de capaciteitsknelpunten in de infrastructuur blijf ik van mening dat dit afdoende geregeld wordt met de procedure in de AMvB capaciteitsverdeling. Ik heb daarmee het gevoel voldoende aan genoemde motie voldaan te hebben.

Er zijn vijf KPI's voor de reizigersinfo. De NS stelt voor deze te vervangen door twee nieuwe KPI's. De ontwikkeling van die KPI's is een proces dat lang duurt waarbij ook de consumentenorganisaties nauw betrokken zijn. Dat proces heeft vooral tot doel reëlere KPI's te ontwikkelen ten opzichte van de huidige KPI's. Je moet van elkaar namelijk weten of je wel op de juiste feiten stuurt. Dat zal ik ook weer bij de Kamer aan de orde stellen op het moment dat het vervoerplan met daarin de KPI's aan de orde komt. De heer De Jong heeft gezegd dat de uitgevallen treinen niet worden meegeteld in de punctualiteitscijfers. Er was altijd al een indicator die ook uitgevallen treinen meet, naast dus de treinpunctualiteit. Dus we houden ook de uitgevallen treinen in de gaten. Het is dus niet zo dat de NS kan zeggen: we halen er een paar uit omdat de dienstregeling dan beter door kan gaan en die tellen we dan niet mee in de punctualiteit. Die komen gewoon in de KPI inzake uitgevallen treinen. Daarnaast zijn we bezig met een nieuwe indicator en die heet reizigerspunctualiteit. Daarin willen we combineren de treinpunctualiteit, de uitgevallen treinen, de gemiste aansluitingen en de aantallen reizigers. Dan houden we veel beter rekening met die reiziger. Ik heb altijd gezegd dat je de reiziger met de hoofdletter R moet schrijven. Dit soort elementen laten zien dat we daar echt werk van maken.

De heer **Monasch** (PvdA): Uw top vijf minstpresterende lijnen gaf meteen al aan dat de vraag over Gelderland niet zomaar uit de lucht is komen vallen en dat de cri de coeur van het college van Gedeputeerde Staten van Gelderland ook voldoende grond heeft. Ik vind uw antwoord mooi en ik wil er ook niets aan afdoen, maar we zijn daar al verschillende malen op bezoek geweest. Zonder te overdrijven, het is elke week raak met brieven en telefoontjes vanuit dat gebied. We hebben het gevoel dat ProRail wat meer urgentie moet uitstralen op dit punt, in de zin van: handen uit de mouwen, er moet een probleem aangepakt worden. Ik wil graag het gevoel hebben dat er serieus werk van wordt gemaakt. U had het er over dat het in 2012 aangepakt gaat worden maar dat kan natuurlijk ook september 2012 of nog later in 2012 zijn. Dus graag krijg ik van u een antwoord dat de burgers in Gelderland duidelijk maakt hoe u die problemen aldaar concreet gaat aanpakken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik vind het heel lastig om nu een maandtermijn uit de mouw te schudden, maar ik kan wel zeggen dat ik er heel snel op zal antwoorden. Wij zullen dat concrete plan vragen en ook zal ik dan onmiddellijk afspreken wat de termijn is. Dat zal ik dan laten weten aan de Kamer.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik vind het prima als we daar op korte termijn een brief over kunnen krijgen, maar dit zijn echt voorbeelden waarvan je moet zeggen: dit kan niet, dit duurt veel te lang, geef eens concreet aan wat er gaat gebeuren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het met u eens dat hoe concreter je kunt zijn over dit soort dingen, hoe beter het is. Ik hoop zelfs dat ik nog voor het eind van de tweede termijn te horen krijg hoe lang ze er over moeten doen.

De heer **Monasch** (PvdA): Namens Gelderland zou ik u daar nu al voor willen bedanken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik vroeg naar de file top 50. Ik verwees naar de top vijf van minstpresterende lijnen. Ik begrijp uit de beantwoording van de minister dat er nog twee voorbeelden bij komen. Dan zitten we op zeven. Dan zitten we toch behoorlijk ver af van datgene waar mijn collega Arie Slob om heeft gevraagd, namelijk om ook met een actieprogramma te komen. Wat de minister er nu in zijn algemeenheid over zegt, kan ik heel moeilijk duiden. Ik zou heel graag voor de begrotingsbehandeling vernemen wat er precies gaat gebeuren als het gaat om de uitwerking van de motie van collega Slob.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil het liefst meteen reageren, want anders moet ik er weer een brief over schrijven. In de brief van 18 mei heb ik aangegeven hoe ik de motie uitwerk. Bij de behandeling van de jaarverslagen is dat weer teruggekomen en heb ik aangegeven hoe ik de motie uitwerk. Ik heb ook steeds gezegd dat het punt van de capaciteitsknelpunten geregeld is in de AMvB capaciteitsverdeling. Daarin zit dus ook die file top 50, want daarin breng je continu in beeld waar de knelpunten zitten.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Mij valt toch wel heel erg op de technische benadering van de minister. Zij blijft vooral hangen in het op zichzelf ook heel belangrijke onderdeel capaciteit, maar wij willen net even wat verdergaan, ook wat betreft kwaliteit en een visie op de toekomst en de vraag waar er nieuwe knelpunten dreigen te ontstaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wilde er niet zo diep op ingaan omdat we het er al meerdere keren over gehad hebben, maar ik ben graag bereid om u wat meer antwoord te geven. De heer Slob heeft gevraagd om een index. Wij hebben dat vertaald in de top vijf minstpresterende lijnen. Dat ging vooral over de beschikbaarheid en de kwantiteit. Daar hebben wij inmiddels ook de kwaliteit aan toegevoegd, namelijk de punctualiteit van het treinverkeer. Dus ook de kwaliteitskant komt aan de orde. We doen het alleen niet voor een top 50 maar voor een top vijf, omdat wij zeggen dat die top 50 al in de AMvB zit.

De heer **Verhoeven** (D66): Dank voor het antwoord van de minister ten aanzien van die KPI's. Een paar maanden geleden toen wij spraken over de vervelende situatie op het spoor tijdens de winter hebben we daar een punt van gemaakt. Wij hebben toen gezegd: verhoog die boetes en koppel

dat nou aan een aantal steviger afrekencriteria. Toen heeft de minister eigenlijk twee dingen gezegd. Ten eerste dat ze niet zo een-twee-drie iets kan veranderen aan die boetes, maar dat zij wel naar die KPI's kan kijken. Zij zei toen volgens mij: ik ga van vijf naar twee. Zij voegde er wel aan toe dat dit lang kan duren en dat ze dit zal meenemen in de concessie. Daar gaan we dan ook maar weer op wachten. Ik kan dat geduld dan wel opbrengen, omdat ik dit ook snap. Maar kan de minister wel aangeven of die twee KPI's gaan over enerzijds de feitelijke informatie en anderzijds de ervaren informatie? Zijn dat de twee fundamenten van de nieuwe beoordeling van de NS?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik noemde ze zo-even al op: treinpunctualiteit, uitgevallen treinen, gemiste aansluitingen en aantallen reizigers. Die zitten in de nieuwe KPI inzake reizigerspunctualiteit. Daarnaast houden wij zeker ook rekening met de ervaringen van de reiziger, omdat er ook de KPI klantenoordeel in zit. Dus het zit er allebei in.

De heer **Verhoeven** (D66): Dat de reiziger vindt dat de punctualiteit slecht is als de punctualiteit goed is, interesseert mij niet. Want als de punctualiteit goed is, dan is die goed. Dan kan de reiziger die slecht vinden maar dan is die toch goed. Als de informatie door de reiziger als slecht wordt ervaren, dan is die informatie ook slecht ook al zegt de NS dat ze wel goede informatie heeft geleverd. Dus in die zin bedoel ik het verschil tussen feitelijke informatie en ervaren informatie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We maken natuurlijk niet voor de Kamer de vertaling tussen het een en het ander. Dat moet je namelijk uiteindelijk zelf bekijken. Als je kan zien dat er voldaan wordt aan alle afgesproken prestaties, maar het tegelijkertijd als heel slecht wordt ervaren, dan is er toch iets aan de hand. Dan zal je er toch iets mee moeten als organisatie. Wat dat betreft brengen we de feiten en meningen in beeld door middel van het klantenoordeel. Dan zal u zelf het vergelijk moeten trekken tussen beide. Anders weet ik niet of ik uw vraag goed snap.

De heer **Verhoeven** (D66): U snapt mijn vraag wel, alleen, u geeft niet het gewenste antwoord, maar dat vergeef ik u. Het is net als bij veiligheid. Bij veiligheid heb je de feitelijke veiligheid, zoals het aantal overvallen in de straat, en je hebt het gevoel dat je hebt als je in die straat loopt. Sommigen zeggen dat het een heel onveilige straat is, terwijl er nooit een overval is. Je kunt ook reizigers hebben die zeggen dat de trein altijd vertraagd is, terwijl de punctualiteit bewijst dat de treinen altijd op tijd rijden. Dat is de ene kant van het verhaal. Maar met informatie – daar ging het de afgelopen winter steeds over – is dat heel iets anders. Informatie is echt een kwestie van hoe het door de ontvanger wordt ervaren. Dus de NS kan wel zeggen dat ze uitstekende informatie geeft, maar als de reiziger zegt dat die informatie slecht is, dan zal ik als Kamerlid dat aan de kant van de reiziger met die hoofdletter R staat, zeggen dat die informatie beter moet. Als er dan toch twee KPI's komen dan zou ik zeggen: doe er dan één feitelijk en één beleefd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nu snap ik wat u bedoelt. Het voorbeeld van de veiligheid is ook wel leuk, want het is inderdaad zo dat in heel Nederland iedereen vindt dat het onveiliger is geworden behalve als het om zijn eigen buurt gaat. In mijn portefeuille heb ik daar ook wel eens mee te maken; een heleboel dingen gaan goed bij NS en ProRail maar er gaan ook een aantal dingen niet goed, en die bepalen het beeld zodanig dat dit effect heeft. Informatie is inderdaad veel meer arbitrair, want daarbij gaat het erom hoe die binnenkomt en niet om

hoe die feitelijk is. Dat is ook waarom wij die boete van 1% hebben gegeven, omdat wij daar juist bovenop zitten. Dus de beleving is daarin een hele belangrijke.

Verder is gevraagd naar de Beneluxlijn. Er is altijd al aangegeven dat deze lijn zal komen te vervallen als de Fyra Amsterdam-Brussel gaat rijden. Er is ook steeds aangegeven dat die naar verwachting medio 2012 zal vervallen. De dienstregeling is daar dan ook voor gemaakt. Een omklap van de oude lijn Rotterdam-Amsterdam is dan nodig om ruimte te maken in de Schipholtunnel en bij Amsterdam. Ik ben bezig om voor die Beneluxtrein een alternatief af te spreken met Zuidwest-Brabant en België om naast de bestaande stoptrein Roosendaal-Antwerpen die blijft rijden, een alternatief te hebben. De gevolgen van het verdwijnen van die trein zie je dus nu terug in de dienstregeling voor 2012.

Verder heeft de heer De Jong gevraagd of ik vind dat de nieuwe dienstregeling uiteindelijk een verslechtering is vanwege de langere reistijden. Het streven is natuurlijk altijd dat de nieuwe dienstregeling per saldo een verbetering voor de reizigers is. Dat is die ook: een zo goed mogelijke dienstregeling voor zo veel mogelijk reizigers. Maar helaas betekent dat af en toe dat er een verslechtering optreedt voor een aantal reizigers. De afgelopen jaren was dat vooral in het noorden van het land het geval en niet in de Randstad. Dat komt omdat in de Randstad er altijd veel meer reizigers waren en dus de dienstregeling daar veel meer op afgestemd werd. Bij wijzigingen van een dienstregeling komt het altijd voor dat waar een hele grote groep erop vooruitgaat, er uiteindelijk een aantal partijen op achteruitgaat. Wij proberen er vooral voor te zorgen dat dit laatste zo min mogelijk het geval is en dat je daar zo goed mogelijke oplossingen voor bedenkt.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb ook specifiek gevraagd naar de mening van de minister over het Intercitybeleid. Wat je nu vaak ziet, is dat een Intercity wordt opgeknipt en dat het eigenlijk meer een stoptrein lijkt dan dat het een Intercity is. Mijn fractie is bang dat ook voor de toekomst dat beleid zich zal doorzetten en dat je dus uiteindelijk dat hele idee van Intercitytreinen kwijtraakt. Hoe staat de minister daarin?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De NS heeft ervoor gekozen om op de lijn Rotterdam-Amsterdam via Haarlem nieuwe stations te bedienen. Ze wil daarmee de regionale functie van deze trein vergroten. Doorgaande reizigers tussen Rotterdam en Amsterdam hebben twee alternatieven, te weten overstappen in Leiden of de Fyra. Vanuit Den Haag CS gaat er wel een rechtstreekse Intercity naar Schiphol en Amsterdam. De NS stemt haar dienstregeling af met de regio's en de consumentenorganisaties en het bedienen van meer regionale stations is ook op verzoek van de regio's doorgevoerd. Dus het is niet een strategie om IC's door stoptreinen te vervangen, maar wel om te kijken hoe je het publiek in de regio beter kan bedienen. Tegelijkertijd zijn de alternatieven er dus wel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank voor de beschrijving van het proces, maar het is de minister die uiteindelijk moet toetsen of dat proces ordentelijk is verlopen. Vindt zij dat dit proces ordentelijk is verlopen? Verder dank aan de minister voor haar toezegging over de Beneluxlijn. Kan ik die zo noteren dat zij zegt: ik ga met de regio Zuidwest-Brabant in overleg en ik kom ook met een alternatief inclusief tijdspad?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben al met ze in overleg. Voor het verdwijnen van de Beneluxtrein medio 2012 zullen we een alternatief gevonden moeten hebben. Dus dat is mijn tijdspad.

En wat betreft de juiste manier van totstandkoming van het proces: dat is gewoon gebeurd in overleg met regionale overheden en consumentenorganisaties.

De heer **Haverkamp** (CDA): Hoe informeert u de Kamer over dat traject? Er is namelijk grote onrust in Zuidwest-Brabant.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hebt u het nu over de dienstregeling 2012?

De heer **Haverkamp** (CDA): Wij hebben eerder als CDA-fractie vragen gesteld over de Beneluxlijn. Daarop zei u dat u daarover met uw Belgische collega in overleg zou treden. We weten allemaal dat «in overleg» nog niet automatisch betekent dat er ook een resultaat komt. Ik proef dat u al een stuk optimistischer bent en dat waardeer ik zeer. U zegt ook dat er voor medio 2012 een alternatief gevonden kan worden. Alleen, wij vinden het wel fijn dat we op het juiste moment hierover op de hoogte gesteld worden zodat we eventueel als Kamer nog kunnen bijsturen in plaats van in 2012 te moeten constateren dat er helemaal niets meer is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal u vroegtijdig op de hoogte stellen van de voortgang van de onderhandelingen. Met betrekking tot het grensoverschrijdend vervoer is gevraagd naar de lijn Eindhoven–Heerlen–Aken. De reden dat wij een inspanningsverplichting in plaats van een resultaatsverplichting hanteren, is dat het onderdeel moet uitmaken van de concessie, waarover nog onderhandeld moet worden. Bovendien wil ik graag dat de regio en ons buurland meebetalen. Op het moment dat je dan uitgaat van een resultaatsverplichting ontnem je daardoor wat prikkels. Dus het is ook om strategische redenen dat we uitgaan van een inspanningsverplichting. De zorg werd geuit dat Duitsland wellicht zou denken dat wij dit niet serieus zouden oppakken. Welnu, dat zou ik absoluut niet willen. Als alternatief stel ik voor dat ik een brief stuur naar Duitsland om het belang hiervan te onderstrepen en aan te geven dat wij heel graag deze lijn tot stand willen zien komen.

Me betrekking tot Zwolle zijn op dit moment vier varianten in onderzoek: een tijdelijk station voor Intercity- en stoptreinen, een tijdelijk station voor Intercitytreinen, een tijdelijk station voor stoptreinen en een keervoorziening voor Intercitytreinen. Ook een omleiding via Deventer is onderdeel van sommige varianten. Tot nu toe lijkt – ik zeg «lijkt» omdat ze nog in gesprek zijn – het de beste variant is om het station gewoon vier weken dicht te doen omdat je dan het probleem het snelst opgelost hebt en je het station weer het snelst kunt vrijgeven. Er wordt in ieder geval goed gekeken naar mogelijke alternatieven. Ik meen dat de heer Monasch mij opriep op om weer over de magneetzweefbaan te praten...

De heer **Monasch** (PvdA): Die variant heb ik afgezworen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U had het over andere varianten dan via Zwolle. Dus ik zocht een beetje naar welke u dan bedoelde.

De heer **Monasch** (PvdA): In de politiek is regeren vooruitzien. Dus misschien dat u tot de dezelfde gedachte was gekomen dat het toch wel raar is dat het hele land stilstaat als Zwolle er uitgaat wat betreft het noordelijke deel. Moet u daar vanuit uw verantwoordelijkheid van minister dan niet opnieuw naar gaan kijken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben ook bezig met robuust spoor en dat gaat wat mij betreft ook over de vraag of er

voldoende mogelijkheden en alternatieven zijn. Er moeten natuurlijk ook voldoende stromen zijn. Ik heb nu dan ook nog niet voor ogen waar die dan zou moeten liggen.

De heer **Monasch** (PvdA): Misschien willen private partijen erover meedenken. Die maken steeds mooiere voorstellen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, nu we de A3 niet aanleggen door het Groene Hart kunnen we misschien nog daarmee aan de slag gaan. Alle gekheid op een stokje: het zit nu niet in het PHS en eigenlijk nergens anders in.

Verder is gevraagd of ik station Lisse Keukenhof wil opnemen in het MIRT. De NS heeft criteria voor nieuwe stations toegepast. Het station is niet rendabel omdat het op het drukste punt zit en daarmee extra materieel vergt en omdat er aanvullend vervoer nodig is dat niet kan worden verwerkt. Het heeft gevolgen voor andere grote groepen reizigers op de knooppunten. Dat is ook waarom we na twee gespreksronden gezegd hebben dat het niet verantwoord is en dat we geen verdere initiatieven nemen op dat vlak. Er wordt ook geen bedieningsgarantie gegeven. Het is veel verstandiger om met tijdelijke busdiensten te gaan werken. Ik heb een aantal jaren gewoond in Lisse. Het is een piepklein stationnetje. De stationshal is een tijdlang alleen maar restaurant geweest. Wat mij betreft zij er andere alternatieven beter mogelijk zoals de busverbinding naar station Voorhout of het binnenkort te openen station Sassenheim. Verder is gevraagd naar Berkel Enschoot. Dat is een van de stations die is verkend en waarvan de NS heeft aangegeven dat dit onder de huidige plancondities niet haalbaar is.

Dat is ook aan de regio duidelijk gemaakt, aan Noord-Brabant en de gemeente. De regio werkt nu aan een ruimtelijke visie om te kijken of ze de ruimtelijke opgave beter kan laten aansluiten op het station, zodat ook uiteindelijk de kansrijkheid daarvan vergroot wordt. De NS heeft daar ook hulp voor aangeboden, juist om te kijken hoe dit soort dingen mogelijk gemaakt kan worden. Als minister kijk ik graag mee naar het realiseren van stations en ik doe dat ook op grote plekken waarvan ik denk dat die van nationaal belang zijn, maar bij de kleinere stations geldt toch vooral dat we moeten kijken naar de kosten-batenverhouding. Hetzelfde geldt voor de IC-status van Schiedam. Het PHS maakt een IC-status niet onmogelijk maar het is nu niet te garanderen. Het moet bepaald worden in overleg tussen de NS en de regio. Het is ook een bredere afweging met Sprinters en Stedenbaaninzet. Dus ook daar wil ik nu niet op vooruitlopen.

De heer **Aptroot** (VVD): Door een collega is Eindhoven–Heerlen–Aken aan de orde gesteld. Daar heb ik een paar weken geleden vragen over ingediend en die zijn nog niet beantwoord. Ik zou de minister willen vragen of een brief sturen naar Duitsland niet wat mager is. Ik hoor de heer Verhoeven zeggen: of een telegram. Ja, maar D66 heeft toch de moderne techniek ontdekt? En dan komen met een telegram? Tsjongejongejonge, de innovatiepartij D66.

De heer **Verhoeven** (D66): Dan daag ik de heer Aptroot uit om een tweet te sturen naar Duitsland!

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, een tweet is zó 2010; dat is alweer voorbij. Dat moeten we niet meer doen. Het allerbeste is altijd oog in oog. Het liefste heb ik dat de minister naar Herr Doktor Ramsauer in Duitsland gaat. Dat heeft invloed.

Nog even over Eindhoven–Heerlen–Aken: als ik het goed begrepen heb, is Duitsland in principe bereid om het spoor aan te passen zoals bij Herzogenrath en hebben regionaal de gemeenten gezegd een paar jaar het ontbrekende bedrag te willen betalen. Dus als de minister nu gewoon

met de NS de afspraak maakt dat het gaat gebeuren, dan heb ik begrepen dat we het zonder extra geld een paar jaar kunnen bedienen. Dan zou je in de nieuwe concessie kunnen kijken of er een resultaatsverplichting op kan worden gezet. Zou de minister dat niet willen onderzoeken en zou zij dan ook op korte termijn mijn schriftelijke vragen daarover kunnen beantwoorden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We zijn er nu juist over in gesprek met onder andere de NS. Die geeft aan: dat zit nu niet in mijn concessie, dus als we daar dingen bij moeten doen, dan moeten we dat ook bespreken. Daarom wil ik het ook bij de nieuwe concessie betrekken. Nogmaals, ik wil ook graag die verbinding gerealiseerd hebben. We hebben ook budget ervoor. Niet het gehele budget; dat is ook reden waarom we een bijdrage van het buitenland en de regio's vragen. Juist door een brief te sturen aan de Duitsers, geven we aan dat we ons er volledig voor inzetten. Een afschrift van die brief zal ik aan de Kamer sturen. Ook zal ik ervoor zorgen dat de heer Aptroot de antwoorden op zijn schriftelijke vragen krijgt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik zou haar dan willen vragen om met spoed die vragen te laten beantwoorden, want ik heb begrepen dat zonder dat er extra geld bij moet, we zouden kunnen gaan rijden op die lijn. Als dat zo is, laten we dat dan doen. Ik neem aan dat binnen een paar dagen die antwoorden binnen zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor zover ik weet gaat het natuurlijk wel om geld. We hebben ook geld gereserveerd voor het mogelijk maken van die lijn. Verder is nog gevraagd naar Hellendoorn. Die 4 mln. uit het MIRT blijven gewoon overeind staan en zijn dus gewoon beschikbaar.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dus er is geen extra criterium dat zuinige gemeenten gestraft worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee. Over de toiletten in de trein hebben wij hier al eerder uitgebreid gesproken waarbij we tot het compromis zijn gekomen dat er ook toiletten komen in de Sprinters. Dat zou in een concessie worden opgenomen inclusief het jaartal 2025. Dus dat punt is al uitgebreid behandeld. Er zijn moties over ingediend en vervolgens weer ingetrokken. Dus ik wil er verder nu niet meer opnieuw een discussie over voeren.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik snap wel dat de minister er niet een nieuwe discussie over wil voeren, maar ik voel die behoefte toch wel. We hebben de aangenomen motie-Roemer/Bashir liggen. De minister zal begrijpen dat mijn partij die zo'n lange geschiedenis heeft ten aanzien van het onderwerp toiletten in treinen, daar toch wel vragen over heeft. Als in de aangenomen motie staat dat bij de nieuwe concessie die wc's gewoon een voorwaarde moet zijn, dan weet de minister dat het over 2015 gaat. Dus waarom wordt dat dan niet gewoon fatsoenlijk uitgevoerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Bashir heeft toen met mij die discussie gevoerd. We hebben het er toen ook uitgebreid over gehad dat het onmogelijk was om per 2015 die treinen van wc's te voorzien. In de concessie zou worden opgenomen dat ze vanaf dat moment ingebouwd zouden worden of zoveel eerder als de NS daartoe in staat was, met als eindtijd 2025. Het was niet de bedoeling dat ze dan in 2024 pas allemaal ingebouwd zouden gaan worden, maar dat er een soort van tijdschema aan ten grondslag zou liggen. Ik heb dat toen ook nog

gesondeerd met de heer Bashir en die is er toen ook mee akkoord gegaan. Dus daarom wil ik die discussie nu niet opnieuw gaan voeren.

Mevrouw **Smits** (SP): Dan heb ik in mijn termijn nog een andere vaag gesteld op dit vlak en die ging over de suggestie die mijn partij eerder heeft gedaan om bij de bestaande treinstellen met wc's te koppelen aan die treinen. Wat is de reactie van de minister daarop? Dat lijkt mij namelijk een heel praktische, haalbare en nuchtere mensenoplossing.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Die is toen ook al aan de orde geweest en toen heb ik geantwoord dat dit technisch niet mogelijk was, omdat je te maken hebt met Sprinters en de reguliere treinen. Dat materieel verschilt. Ze kunnen dus niet aan elkaar gekoppeld worden. In de toekomst ga je natuurlijk krijgen dat als die Sprinters omgebouwd gaan worden, je verschillende coupés aan elkaar kan koppelen, zodat je toiletten hebt maar niet overal.

Mijn laatste onderwerp in eerste termijn is de fiets. Ik vind de fiets inderdaad heel belangrijk. Ik hoorde iemand hier iets zeggen in de trant van «en dat voor een liberale minister». Alsof daar iets gek aan zou zijn. Ik kan hier bekennen dat ik zelfs ooit fiets-ov-ambassadeur ben geweest. Daarnaast heb ik een staatssecretaris op het ministerie zitten die helemaal fietsfanaat is. Dus wat dat betreft is er binnen de budgetten veel aandacht voor. Dat is ook waarom we hebben geïnvesteerd in de fiets, veel meer dan de 108 mln. die hier genoemd werd. We hebben 250 mln. geïnvesteerd en we gaan nog 186 mln. investeren. Met de recente aanvullende post heb ik weer geld beschikbaar gemaakt. Dus er komt heel veel capaciteit beschikbaar. Ik denk dat van de 600 mln. die noodzakelijk wordt geacht, we meer dan 400 mln. daarvan betalen. Dit om het beeld wat rechter te zetten.

Naast de investeringen spelen de exploitatiekosten een rol. Daarbij gaat het om verstandig handelen en dus ook om het inbouwen van de juiste prikkels. In mijn voorstel heb ik aangegeven dat het aan de gemeenten is om te bepalen of ze wel of niet een betaling vragen voor de stallingen, maar ik heb er ook bij vermeld dat het van belang is dat die gemeenten er verstandig mee omgaan. In de toelichting heb ik aangegeven dat bijvoorbeeld gedacht kan worden aan één dag gratis en na die dag betaald, waarmee je ook het probleem van de weesfietsen kunt voorkomen. Ik denk daarin voorbeelden gegeven te hebben waaruit blijkt dat ik zelf ook denk dat het verstandig is om een deel gratis en een deel betaald te realiseren en dat de ruimte voor diversiteit en tariefsdifferentiatie er ook moet zijn. Ik vind het echt passen bij dit kabinet om die ruimte bij die gemeenten te laten. Gelukkig hebben we begrepen dat Utrecht helemaal niet van zins is om de maatregel te nemen waarvan hier en daar melding was gemaakt. Dus dat probleem dat er even leek te zijn, is er nu niet meer. Ik denk wel dat ik iets kan doen om de zorg voor de toekomst weg te nemen. Bij onze budgetten zouden we best de eis kunnen stellen dat gemeenten een duidelijk programma maken waardoor ze de ruimte die ze hebben beter benutten. Ik denk dan aan die weesprogramma's of de «fiets fout = fiets weg»-programma's, waarbij het dus gaat om fietsen die na dertien weken nog niet opgehaald zijn. Het lijkt mij dus goed dat wij in onze eisen richting de gemeenten aangeven dat ze dan ook moeten laten zien hoe ze de ruimte die ze hebben invullen, zodat je op basis daarvan ook veel meer ruimte creëert en dus ook gemakkelijker in staat bent om plaatsen gratis ter beschikking te stellen. Onze decentralisatiegedachte houden we daarmee in stand maar we geven wel die prikkel om er verstandig invulling aan te geven.

Gevraagd is waarin de 79 mln. in zijn opgenomen. Dat zit in de aanvullende post voor nieuwe fietsenstallingen. Dat is dus nieuw ten opzichte van het PHS waar ook nog 96 mln. in zat en OV SAAL waar 11 mln. in aanwezig was.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank aan de minister dat zij kiest voor een verstandige invulling van de decentralisatiegedachte. Mogen wij van de minister verwachten dat ze voor de begrotingsbehandeling dat ook tastbaar maakt? We hebben het natuurlijk ook over het budgetrecht van de Kamer. Wil zij in die brief dan ook aangeven hoe zij omgaat met die minimumgrens richting gemeenten en wil zij daarin dan ook ingaan op de onduidelijkheid over het totaalaantal fietsen, waarbij ik refereer aan het gat van 120 000 fietsen in de ramingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Door een minimumgrens te stellen, treed ik juist wel weer in de bevoegdheid van de gemeenten. Ik zal in de brief aangeven hoe de gemeenten hun ruimte beter kunnen benutten, hoe ze weesprogramma's kunnen doen en hoe ze meer kunnen toezien op «fiets fout = fiets weg».

De heer **Haverkamp** (CDA): Dat hebben wij al mogen ontvangen in een buitengewoon lezenswaardig stuk van de minister. Mij ging het er even om dat een van die punten uit dat stuk mij minder aansprak, namelijk dat gemeenten straks de ruimte krijgen om geen gratis plekken meer te hebben. Dus ik wil van de minister wel de toezegging in dit debat dat als zij straks in overleg treedt met de gemeenten, er in ieder geval gratis plekken zijn. Want als we bijna 400 mln. investeren, kan het niet zo zijn dat mensen straks altijd moeten betalen voor een stalling. Ik denk dat de minister dat toch wel met mij eens is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als u daar op staat, zouden we het volgende kunnen doen, en wel dat we het koppelen aan het budget dat gegeven wordt. Je geeft een keer geld voor aanleg en uiteindelijk moeten de gemeenten het tot in de eeuwigheid exploiteren. Je kunt dus niet zeggen: dan draagt u dat ook tot in de eeuwigheid. Dus dan leg ik in mijn besteding gewoon een link met wat zij ermee moeten doen en hoe lang ze die plaatsen ter beschikking moeten stellen. Ik denk overigens dat het nog meer effect heeft als je met de gemeenten kijkt of ze het wel op de juiste manier invullen en of er niet meer ruimte gecreëerd kan worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik begrijp best dat de minister soms een wat andere gedachte heeft dan mijn fractie. Niet voor niets zijn wij met die mooie fietsnotitie gekomen. De minister zegt nu dus concreet toe dat zij zal nadenken over hoe straks eventueel gratis plekken zijn te realiseren? Zij denkt zelf natuurlijk ook na over wat volgens haar beter is, maar wij krijgen dan wel dat uitgewerkte alternatief van haar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, ik stuur het u op. Ik zeg er wel nadrukkelijk bij dat ik een link leg met het budget, omdat je het niet tot in de eeuwigheid mag verplichten richting een overheid die dat geld niet meer van je krijgt.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): De minister geeft aan dat ze ten aanzien van die weesprogramma's eisen wil stellen. Ik denk dat gemeenten dat juist prima zelf kunnen doen omdat ze zelf natuurlijk de problemen ervaren van een beperkte capaciteit. Maar als de minister toch eisen stelt, kan ze net zo goed ook de eis stellen dat er gratis fietsparkeerplaatsen beschikbaar moeten zijn.

Mijn tweede vraag gaat over de beschikbare budgetten. De minister gaf aan dat meer dan 108 mln. beschikbaar was. Ze noemde volgens mij een bedrag van 400 mln. Dan zou ik wel eventjes op een rijtje gezet willen zien uit welke potjes dat bedrag dan komt. Want ik kwam niet verder dan 108 mln.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat kan ik. Vanuit het Rijk is nu 186 mln. beschikbaar, te weten 96 mln. in PHS, 11 mln. in OV SAAL en 79 mln. is toegevoegd aan de begroting uit de aanvullende post. We hadden daarvoor al 260 mln. geïnvesteerd waarvan 20 mln. door de gemeenten. Dus uiteindelijk is 240 mln. afkomstig van het Rijk. Dus dan komen we uit op 240 mln. plus de 186 mln.

Wat betreft het gratis stallen: ik probeerde zo-even aan te geven dat dit toch aan de gemeenten is. Ik wil ze wel stimuleren, in de zin dat voordat ik mijn geld overmaak, ze hun ruimtes tot het uiterste benut hebben. Dan vind ik ook dat dit in de bredere omgeving van het station moet kunnen. De heer Haverkamp geeft aan dat hij vindt dat er ook gewoon een percentage gratis moet zijn. Op zichzelf vind ik ook dat de gemeenten dat zouden moeten doen, maar ik vind het eigenlijk meer een gemeentelijke bevoegdheid. Als ik dat opneem, doe ik dat wel in relatie tot ons bedrag. Dan vind ik het ook logisch dat we er iets voor vragen. Dat is dan wel eindig en tijdelijk.

Mevrouw **Smits** (SP): Dat eindig en tijdelijk is dan een wat pijnlijk punt in het antwoord van de minister. Dus we moeten er nog maar eens goed over nadenken hoe we dat dan zouden kunnen doen. De vorige week stond er groot artikel in de krant dat Utrecht wel degelijk het gratis fietsparkeren bij het station gaat afschaffen. Nu is de minister misschien beter op de hoogte dan ik, maar is er in de tussentijd, dus sinds vorige week dan een verandering opgetreden in het Utrechtse beleid? Als alleen mevrouw Voortman zegt dat Utrecht dat niet meer van plan is, lijkt mij dat voor deze minister niet genoeg, hoe betrouwbaar mevrouw Voortman natuurlijk ook is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nou ja, er stond ook in een krant dat ik 1,1 mld. kwijt was, en dat bleek ook niet zo te zijn. Maar goed, naar ik heb begrepen is er in Utrecht helemaal geen besluit over genomen, maar hebben ze het slechts overwogen. Ik weet ook niet eens of dat laatste ambtelijk of politiek is geweest. Dat was mijn informatie en mevrouw Voortman die kennelijk nog meer informatie heeft zegt: sterker nog, ze hebben daar het besluit genomen dat ze dat niet willen en dat ze dus gratis plekken ter beschikking stellen.

De heer **Monasch** (PvdA): Alleen de D66-wethouder sputtert nog wat tegen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil niet treden in de gemeentelijke politieke verhoudingen.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik ben hartstikke blij dat het in Utrecht dan geregeld is, maar het feit blijft natuurlijk wel dat we zien dat steeds meer gemeenten deze neiging hebben. Dus ik vind die toezegging van de minister wel heel belangrijk, in de zin dat zij alles op alles zal zetten om dat gratis fietsparkeren in stand te houden. Als zij daarin te eindig is wat de SP betreft, dan zullen wij zelf met voorstellen komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nogmaals, ik vind het zelf belangrijk dat gemeenten ook gratis plekken ter beschikking stellen. Maar dat er bij een station betaalde plekken zijn en achter het station gratis plekken, of dat je de eerste dag gratis doet en daarna betaald, vind ik echt iets wat behoort tot de decentrale bevoegdheden van de gemeenten. Ik vind dus überhaupt dat de gemeenten er zelf over moeten gaan en dat wij daar niet als Rijk over moeten gaan. Dat is ook wat ik heb geantwoord, maar ik heb wel gezegd dat ik ze zal stimuleren door ze aan te geven dat als ze geld van ons krijgen, ze dat in ieder geval goed moeten inzetten. Het CDA wil nog een stapje verdergaan, waarvan ik

proefde dat zich hiervoor een meerderheid vormde – zo niet dan hoor ik dat nu graag – namelijk door mij te vragen of ik sowieso tegen de gemeenten wil zeggen dat een bepaald deel van de plekken gratis moet zijn. Daarvan zeg ik: dan koppel ik het wel aan het geld dat ik geef. Want daar heb ik zeggenschap over en daar kan ik van zeggen: dat mogen jullie niet doen. Ik kan niet voor de gemeenten bepalen waar zij tot in de eeuwigheid hun begrotingsmiddelen aan uitgeven.

De **voorzitter**: Dan gaan wij thans over tot een korte tweede termijn.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De minister heeft gezegd een toegankelijkheidsoffensief heel interessant te vinden. Dan zou ik wel willen weten hoe dat wordt ingevuld. Zouden we bijvoorbeeld niet twee maal per jaar een brief kunnen krijgen over de voortgang inzake het toegankelijk maken van stations en treinen, zodat we de vinger aan de pols kunnen houden? Er wordt in ieder geval al versneld conform het regeerakkoord en daarover zijn we tevreden, maar wij willen kijken of het mogelijk nog sneller kan.

Dan mijn tweede en laatste punt, de concessie voor het hoofdrailnet. De minister vond het plan van de FMN deels interessant. Ik zou haar willen vragen om dat hele plan te bekijken. We hebben vanaf het begin gezegd ervoor te zijn om aan de NS het hoofdnet onderhands aan te besteden als er scherpe voorwaarden zijn waarover wordt onderhandeld, maar dan wel als er ook een groter deel gaat naar andere bedrijven die op allerlei plekken in het land waarvan de NS in het verleden zei dat die niet rendabel waren, nu heel goed het vervoer doen; ze bieden meer vervoer daar dan wat volgens de NS mogelijk was. Dus laten we dat maar uitbreiden. Het plan van de FMN vind ik heel reëel, zeker als je bekijkt dat er dan treinen rijden die doordat ze een bewegend plateau of wat dan ook hebben, wel allemaal toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. D66 wilde eigenlijk drie dingen voor dit debat, een totaalplaatje over de spoormiljarden, een regionale proef over de concurrentie op het spoor en gratis fietsparkeren. De VVD heeft de eigen minister onder curatele gesteld, maar ik ben blij met de opstelling van de minister vandaag. Ik ben ook blij dat ze serieus ingegaan is op het ARK-rapport en de situatie daaromtrent. Ik ben ook blij met haar toezegging dat het plaatje van de financiële stromen nog voor de begrotingsbehandeling aan ons gestuurd zal worden.

Met betrekking tot de concessie en de concurrentie op het spoor heb ik nog een vraag. Komt er nu een regionale proef om te kijken hoe het in de praktijk uitpakt als er twee of meerdere bedrijven over het spoor gaan? Ten aanzien van de KPI's ben ik blij dat de minister uiteindelijk begreep wat ik bedoelde op dat punt. We zijn er bijna een jaar mee bezig geweest, maar dan toch met een goed resultaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik mag het bijna niet zeggen, maar ligt het dan aan de informatie of aan hoe de klant het begrepen heeft?

De heer **Verhoeven** (D66): Het is heel terecht dat de minister dit zegt. Waar twee mensen er samen niet uitkomen, hebben er twee schuld.

Over de fietsen het volgende. Wij hebben liever oud ijzer dan nieuw open asfaltbeton. Dus wij zijn zeer geïnteresseerd in alle voorstellen die ervoor zorgen dat het gratis fietsparkeren mogelijk blijft.

De heer Monasch had het over een oefeninterland. Ik denk dat dit een heel aardige oefeninterland was, maar dan is de volgende wedstrijd die we spelen ook een zespuntenwedstrijd, want het is inderdaad wel zo dat er nog een aantal openstaande rekeningen liggen. Ik ben heel benieuwd naar de komende maanden in dat opzicht.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Dank voor de toezegging dat we voor de begrotingsbehandeling op de hoogte gesteld worden van het hoofdrailnet en de concessie. De minister kent onze uitgangspunten op dat punt.

Ook dank ik haar voor de toezeggingen rondom de toegankelijkheid en de fietsen. Wij zitten net even iets anders in de decentralisatie als zij, maar goed, we zijn blij dat ze zich overtuigd voelt door onze inhoudelijke argumenten en de Kamermeerderheid; ik weet overigens niet wat voor haar het zwaarst woog van die laatste twee.

Wel schrok ik wat van de opmerking van de minister over de externe inhuur in relatie tot second opinions. Zij zei richting de VVD er wellicht meer mensen op te gaan zetten. Maar we gaan toch niet extra mensen inhuren om het werk van ProRail over te doen? ProRail doet het goed of doet het niet goed, maar we hebben ook een kabinet dat gaat voor minder externe inhuur. Dus ik neem aan dat de minister nu niet afstand neemt van dit beleidsvoornemen van het kabinet.

Dan de dwangsom. Dat is toch wel een punt waarvan ik zeg dat we er goed over moeten nadenken. Het is eigenlijk vestzakbroekzak. En wat betreft die 56% informatie: aangezien het lukt om in een jaar de informatievoorziening zo goed te verbeteren dat 100% communicatie mogelijk is, denk ik dat wij die KPI van 56% ook wel kunnen ophogen.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Voorzitter. Ik had een vraag gesteld over elektrificatie van het spoor. De minister had eerder aangegeven dat de hiermee gemoeide kosten effectiever in te zetten zouden zijn voor andere projecten. Ik wil graag een onderbouwing van die stelling zien, want wij geloven gewoon niet dat er duurzamer investeringen mogelijk zijn dan die in elektrificatie. Wat mij betreft kan dat trouwens ook in een brief.

De minister heeft ten aanzien van routedwang aangegeven dat er duidelijk sprake moet zijn van capaciteitsproblemen. Volgens mijn informatie staan op de Brabantroute en bij Dordrecht de goederentreinen al een verdere frequentieverhoging van treinen in de weg. In Brabant is het zo concreet dat er pas meer Intercitytreinen kunnen rijden als goederentreinen anders gerouteerd worden. Dus mij dunkt dat dit dan wel heel specifieke voorbeelden zijn van capaciteitsproblemen.

Ten aanzien van de fietsenstallingen vind ik dat de minister gewoon richting de gemeenten die eis van gratis ruimte moet stellen. Ik denk dat dit het simpelste is in plaats van met allerlei ingewikkelde constructies te komen.

Het is goed dat de minister nog een keer op een rij zet waar er licht zit tussen haar lezing en die van de Rekenkamer over de doorgeschoven honderden miljoenen van ProRail. Maar daarover en een andere nota die de Rekenkamer kraakte komen wij nog te spreken.

Mevrouw **Smits** (SP): Voorzitter. Enige ergernis bekruipt mij toch wel nu ik teruglees hoe het debat de vorige keer over de wc's in treinen is gegaan. Ik zie daarin dat mijn collega Bashir helemaal niet zo enthousiast akkoord is gegaan als de minister mij hier zo-even voorhield. Ik ga er ook van uit dat collega Bashir dit debat met haar opnieuw zal voeren als hij weer in de gelegenheid is dat te doen, want ik vind dit geen nette manier van doen.

De motie-Roemer/De Krom zegt heel duidelijk dat alle treinen in 2030 toegankelijk moeten zijn voor gehandicapten. Dat betekent dus allemaal, dus niet wachten op het spoor in je rolstoel totdat er een keer een trein komt waar je wel in meekan. Dat «allemaal» is duidelijk met algemene stemmen aangenomen in de Kamer.

De Betuwelijn is ontworpen voor maximaal twaalf treinen per uur van 750 meter lang. Wat blijkt nu? 490 meter is het maximum en zes treinen per uur is wat er nu gebeurt. Dat betekent dat de Betuwelijn een capaciteit

heeft die maar voor eenderde wordt benut ten opzichte van waar dat ding voor bedoeld was. Is dit nu de allerduurste gesubsidieerde boemel van het land? Dat was die sowieso al, maar gaat die ooit nog geld opleveren? Ik verwacht iets meer reactie dan de opmerking: ach, we kijken of we tot acht kunnen komen en we zien wel hoe we dat gaan doen. Ik wil weten hoe en wanneer ze dat gaat doen. Ik wil weten of ze een nieuwe Sophia-tunnel gaat graven, want daar zit een groot probleem. Ik wil heel graag meer antwoorden van de minister en als ze die niet vandaag kan geven dan verwacht ik die gewoon netjes in een brief voor de begrotingsbehandeling.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de uitvoerige beantwoording. Ik wacht met smart op haar concrete plan van aanpak voor Gelderland en Overijssel. Laten we daar maar eens een zaak van maken om dat eens even goed te monitoren vanuit de Kamer. Dat maakt het allemaal wat concreter in plaats van dat we steeds naar stukken en brieven verwijzen.

Dan het gratis stallen van fietsen. Ik herhaal: stimuleren, hoe meer hoe beter. Het moet ook niet zo zijn dat gezegd wordt: zoek het maar uit op lokaal niveau. Want dat betekent vaak dat gemeenten in geldnood er een melkkoe van maken. Dan staat er ergens achteraf nog een land waar wat fietsen gratis gestald kunnen worden. We moeten dat gewoon centraal kunnen regelen, zodat er een goede mogelijkheid is voor mensen om hun fiets gratis bij de stations te stallen.

Ik verbaas mij wederom dat er in dit geval rond de Beneluxlijn alleen maar positieve adviezen komen, of dat nu van reizigersorganisaties of overheden is, terwijl tegelijkertijd een kind kan zien wat de problemen zijn die daar ontstaan qua overstappen en het duurder worden van kaartjes. Dus het is ook wel een beetje de bal terugspelen naar consumentenorganisaties en regionale overheden hoe dit zo in hun adviezen heeft kunnen sluipen. Er is namelijk veel beroering in Brabant en Zeeland over wat daar gebeurt.

Ten aanzien van het ARK-rapport is het mijns inziens goed dat de minister ook haar eigen mensen aan het rekenen zet. Ik denk wel dat alle partijen ondertussen moeten beseffen dat er ontzettend veel maatschappelijke beroering is ontstaan en dat een van die partijen kennelijk een hele grote broek heeft aangetrokken. We wachten de berekeningen af.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de beantwoording. Toch zit mij iets nog niet helemaal lekker. Dat heeft dan betrekking op de punctualiteitscijfers. De minister gaf aan dat de gestremde treinen worden meegenomen in die cijfers. Dat is ten dele waar. De uitgevallen treinen worden meegenomen maar als het gaat om een uitgekledede dienstregeling die de winterregeling in feite is, worden ze niet meegenomen. Ik zou graag van de minister willen vernemen of dat klopt. Dan komt er aan het eind van de periode een mooi resultaat qua punctualiteit, terwijl de winterproblematiek waarbij minder treinen rijden, er niet is in meegenomen.

Ik zou ook graag wat positiever willen zijn. Ik vind het ook niet leuk om hier elke keer de NS en ProRail keihard aan te pakken. Ik zou veel liever willen dat de reiziger goed met de trein kan reizen, maar dat is helaas niet het geval. Dat is dan ook de reden waarom ik de minister zou willen vragen om nog voor het einde van deze maand in een brief aan te geven wat er precies bij NS en ProRail is gebeurd naar aanleiding van het winterdebat dat we gevoerd hebben om die winterproblematiek ook echt aan te pakken.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook ik dank de minister voor haar antwoorden en reacties in

eerste termijn. Ik beloof ook dat mijn collega Arie Slob graag het debat na deze avond verder voortzet. Ik wil nog wel een paar dingen kwijt. Schiedam moet echt een Intercitystation blijven. De minister was nog wat vaag over de toekomst van dat station, maar het is een belangrijk overstappunt voor meerdere metrolijnen. Dit ov-knooppunt bedient 400 000 mensen aan de westzijde van de Rotterdamse regio. Belangrijk dus.

Wat betreft de Intercity Heerlen–Aken gaat de minister een brief schrijven. Graag krijgen wij als Kamer daarvan een afschrift. Ik heb overigens ook nog wel een suggestie voor wat er in die brief zou moeten staan, namelijk de toezegging dat er echt een trein gaat rijden en dat het een Intercity betreft die uiterlijk in 2015 gaat rijden. Ik denk dat dit een belangrijk signaal is waar Duitsland op zit te wachten.

De minister heeft gezegd dat ze ook de minister van de fiets is. Maar hopelijk is deze minister niet de minister van enkel de Randstad. Daarom graag in tweede termijn een reactie op hoe het zit met geld voor stallingen buiten de Randstad.

Ten slotte zou ik willen vragen om een brief over station Zwolle vóór de begrotingsbehandeling, waar mijn collega Slob dan mee verder zal gaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Aptroot vraagt of de Kamer gerapporteerd kan worden over de toegankelijkheid. Zoals ik nu heb gerapporteerd over het implementatieplan toegankelijkheid wil ik dat best vaker gaan doen. Twee keer per jaar vind ik wel veel voor zo'n meerjarenraming. Als hij daarmee akkoord zou kunnen gaan, zou ik een keer per jaar willen rapporteren.

De heer **Aptroot** (VVD): Dan reken ik ook op flinke vooruitgang.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Verder heeft de heer Aptroot mij gevraagd om te kijken naar het hele plan van de FMN. Ik heb gekeken en kijk ook nog steeds naar het gehele plan van de FMN, maar uiteindelijk moet ik wel kijken welke delen ik nog zou willen decentraliseren en wat de betekenis ervan is voor de samenloop met het hoofd-railnet en voor de dienstregeling et cetera. Dat is de reden waarom ik zei dat ik het ook op delen bekijk, maar dat neemt niet weg dat ik het totaal van het plan van de FMN wel degelijk bekeken heb.

D66 vraagt of de proef op het spoor doorgaat. Ja, zo'n proef wil ik graag realiseren, juist om te kijken wat het nu allemaal inhoudt. Aan de ene kant zegt een meerderheid geïnteresseerd te zijn in de decentralisatie maar aan de andere kant wil zij ook dat alles goed loopt. Dus het is goed te onderzoeken hoe het dan gaat als je twee partijen op dat spoor hebt zitten.

In een brief zal ik weergeven hoe wij ten aanzien van het gratis fietsen stallingen onze budgetten koppelen aan een eis op dat terrein.

De heer Verhoeven had het over een zespuntenwedstrijd. Helaas heb ik er geen verstand van, dus moet hij mij straks nog maar even uitleggen wat voor wedstrijd we hierna gaan spelen.

De heer Haverkamp heeft gevraagd of het vragen van een second opinion tot heel veel externe inhuur gaat leiden. Nee, ik heb aangegeven dat wij dat doen voor de grote projecten en dat wil ik ook zo laten. Juist waar het gaat om heel veel geld, vind ik het heel belangrijk dat er goed op gecontroleerd wordt. Ik ben het dan ook helemaal eens met de heer Aptroot dat je daarbij checks en double checks moet doen.

Dan de dwangsom en de 56% tevreden reizigers. Nu gaat het er niet om dat maar 56% van de reizigers tevreden is. Het gaat erom dat 56% een rapportcijfer van zeven of hoger geeft. Ook reizigers die een zes geven, zijn, zo zou je kunnen zeggen, tevreden, maar zitten dan niet in die 56%. Dus dat percentage klinkt misschien heel laag, maar dat is er aan de orde.

Dan het vestzakbroekzakverhaal. Je komt dan in een andere discussie terecht, waarbij je wellicht het aandeelhouderschap bij Financiën moet onderbrengen of dat je het wellicht op een andere manier moet regelen. Om dat te regelen buiten de overheid om, is denk ik helemaal niet iets waar een meerderheid voor is te vinden. We hebben er ooit voor gekozen om het niet bij Financiën onder te brengen, juist vanwege het grote financiële belang dat we hebben bij een goede aansturing ervan. Maar ook dat zal aan de orde komen nadat de commissie-Kuiken zich er in verdiept heeft.

Mevrouw Voortman heeft een vraag gesteld over elektrificatie op het spoor. Ik wil daar graag nader op ingaan in een brief, want het is een heel verhaal om uit te leggen hoe dat precies zijn effect heeft.

Veder heeft mevrouw Voortman gesproken over de Brabantroute, waarbij zij aangaf dat daar een capaciteitsprobleem zou zijn in relatie tot de goederentreinen. Er is een voorrangsprogramma dat, naar ik heb begrepen, in principe goed werkt. Dat betekent niet dat er nooit een capaciteitsprobleem is, maar wel is heel duidelijk wie op welk moment voorrang heeft. Dat geldt ook voor de Brabantroute. Er is algemeen inzicht in wanneer het zich wel en niet voordoet. Mevrouw Voortman vroeg mij om de Kamer daarover extra te informeren, maar die informatie is, zo wordt mij nu ingefluisterd door mijn ambtenaren, terug te vinden in de nota over het PHS goederenrouting. Anders kijken we nog wel even of we mevrouw Voortman in dit opzicht wat meer op pad kunnen helpen. Mevrouw Smits heeft gezegd dat ik ten aanzien van de motie-Bashir te kort door de bocht ben gegaan. Er waren bij dat debat toen meerdere mensen aanwezig. Ik heb het als volgt ervaren. Er is toen een motie ingediend waarin staat dat er in de concessie vanaf 2015 toiletten geregeld moeten worden. Daarin is niet gezegd dat ze er dan ook moesten zijn. In de commissie hebben wij toen expliciet aan de orde gehad dat ik onder die voorwaarde niet akkoord kon gaan. Toen heb ik als alternatief ingebracht dat het een langzame ingroei zou zijn. Daar heeft toen iedereen mee ingestemd en dat heeft niet tot vervolgmoties of VAO's geleid. Ik hoor anders nog wel van de heer Bashir of hij er inmiddels anders over denkt, want toen heeft hij mij gezegd: ik vind het een goede oplossing. De motie-Roemer spreekt inderdaad uit dat in 2030 alles toegankelijk moet zijn voor gehandicapten. Wij zijn daarop aan het versnellen door een groot deel al in 2020 en zelfs al in 2015 te organiseren. Dus de strekking van die motie staat nog steeds onverkort overeind. Het enige wat ik heb gezegd, is dat we uiteindelijk wat betreft de laatste treinen moeten kijken of de investeringen opwegen tegen de toegankelijkheidseis. Daar kom ik graag nog even op terug, want je wilt uiteindelijk niet een paar honderd miljoen uitgeven om treinen die wellicht drie, vier jaar later uit de roulatie worden genomen, te gaan verbouwen.

De 490 meter lange trein geldt alleen voor een bocht op de Betuweroute en dat is bij Geldermalsen vanuit Amsterdam. De Betuweroute van Rotterdam naar Duitsland is geschikt voor 750 meter lange treinen. Er is zelfs al een proef gehouden om 1 000 meter lange treinen tussen Rotterdam en Duitsland te laten rijden.

Gevraagd is naar de Sophiatunnel. We zijn bezig met ProRail, Keyrail en HbR met een plan voor het vergroten van de capaciteit van zes naar acht of negen. Zes is op dit moment voldoende en acht of negen achten wij in de toekomst nodig. Wat betreft de discussie over twaalf: je moet leveren wat nodig is en dat is waar nu aan gewerkt wordt. In de loop der jaren – dat zien we ook op andere trajecten – zijn wij in staat om steeds beter de capaciteit te benutten door dichter op elkaar te rijden of met blokverdichting te werken et cetera.

De heer Monasch heeft mij gevraagd nog eens te benadrukken dat ik met Gelderland aan de slag ga. Dat ga ik doen. Ik zal vragen wanneer dat verbeterplan opgeleverd kan worden en ik zal dat dan vervolgens ook aan de Kamer laten weten.

De heer De Jong heeft gevraagd naar de punctualiteitscijfers. Nu is er een KPI uitgevallen treinen en die wordt gerelateerd aan het aantal gereden treinen. De uitgevallen treinen worden meegenomen in de nieuwe KPI over reizigerspunctualiteit. Dus die zal ook bij het winterweer worden toegepast. Wat vroeger niet kon, zal straks gewoon zichtbaar.

De heer **De Jong** (PVV): Als zo meteen de NS beslist om op sommige momenten een aangepaste dienstregeling te rijden en dit van te voren wordt aangekondigd als een andere dienstregeling, worden dan die treinen die normaal gesproken hadden gereden en nu niet, meegenomen in die punctualiteitscijfers? Ik dacht dat dit niet zo is maar als het anders is hoor ik dat graag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor nu zoveel discussie aan mijn rechterzijde, dat ik daar even bij u op terugkom. Je past die kleinere dienstregeling juist toe om de reiziger te helpen maar we moeten er wel goed zicht op kunnen houden, zodat het niet een instrument kan zijn dat verkeerd ingezet wordt. Ik zal dat even uitzoeken en dan kom ik er bij u op terug. Dat kan ik in een heel kort briefje laten weten.

En dan Schiedam. Welnu, ik ga niet over de status van een station. De NS bepaalt op welke stations IC's stoppen. Dat hangt af van de reizigersaantallen en de samenhang met de dienstregeling. Ik heb ook niet gezegd dat het niet gaat gebeuren, maar het is niet iets wat wij hier sturen. Wat betreft Heerlen–Aken stuur ik de Kamer een afschrift. Of het om een IC gaat, zal ik eerst bespreken met de partijen.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik denk dat wij het niet eens gaan worden over de gratis fietsparkeerplekken. Dus ik zou er dan graag een motie over willen indienen.

De **voorzitter**: Ik zal straks nog een samenvatting geven van de toezeggingen, waarbij ik overigens de indruk had dat u juist wel tevreden was over het antwoord van de minister over het fietsparkeren.

Mevrouw **Voortman** (GroenLinks): Ik in ieder geval niet, maar ik zal straks wel van u horen wat volgens u precies die toezegging was.

Dan de routedwang. De minister gaf eerst aan dat er geen capaciteitsproblemen waren. Ik kom vervolgens met twee voorbeelden waaruit dat wel zou blijken. Zou ik de opmerking van de minister zo mogen verstaan dat zij in de toekomst, als ook zij zal zien dat het dringen wordt op bepaalde trajecten, de optie openhoudt om goederentreinen richting de Betuwelijn te dwingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er zijn allerlei routes. We proberen zo veel mogelijk goederentreinen richting de Betuwelijn te lokken, omdat we daarmee meer ruimte houden voor personenvervoer over het spoor op de andere lijnen. Dus dat is al ons continu beleid. Dat betekent niet dat er nooit capaciteitsknelpunten zullen zijn, want die zijn er gewoon, maar die kennen we en daar hebben we ook een soort van principeafstemming over ten aanzien van wat wanneer voorgegaat. Want helemaal het goederenvervoer altijd achter laten gaan op het personenvervoer zou ook niet wenselijk zijn.

Mevrouw **Smits** (SP): Het verbaast mij dat de minister zo gemakkelijk over dat capaciteitsprobleem op de Betuwelijn heenstapt. Het is het duurste miljardenprojecten sinds jaren. Dus wat kost het de samenleving dat dit ding niet optimaal gebruikt wordt? Wanneer gaat de minister voor een oplossing zorgen? Wat is dan die oplossing? Ik wil graag antwoord op de vragen die ik gesteld heb.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil dat niet leveren omdat ik vind dat je capaciteit moet inzetten op de vraag. De vraag is er nu voor zes treinen per uur. In de toekomst zal de vraag er zijn voor acht, negen treinen. Daar werken we aan. Om dan nu een soort maatschappelijke kosten-batenanalyse te maken over iets wat je misschien ooit zou willen maar nu niet nodig hebt, wil ik niet doen, omdat ik denk dat dit zonde is van onze inzet.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wil nog even terugkomen op de situatie in Gelderland. Ik was in de eerste termijn heel concreet door te zeggen dat er wat aan moet gebeuren. Met alle respect, maar de minister verviel toch een beetje in een wat ambtelijk verhaal. Zij had het over verbeterplannen en nog wat van die dingen. Kunnen we het niet wat concreter maken? De minister mag het ook in een brief na de herfstvakantie aan ons sturen, maar ik zou graag zien dat de minister aangeeft hoe en wanneer zij de problematiek daar concreet gaat aanpakken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Wat ik u graag had willen zeggen maar ik gewoon nog niet kan zeggen, is hoe snel dat klaar zal zijn. Dat is waarom ik er in meer algemene zin over sprak. Ik vind het overigens geen enkel probleem om uiteindelijk te laten weten wat de termijnen worden. Of je dan ook al kunt zeggen welke kant opgedacht zal worden, weet ik niet, want het is een complexe en technische materie. Dus dat kan je niet in een week opschrijven, maar ik kan wel aangeven wanneer het gaat gebeuren en misschien ook wel een beetje hoe.

De heer **Monasch** (PvdA): Het probleem is echt niet van gisteren, hoor. Het ligt er al zo lang. Er moet gewoon even wat druk achter worden gezet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat geloof ik, maar tegelijkertijd kan ik nu niet bepalen hoe de problematiek op dat stukje spoor opgelost wordt. Dat het probleem niet van gisteren is, ligt waarschijnlijk aan het feit dat het zo complex is.

De **voorzitter**: Ik wil graag even met u de toezeggingen doornemen.

- De minister zegt toe de Kamer in het licht van de ARK-conclusie over de onderbesteding van budgetten door ProRail uiterlijk eind volgende week te zullen informeren over de resultaten van het onderzoek van de departementale audit en de accountants van ProRail naar de besteding van budgetten door ProRail.
- De minister zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling op een A4 informeren over de totale geldstromen vanuit het ministerie van I en M en van Financiën naar ProRail en NS.
- De minister zal de Kamer voor de begrotingsbehandeling per brief informeren over het beleidsvoornemen ten aanzien van de gunning van de concessie van het hoofdrailnet. Zij zal daarbij tevens de HSA-problematiek en de suggestie inzake decentrale lijnen betrekken.
- De minister zal de Kamer in de eerste helft van 2012 een ministeriële regeling doen toekomen waarmee zij nadere regels stelt ten aanzien van de toegankelijkheid van het spoor voor mensen met een beperking.
- De minister zal de Kamer informeren over de verbeterplannen van de NS en ProRail ten aanzien van de kernprestatieindicatoren.
- De minister zal de Kamer tijdig informeren over de resultaten van het overleg met Zuidwest-Brabant over alternatieven voor de Beneluxtrein.
- De minister zegt toe de Kamer een afschrift te doen toekomen van haar brief aan Duitsland inzake de spoorverbinding Eindhoven-Heerlen-Aken.
- De minister zegt toe de Kamer per brief te informeren over de besteding van budgetten voor fietsparkeren bij stations waarbij gratis

beschikbaar stellen van de stallingplaatsen voor fietsen in relatie zal staan tot de ingezette rijksmiddelen.

- De minister zal de Kamer informeren over het resultaat van de activering van ProRail inzake het oplossen van de spoorproblematiek Arnhem-Winterswijk en Zutphen-Winterswijk met een oplossingstermijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zou nog even willen ingaan op de vierde toezegging waarin de ministeriële regeling werd aangekondigd. Het zal het ministerie van VWS zijn die deze aan de Kamer zal doen toekomen. Dat zit niet in mijn portefeuille.

De **voorzitter**: Dan gaan we dat aanvullen.

Ik ga door met de toezeggingen.

- De minister zal de Kamer eens per jaar informeren over de toegankelijkheid van het spoor voor mensen met een beperking.
- De minister zal de Kamer per brief op de hoogte brengen van haar visie op het door GroenLinks geopperde plan voor elektrificatie van dieselspoorlijnen in relatie tot de effectiviteit van duurzaamheidsmaatregelen.

De heer **De Jong** (PVV): Volgens mij heb ik gemist dat er wellicht nog een brief naar de Kamer zal komen waarin wordt aangegeven wat NS en ProRail hebben gedaan ten aanzien van het winterproblematiek van vorig jaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb net een brief naar de Kamer gestuurd met daarin...

De heer **De Jong** (PVV): Dat bestrijd ik. Er is een brief gestuurd, maar daaruit wordt niet duidelijk wat er puntsgewijs is gebeurd ten aanzien van het debat dat we naar aanleiding van de vorige winterproblematiek hebben gevoerd en wat er nog gaat gebeuren om te voorkomen dat in de komende winterperiode dezelfde problemen gaan spelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U vindt het te veel een brief op hoofdlijnen. Ik heb daarin inderdaad op hoofdlijnen aangegeven wat de verbeteracties zijn die we toen hebben afgesproken. Ik weet niet of iedereen er in geïnteresseerd is om een brief tot in details te krijgen.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik weet dat dit geen procedurevergadering is, maar we hebben de brief gekregen. Misschien dat we morgen nog even een schriftelijk overleg aan de brief kunnen wijden als de heer De Jong nog aanvullende vragen heeft. Dan weten we ook wat de concrete vragen van de PVV op dat punt zijn.

De **voorzitter**: Maar ik begrijp het punt van de heer De Jong die deze toezegging of vermeende toezegging graag genoteerd wil zien. We moeten even kijken wat de minister daar uiteindelijk mee doet. Als zij dat niet toezegt, houdt het op. Dan kan het in de procedurevergadering verder besproken worden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Er is een brief gekomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er ligt een brief. Er zijn al een heleboel toezeggingen gedaan. Ik probeer even te kijken of we niet te veel werkzaamheden doen. Misschien dat er bijvoorbeeld onderliggende rapporten beschikbaar gesteld kunnen worden, zodat iedereen kan zien welke acties er allemaal achter zitten. Want er zitten heel

veel acties achter, bijvoorbeeld wanneer het gaat om het samenvoegen van reisinformatie.

De heer **Verhoeven** (D66): We kunnen dat toch in een schriftelijk overleg doen? Dat is een hartstikke goed idee.

De **voorzitter**: Ik vind de gedachte van de heer Haverkamp ook wel een goede. Ik constateer in ieder geval dat wij het goed gehoord hadden dat er geen toezegging van de minister is om hierover nog aanvullende informatie te verstrekken. Als de heer De Jong daar niet tevreden mee is, dan is er een andere plek en een ander moment om daarop terug te komen en dat zou dan een procedurevergadering kunnen zijn.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie): Ik zou graag de toezegging van de minister krijgen dat wij over station Zwolle nog voor de begrotingshandeling meer informatie krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Zodra er een besluit over genomen is door de verschillende partijen en de gebruikers zal ik aan de Kamer laten weten wat daar uitgekomen is. Volgens mij zaten ze vandaag weer aan tafel.

De **voorzitter**: Dan zullen we die als extra toezegging toevoegen.

Agenda

1. De nog te ontvangen brief inzake het beleidsvoornemen van de minister ten aanzien van de gunning van de concessie van het hoofdrailnet
2. Vervolg exploitatie Betuweroute en voortgangsinformatie
22 589-310 – Brief regering d.d. 29-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. Uitvoering motie Dijkema/Aptroot (32 404, nr. 22) in het kader van PHS over maximaal benutten Betuweroute
32 404-32 – Brief regering d.d. 01-02-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. Uitvoering moties over nieuwe stations (31 801, nr. 8 en 9)
31 801-19 – Brief regering d.d. 18-08-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. Nieuw actieplan fietsparkeren bij stations
32 404-53 – Brief regering d.d. 28-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. Actualisatierapport 2010 Toegankelijkheid Spoor
25 847-97 – Brief regering d.d. 28-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. Het Nieuwe Spoorplan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN)
29 984-267 – Brief regering d.d. 22-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. Reactie op motie Roemer c.s. (32123 XII, nr. 20) inzake kwaliteit spoornet
29 984-268 – Brief regering d.d. 22-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. Beheerprestaties 2010 – last onder dwangsom ProRail

- 29 984-265 – Brief regering d.d. 18-05-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
10. Toiletten in de OV-keten
23 645-420 – Brief regering d.d. 06-04-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
11. FENS-rapportages over het vierde kwartaal van 2010 en het eerste
kwartaal van 2011
29 984-270 – Brief regering d.d. 18-08-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
12. Antwoord vragen Slob over het vier weken sluiten van spoorknoop-
punt Zwolle (2011D40978 – Antwoord d.d. 01-09-2011)
2011Z15437 – Schriftelijke vragen d.d. 11-07-2011
Tweede Kamerlid, A. Slob (ChristenUnie)
13. Toezegging 875: Financiële mogelijkheden inzake een eventuele
ontwikkeling van station Schiedam Kethel
31 801-20 – Brief regering d.d. 18-08-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
14. Antwoord vragen Bashir over de kerntaken van ProRail en reactie op
de toezegging aan de leden Aptroot en Van Gent over de randvoor-
waarden voor een mogelijke rol van ProRail bij elektrisch rijden
31 305-197 – Brief regering d.d. 16-09-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
15. Voortgang aanpak beter functioneren spoor
29 984-271 – Brief regering d.d. 04-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus
16. Reactie op AR-rapport inzake de besteding van spoorbudgetten door
ProRail
32 707-5 – Brief regering d.d. 11-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M. H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus