

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 414

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 mei 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 2 april 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld 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,
P. Jansen

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

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Boer, Bashir, Dik-Faber, De Rouwe, Hoogland, Klein, Van Veldhoven en Paulus Jansen,

en staatssecretaris Mansveld van voor Infrastructuur en Milieu die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 16.00 uur

De **voorzitter**: Dames en heren. Ik heet de staatssecretaris en haar medewerkers, de collega's, het publiek op de tribune en overige belangstellenden van harte welkom.

Er zijn nog niet veel woordvoerders. Ik verwacht dat er nog meer woordvoerders komen, maar ik wil toch maar alvast beginnen.

Ik stel voor de spreektijden in eerste termijn vast te stellen op zeven minuten per fractie en het aantal interrupties te beperken tot maximaal twee per persoon.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Gezien het aantal aanwezigen kunnen we wel overgaan tot 30 minuten spreektijd per fractie.

De **voorzitter**: Nou, we beginnen met zeven minuten. Ik strijk over mijn hart als uw inbreng daar aanleiding toe geeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Als volksvertegenwoordiger neem je je voor om vooral geen consument van ambtelijke stukken te worden, maar dat dreigde bij dit algemeen overleg toch te gebeuren want er ligt een onmetelijke stapel stukken aan ten grondslag. Aangezien ik een aantal werkbezoeken heb afgelegd, kan ik in het algemeen overleg van vanmiddag ook ingaan op enkele dingen uit de praktijk.

Ik begin met het voorval dat vorige week prominent in het nieuws kwam: het klanttevredenheidsoordeel van de reizigers met de NS. De NS haalt zeven van de dertien kernprestatie-indicatoren (KPI's) niet. Dat is inderdaad een ondermaatse prestatie. Vorige week werd in dit verband een technische briefing gehouden. Toen heeft iedereen in feite al zijn woordje gedaan over het feit dat de NS terug wilde naar één klanttevredenheidsoordeel. Nu doet de NS op zes of zeven onderdelen onderzoeken naar de klanttevredenheid. Dat laatste lijkt mij het beste. Je wilt immers vooral van de reizigers weten op welke onderdelen je het wel of niet goed doet. Ook de staatssecretaris heeft hier al enigszins op gereageerd. Bij de behandeling van de concessie zullen wij daar nog wel over komen te spreken, maar vooruitlopend daarop doet de staatssecretaris er naar mijn mening verstandig aan om te bevestigen dat wij die kant niet op willen. Dit najaar komen wij te spreken over de conceptconcessie, maar ik wil al in een eerder stadium spreken over het concept van de conceptconcessie. Als de conceptconcessie er eenmaal is, gaat het streepje door het woord «concept». In de praktijk valt er dan weinig meer te veranderen. Het lijkt mij daarom goed dat wij in een eerder stadium spreken over deze concessie. Dan kunnen wij namelijk ook spreken over de prestaties waaraan de NS naar de mening van de staatssecretaris en de Kamer moet voldoen. Daarover zullen we duidelijke afspraken moeten maken, bijvoorbeeld op het gebied van zitplaatsen.

Ik ga snel verder naar het volgende onderwerp, want ik wil een scala aan onderwerpen bespreken en ik zie dat meer collega's binnenkomen en mijn spreektijd wordt er niet langer op.

Ik ga in op de beheerconcessie aan ProRail en op het feit dat Keyrail als aparte bv door het leven gaat en nu al de Betuweroute exploiteert. Er wordt over gedacht om Keyrail als enig regisseur te benoemen voor al het

goederenvervoer op het spoor. Dat is wel een taakuitbreiding. Mijn vrees is dat je daardoor twee regisseurs op het spoor krijgt en dat lijkt mij niet echt heel wenselijk. Dat kan namelijk letterlijk en figuurlijk tot botsingen leiden. De situatie wordt er ook niet duidelijker op. Sterker nog, deze wordt diffuser. Indertijd werd Keyrail in het leven geroepen – de havens van Rotterdam en Amsterdam zijn ook aandeelhouder van Keyrail – om de exploitatieverliezen te kunnen delen. Dat was de oorspronkelijke aanleiding. Naar mijn gevoel gaat het een brug te ver om Keyrail, in een aparte bv, de regie te geven over al het goederenvervoer. Dan komen er twee kapiteins op één schip en dat gaat volgens mij niet werken. Straks voeren wij ook nog een structuurdiscussie spoor. Bij dit onderdeel wil ik daarom kiezen voor een vlucht naar voren en voorstellen om hier verder over te spreken bij de structuurdiscussie spoor. De VVD geeft in dezen nu alvast een schot voor de boeg: wij vinden het niet wenselijk om twee regisseurs te hebben op één spoor.

Ik hecht eraan om te zeggen dat het belangrijk is dat het goederenvervoer een sterkere positie krijgt. Een spoeddebat over het spoor gaat in deze Kamer meestal over het reizigersvervoer. Dat is ook heel tastbaar. Reizigers klagen rechtstreeks bij Kamerleden. Wij voeren echter nooit een spoeddebat over het goederenvervoer, terwijl het goederenvervoer wel ontzettend belangrijk is. Wij hebben de Tweede Maasvlakte niet voor niks aangelegd. De goederen moeten ook kunnen weggkomen. Ik pleit daarom voor een sterkere positie van het goederenvervoer. De havens van Rotterdam en Amsterdam hebben nu een plek bij Keyrail, maar we moeten ook bekijken hoe wij deze havens daarin, het liefst onder één paraplu, kunnen inpassen.

ProRail zou naar onze mening de regie moeten voeren bij de samenwerking met de regionale vervoerders en de aansluiting op andere vervoersmodaliteiten, opdat de verschillende diensten beter op elkaar aansluiten. Vorige week kwam het ook aan de orde tijdens de technische briefing. Daarbij ging het met name over het winterweer. De NS heeft een winterdienstregeling. De regionale vervoerders hebben die echter niet en daardoor sluiten de treinen niet goed op elkaar aan. Dat is vooral in Friesland, maar ook in Limburg het geval. Wij pleiten voor een sterkere regiefunctie. Dat is ook in lijn met de uitspraken van de commissie-Kuiken. Ook zij sprak over een sterkere regiefunctie van ProRail op het spoor. Mijn volgende puntje gaat over de Lange Termijn Spooragenda. Er zou een verbeterprogramma voor overwegovergangen moeten komen. De Kamer krijgt veel e-mails over Diemen, waar een gevaarlijke spoorwegovergang is. In het regeerakkoord staat ook dat er een verbeterprogramma spoorwegovergangen moet komen.

Een ander punt is spoor en ruimtelijke ordening. Door werkbezoeken is mij gebleken dat aanvragen voor een stukje spoor of een station dat moet worden aangelegd, en waarvoor het geld er is, zomaar kunnen worden afgewezen. Ik heb dit gezien in Zoetermeer, maar ook in Eemshaven. Dit valt dus niet onder het MIRT dat wij volgende week bespreken. Ik wil ervoor pleiten dat de besluitvorming hierover niet alleen bij ProRail en de NS ligt. Dat zou onderwerp van een bredere maatschappelijke afweging moeten zijn. Dat wil zeggen dat ook de lokale overheden zeggenschap krijgen als ergens een stuk spoor of een station wordt aangelegd. Dit staat dan nog los van de discussie over het geld die moet worden gevoerd. Het station Bleizo, dat er nog niet is maar al wel zo wordt genoemd, zou daarbij misschien als casus kunnen dienen. Ik pleit ervoor dat de staatssecretaris in overleg met het IPO en de VNG zoekt naar een afwegingenkader waarbinnen besluiten worden genomen in overleg met lokale overheden, NS, ProRail en regionale vervoerders. Dan wordt een en ander niet alleen aan de vervoerders en de beheerder op het spoor overgelaten, maar zijn er ook democratische overheden bij betrokken. De aanleg van spoor of van een station werkt immers ruimtelijk structurerend en genereert reizigersstromen.

De raad van Amersfoort heeft geld beschikbaar gesteld voor het laten rijden van nachttreinen. Dat is in feite al een concreet stukje bemoeienis van een lokale overheid waaruit blijkt dat men eigenlijk meer treinen wil. Dat staat nog los van het feit of dat wel of niet kan. Ik wil in dit debat nergens op vooruitlopen, maar het geld is wel beschikbaar. Waarom schiet deze discussie niet op? Wil de staatssecretaris vooruitlopend op de verstrekking van de hoofdconcessie spoor in gesprek gaan met de NS en ProRail om te bezien of de nachttreinen al eerder kunnen gaan rijden? Dan ga ik in op de onderhoudscontracten. We hebben gezien dat de drie en nu vier bedrijven – Strukton heeft zich daarbij aangesloten – die het onderhoud aan het spoor uitvoeren, met ProRail overleg voeren. Een «audit» noemen we dat. Daarbij zijn resultaten geboekt. Ik heb van die resultaten nog niet echt kennis kunnen nemen, behalve dan dat hierover een beetje in de media is verschenen. Kennelijk zijn er afspraken gemaakt over het maximaal aantal investeringen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik was er al bang voor, voorzitter. Ik ga er in vliegende vaart doorheen. Gunt u mij nog een paar opmerkingen. Ik vind dat de NMa de adviezen die in de audit naar voren zijn gekomen, goed moet kunnen bekijken. Is het mogelijk om aanbestedingen op het gebied van het onderhoud van het spoor versneld, bijvoorbeeld in 2016, in te voeren? Er lopen nog wat oude contracten. Is het mogelijk dat voor OV SAAL binnen het beschikbare budget de partiële uitbreiding naar vier sporen wordt gerealiseerd, conform de motie-De Krom uit 2007? Daar is nu 513 miljoen euro voor beschikbaar. De wethouder in Amsterdam heeft een plan ingediend waarin voorstellen worden gedaan. Je zou voor of tegen deze voorstellen kunnen zijn, maar hoe geven wij deze een plaats? Zou de staatssecretaris de inhoud van deze voorstellen bijvoorbeeld willen betrekken bij de Lange Termijn Spooragenda?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie vindt dat het openbaar vervoer een publieke voorziening is. Als een voorziening publiek is, dan moet niet het maken van winst vooropstaan, maar dan moeten de belangen van de mensen die daarvan gebruikmaken vooropstaan. De reizigers moeten op een goedkope en snelle manier van A naar B kunnen geraken. Als volgens sommige mensen iets beter door de markt kan worden gedaan, dan moet de overheid in staat zijn om hetzelfde te presteren. Anders heb je geen goede bestuurders, die het werk blijkbaar niet kunnen doen.

Ik begin met de Lange Termijn Spooragenda van de staatssecretaris. Zij wil daarbij nagaan hoe de ordening er op de lange termijn uit moet zien, maar ook hoe het spoor kan worden verbeterd. Ik lees daarin goede en grote ambities van de staatssecretaris. Ik heb toch nog een aantal vragen. De staatssecretaris spreekt bijvoorbeeld over de aanpak van marktimperfecties. Wat bedoelt zij daar precies mee? In welk opzicht is de markt nu imperfect? Kan de staatssecretaris haar visie op het spoor geven? Is zij het bijvoorbeeld met de SP-fractie eens dat vervoer over het spoor hoofdzakelijk een publieke dienst is? Of vindt zij dit een aangelegenheid voor de markt?

Het lijkt erop dat de Lange Termijn Spooragenda zich voornamelijk richt op het verbeteren van het spoornet dat wij nu hebben. In hoeverre wordt hierbij bekeken of er in de periode tot 2040 ook nieuw spoor moet worden aangelegd? Er ontbreekt bijvoorbeeld een directe verbinding tussen Utrecht en Breda. Deze verbinding is een allang gekoesterde wens van de SP. Graag hoor ik van de staatssecretaris een reactie.

Ik wil het ook graag hebben over de toegankelijkheid van het spoor. Dat is een belangrijk punt voor zowel de VVD-fractie als de SP-fractie. Wij

hebben daar aanvullende informatie over gevraagd, ook naar aanleiding van de aangenomen motie-Aptroot/Bashir. Die informatie ontbreekt echter nog. Wij wachten de beloofde informatie nog af; bij een volgende gelegenheid kom ik erop terug.

De NS heeft het in 2012 op de meeste punten goed gedaan. De SP-fractie vindt het grote verschil tussen de feitelijke prestaties, zoals de punctualiteit, en de beleving van de reizigers wel zorgwekkend. Welke mogelijkheden ziet de staatssecretaris om er samen met de NS voor te zorgen dat de feitelijke prestaties er niet alleen op papier goed uitzien, maar ook overeenkomen met de beleving van de reizigers? De reizigers geven namelijk een veel lager cijfer voor de prestaties dan het cijfer dat wij op papier zien. Ik ken deze staatssecretaris als iemand die mensen er graag toe wil verleiden om de trein te pakken in plaats van de auto. Als je ervoor zorgt dat de feitelijke prestaties overeenkomen met de beleving van die prestaties door de reizigers, dan zorg je er ook voor dat het openbaar vervoer interessanter wordt.

Omdat niet alle prestaties zijn gehaald, heeft de NS een boete moeten betalen van bijna 3 miljoen euro. De SP-fractie vond dit tot voor kort een nogal simplistisch middel om de NS aan te zetten tot betere prestaties. Dit ging namelijk ten koste van het dividend en omdat de Staat de enige aandeelhouder van de NS is, gaven wij onszelf indirect een boete.

Inmiddels is een motie van de SP-fractie aangenomen waardoor er bij de NS geen bonussen meer mogen worden uitgekeerd als een boete wordt opgelegd. Daarvoor zeg ik dank aan de collega's die deze motie hebben gesteund. Een boete betekent dus voortaan geen bonus meer. Dat is beter doordacht dan het eerste. Aangezien de SP-fractie geen voorstander is van het uitkeren van bonussen, stel ik voor om de NS ieder jaar een boete op te leggen. Dan zijn we ook van de bonussen af. Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Er is besloten om voor het goederenvervoer in Oost-Nederland niet te kiezen voor een dubbel, maar een voor een enkel treinpad. Hierdoor rijden minder goederentreinen door Oost-Nederland dan in eerste instantie werd gedacht. Welke gevolgen heeft dit voor de omwonenden? Kunnen de mensen nog wel rekenen op het realiseren van aanpassingen die erop zijn gericht om geluid, trillingen en dergelijk zo veel mogelijk te voorkomen? Een ander probleem is dat de vele spoorwegovergangen nog vaker zullen sluiten. Wordt dat nog aangepakt, of worden de desbetreffende plaatsen hierdoor definitief in tweeën gedeeld?

Bij de bewoners leeft grote onzekerheid over de stoffen die worden getransporteerd. Zijn dat ook gevaarlijke stoffen, zoals lpg en chloor? Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris. De SP-fractie is sowieso benieuwd naar de mening van de staatssecretaris over de binnenvaart. De binnenvaart kan in dezen natuurlijk een goede oplossing zijn. Dan wordt ervoor gezorgd dat goederen niet alleen maar via het spoor worden vervoerd, maar ook via de binnenvaart. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een opwaardering van het Twentekanaal, waardoor een betere verbinding met Duitsland ontstaat.

Het valt mij op dat in de brief over ERTMS (European Rail Traffic Management System) staat dat het in Denemarken om 38% minder spoor gaat en om meer uitgaven en reserveringen. Wij doen minder, terwijl wij meer spoor hebben. Ik zou graag zien dat de staatssecretaris uitlegt hoe deze bedragen zijn opgebouwd, want dat kan ik nog steeds niet uit de brief afleiden.

De staatssecretaris heeft ook een brief geschreven over de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Toen ik al die onderzoeken zag, duizelde het mij. Er is werkelijk geen touw meer aan vast te knopen. De staatssecretaris zegt dat er een voornemen is om bij ProRail een pilot te starten voor klein onderhoud. Om de pilot te kunnen starten, worden weer allerlei onderzoeken gedaan om te achterhalen hoe de pilot eruit moet zien. Ik zou

zeggen: laten we het gewoon doen, want een pilot is al een onderzoek, en dan hoef je dus geen aanvullend onderzoek te doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het duizelt mij ook weleens, maar de Kamer roept herhaaldelijk om onderzoeken. Betekent dit dat de SP het komende jaar geen verzoeken zal doen tot het houden van een onderzoek?

De heer **Bashir** (SP): Het voorstel voor een pilot werd gedaan door de heer Hoogland; dat is ook door de SP-fractie gesteund. Een pilot is echter al een onderzoek. Om de pilot te kunnen starten, gaat de staatssecretaris echter eerst aanvullend onderzoek doen. Laten we gewoon met de pilot beginnen. De SP-fractie vraagt ook weleens om onderzoeken, maar het is echt overbodig om voor een pilot allerlei onderzoeken te doen. Laten we gewoon aan de slag gaan in plaats van dingen te maken voor de boekenkast.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Daar ben ik het mee eens. Ik ga de komende jaren kijken hoeveel onderzoeken de SP aanvraagt.

De heer **Bashir** (SP): Ik kan mevrouw De Boer ook vragen om uit te zoeken hoeveel onderzoeken ik al heb gevraagd. Dat valt echt mee; dat kan ik mevrouw De Boer verzekeren.

Een collega van D66 heeft in een krantenbericht voorgesteld om het beheer van stations door de NS over te hevelen naar ProRail. Ik weet ook dat, als collega's een voorstel doen, je daarop moet reageren. Het valt me nogal tegen van de fractie van D66 dat zij dit voorstel doet. Ik had verwacht dat D66 het beheer van stations gewoon meteen zou overhevelen naar Brussel. Zo kennen we D66 immers. Daarnaast vind ik dat dit voorstel geen echte oplossing biedt voor een probleem, want op dat vlak is er geen probleem. Is er toch een probleem, dan wil ik de Kamer meegeven om NS en ProRail samen te voegen. Dan zijn de problemen die D66 ziet, ook opgelost.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Spoor is een ongelooflijk breed thema. Dat blijkt ook uit het grote aantal stukken dat wij hebben gelezen ter voorbereiding van dit algemeen overleg. Ik zal daarom een breed scala aan onderwerpen naar voren brengen. Uiteraard hebben deze allemaal betrekking op het spoor.

Ik begin bij de mooie Lange Termijn Spooragenda. NS en ProRail gaan nu de details uitwerken, maar de ChristenUnie vraagt zich af welke details dat dan zijn. De ChristenUnie mist nog steeds duidelijke kwantitatieve doelen. De doelen zijn nu niet SMART-geformuleerd (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden). Ik geef een paar voorbeelden. Met hoeveel reistijdverbetering is de staatssecretaris tevreden? Nu lijkt het erop dat NS en ProRail hun eigen opdracht mogen formuleren. De ambitie voor meer P+R-voorzieningen en fietsenstallingen is mooi, maar ook hier lees ik geen SMART-doelstelling. Ik herinner overigens graag aan de motie-Dik-Faber/Elias over de P+R-voorzieningen, die door de Kamer is aangenomen.

Ik ben heel benieuwd naar de antwoorden op de vragen van de VVD-fractie over Keyrail. Daar sluit ik mij gemakshalve bij aan.

We moeten verder kijken dan 2028. Dat geldt zeker voor investeringen in infrastructuur. De provincie Limburg heeft een eigen spooragenda opgesteld. Het zou goed zijn als de uiteindelijke Lange Termijn Spooragenda voor elke regio een infrastructuuragenda tot 2040 krijgt die om de paar jaar wordt geactualiseerd. Ik vraag de staatssecretaris wat zij van dit idee vindt. De ChristenUnie wil in deze agenda ook meer aandacht voor de regionale spoorlijnen. Door elektrificatie en capaciteitsmaatregelen op deze lijnen wordt het spoornet als geheel robuuster en duurzamer. Dat is

niet alleen in het belang van de regio; dat zou ook de ambitie van de staatssecretaris moeten zijn.

In de motie-Slob c.s. is gevraagd om een langetermijnstudie inzake het goederenvervoer. De ChristenUnie is niet tevreden over het resultaat. Er is alleen gekeken naar de capaciteit op de grensoverschrijdende spoorlijnen, terwijl het in de motie juist ging om het hele spoorwegnet en om de vraag welke groeimogelijkheden er nog zijn voor het regionale reizigersvervoer. Meer ambitieuze groeivarianten zijn in het onderzoek zelfs genegeerd, terwijl de motie daar juist over ging. Hoeveel ruimte is er straks nog voor reizigersvervoer op het spoor? Proppen wij het spoor niet zo vol dat alle rek er straks uit is? Nu de groei van het goederenvervoer door de economische crisis wat meevalt, maakt de staatssecretaris Oost-Nederland blij met een goederentrein per uur minder. Maar wat als de economie straks weer aantrekt? Krijgt Oost-Nederland dan alsnog alle overlast, of krijgt de reiziger in de Randstad dan te horen «sorry, er moeten reizigerstreinen geschrapt worden want in 2013 zijn wij vergeten te investeren»?

De staatssecretaris schrapt de spoorweg bij Deventer. Daar is de ChristenUnie heel erg blij mee, maar waarom vindt de staatssecretaris het wel oké als goederentreinen straks in hartje Deventer allemaal moeten keren? Dat is niet alleen slecht voor de leefbaarheid, maar dat leidt ook tot hoge kosten voor de goederenvervoerders.

De noordtak van de Betuweroute is voor de korte termijn te duur, maar waarom zet de staatssecretaris niet de eerste stap door de Twentekanaallijn te elektrificeren, zodat het voor goederentreinen makkelijker is om die route te volgen dan om te kiezen voor de omweg via Deventer? Ik ga in op OV SAAL en «kort volgen». Nu al zijn de treinen rond Almere overvol en staan sommige stoptreinen negen minuten stil op station Weesp omdat een intercity moet passeren. Ik kan alleen maar concluderen dat de dienstregeling niet meer past op het spoor. Intussen is het project ZuidasDok vertraagd en is op het budget voor het spoor in Almere gekort, terwijl het budget al te gering was voor een oplossing die aan alle eisen voldeed. De komende jaren groeit het aantal reizigers tussen Almere, Amsterdam en Schiphol fors. Gaat hier niet een enorm knelpunt ontstaan? De staatssecretaris zet voor de korte termijn al haar kaarten op het korter op elkaar volgen van treinen, maar juist op dit vlak bestaan nog veel onzekerheden, zo blijkt uit de second opinion. De staatssecretaris zou begin dit jaar richtinggevende besluiten nemen. Welke richting is gekozen? Binnen OV SAAL is slechts 20 miljoen euro beschikbaar voor spoorwegovergangen. Alleen al het ondertunnelen van de spoorwegovergang in Diemen kost zeker 25 miljoen. Het is mooi dat er landelijk nu meer geld komt voor spoorwegovergangen, in totaal 200 miljoen, maar wanneer zegt de staatssecretaris helder naar welke overgangen dit geld gaat?

Het ontwerp en de besluitvorming over spoorweginfrastructuur moeten sneller. Er zijn bij ProRail te veel projecten vertraagd. In het Lenteakkoord is geld gereserveerd voor regionale spoorlijnen. Dit zal snel worden uitgegeven, maar waar blijft het besluit om de knelpunten op de Valleilijn, de spoorlijn Zwolle-Enschede en Arnhem-Doetinchem op te lossen? In 2008 is een hele lijst met quickscanmaatregelen opgesteld voor regionale spoorlijnen. De meeste van deze maatregelen zijn nog steeds niet uitgevoerd. Wanneer gaat ProRail de schop in de grond steken? In het regeerakkoord wordt grensoverschrijdend spoorvervoer een speerpunt genoemd. Voor de intercity Eindhoven-Aken moet 60 miljoen worden geïnvesteerd in het traject tussen Heerlen en Aken. Er was nog een gat van 36 miljoen. Daarvan zou het Rijk de helft bijdragen. De provincie Limburg heeft 18 miljoen klaarliggen en wil de schop in de grond steken, maar wacht nog steeds op de handtekening van de staatssecretaris voor de resterende 18 miljoen. Kan de staatssecretaris die handtekening vandaag nog zetten? Dat scheelt weer een motie.

De ChristenUnie wil in de nieuwe beheerconcessie voor ProRail expliciete afspraken over het invoeren van ERTMS en duurzaamheid opnemen. De staatssecretaris gaat dit «bezien», zo staat in de notitie, maar dat lijkt mij geen vraag meer. Waarom zegt de staatssecretaris niet gewoon «dat ga ik doen»?

We hebben nog geen planning voor de invoering van ERTMS. Ik heb hiervoor vorige week een motie ingediend. Deze motie heb ik aangehouden omdat ik graag van de staatssecretaris hoor wanneer de NS op z'n vroegst zal beginnen met de inbouw van ERTMS in het materieel. Gaan we hiermee echt wachten tot 2016 en, zo ja, kan de staatssecretaris de reden waarom zo lang wordt gewacht, onderbouwen?

NS en ProRail werken aan een betere be- en bijsturing van het spoor. Dat kost tijd, maar de reiziger zit niet te wachten op nog tien jaar winterdienstregelingen. Juist als er sneeuw valt, moet de trein betrouwbaar zijn. Ook hier mis ik concrete doelen. Aan welke criteria moeten de be- en bijsturing straks gaan voldoen en waarom worden de regionale spoorvervoerders niet betrokken bij de plannen?

Tot slot ga ik in op de spoorknelpuntenindex en op het meten van de prestaties per lijn. Er is een motie aangenomen van de ChristenUnie over de spoorknelpuntenindex. Een transparant overzicht van spoorknelpunten dat elk jaar wordt geüpdatet is er nog steeds niet. Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris. De ChristenUnie wil sowieso graag dat per lijn inzicht wordt gegeven in de prestaties van de NS: het aantal reizigers, het aantal en de duur van de vertragingen en verstoringen enzovoorts. Gaat de staatssecretaris deze aanbeveling van de commissie-Kuiken onverkort uitvoeren?

De **voorzitter**: Ik heb verzuimd te vermelden dat mevrouw Van Tongeren van de fractie van GroenLinks en de heer De Graaf van de PVV-fractie hebben gezegd dat zij wel naar dit overleg komen, maar door een verplichting elders wat later zullen zijn. Het woord is aan de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met de Lange Termijn Spooragenda. De ideeën daarin ondersteun ik. Het verbeteren van de kwaliteit, het steeds aantrekkelijker worden van de vervoersoptie, het verhogen van de veiligheid, het verduurzamen en een ketenbenadering: dat zijn de basiselementen in deze visie. Daar heeft het CDA geen enkel probleem mee. Mijn collega zei het al: in de visie staan geen doelen. Hoeveel en wanneer, behalve dan 2040, staan er niet in. 2040 is natuurlijk een eindbeeld. Dat is goed als stip aan de horizon, maar het is ook zover weg dat het kan verzanden en verdwijnen in goede ambities die te weinig concreet zijn. Ik moedig de staatssecretaris daarom aan om tegenover deze Kamer concreter te worden.

Recentelijk werd bekend dat de coalitie 1.600 miljoen gaat bezuinigen op infrastructuur. Ik ben benieuwd hoe de middelen zullen uitpakken. Met «middelen» doel ik dan ook niet zozeer op de financiële middelen, maar meer op de manier waarop je het gaat doen. Het enige wat de staatssecretaris aankondigt, is dat zij een sturingsarrangement zal maken. Dat is het enige middel dat in de brief wordt aangekondigd. Wij weten nog niet hoe dat sturingsarrangement eruit zal zien. Wij kunnen daarvoor dus ook nog geen groen licht geven; dat kan pas nadat wij het hebben gezien. Wij hebben hier al een keer over gesproken, maar nu valt het mij opnieuw op. Er ligt een operationele uitwerking voor NS en ProRail voor. Dat begrijp ik, maar ik vind het ook een beetje gevaarlijk, want er zijn vele andere partijen zoals regionale vervoerders, regionale overheden, decentrale overheden en goederenvervoerders die niet direct bij de operationele uitwerking betrokken zijn, behalve dan wanneer zij worden uitgenodigd door NS en ProRail. Ik vraag de staatssecretaris om hun een gelijke positie te geven.

De Lange Termijn Spooragenda lijkt een speurtocht naar onderzoeken, verkenningen, noem maar op. De heer Bashir heeft wel een puntje. Ik noem: verkenningen naar de verbeteraanpak be- en bijsturing, herijking programma's projecten, nieuwe afwegingsmethodieken, wijziging van de ordening, verkenningsfase ERTMS en ga zo maar door. Ik vraag de staatssecretaris om dit wel een lange termijn spooragenda te laten zijn en niet een lange termijn «speuragenda». Daar lijkt het soms wel op. In de enorme stapel onderzoeken die wij kregen, viel mij een briefje op van de NS-directie en ProRail aan de staatssecretaris van 11 april. Het ging over de forse winterproblemen waar Nederland al jarenlang last van heeft. Wij constateren immers allemaal dat, als het fout gaat, het ook goed fout gaat. Er is een onderzoek aangekondigd voor een verbeterplan. Daar hebben wij diverse keren over gesproken. Tot mijn ergernis lees ik in de brief van NS en ProRail dat zij voor de implementatie van het plan drie tot vijf jaar nodig hebben. Met alle respect, maar dit kan toch echt niet waar zijn. Nederland is al drie winters echt klaar met die winterproblemen, ook met de tijdelijke regeling, en dan moeten we nog vijf jaar wachten totdat de NS en ProRail het verbeterd hebben. Ik wil graag een klip-en-klare reactie van de staatssecretaris, die dit ook onacceptabel noemt.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, misschien is het goed dat u zegt of de brief van 11 april 2012 is of van een andere datum.

De heer **De Rouwe** (CDA): Sorry. De brief is niet van 11 april, maar van 11 februari 2013 en gericht aan het ministerie. Ik wil daar graag een inhoudelijke reactie op hebben. Drie tot vijf jaar lang wachten is niet acceptabel.

ProRail doet het goed, zo blijkt uit de prestatie-indicatoren. ProRail haalt alle prestatiedoelen, in tegenstelling tot de NS, die bijna de helft niet haalt. ProRail stelt deze echter zelf vast. Ik wil graag van de staatssecretaris horen of dat wel de juiste methodiek is. De staatssecretaris zegt dat zij daar in de toekomst een coproductie van wil maken. Volgens mij moet de staatssecretaris gewoon zelf de doelen gaan vaststellen, van zowel NS als ProRail. Ik hoor daar graag een reactie op.

Ik heb de brief over Keyrail en het goederenvervoer gezien. Volgens mij is dit een waterig compromis. ProRail en Keyrail verdelen de koek. Ik vraag me echt af waar de goederenvervoerders zijn. Heeft deze staatssecretaris ook contact gehad met de goederenvervoerders en wat vinden zij van dit voorstel? Mij bereiken heel andere geluiden. Uit hun kritiek blijkt dat zij straks met twee autoriteiten te maken hebben: ProRail en Keyrail. Ik denk dat dit geen goede zaak is. Wat er nu staat, blinkt behoorlijk uit in onduidelijkheid en in onzekerheid. Graag hoor ik een reactie van de staatssecretaris.

In de Lange Termijn Spooragenda mis ik een paar modaliteiten. Ik mis de fiets, die vaak aan het begin en aan het eind van de keten staat. Ik mis ook de internationale verbindingen. Limburg werd al genoemd. Deze provincie heeft een behoorlijk ambitieuze gedeputeerde, maar ook een ambitieuze agenda om grensoverschrijdend vervoer te realiseren. Limburg wil daar veel geld aan besteden. Ik vraag mij af hoe dat past in de Lange Termijn Spooragenda. Ook de auto mis ik in het verhaal. Ik heb daar al eerder opmerkingen over gemaakt. De AWNB heeft een brief geschreven over P+R; hij wil dat zichtbaar maken en vraagt om daar meer mee te doen. Ik mis dat. Biedt de Lange Termijn Spooragenda ook ruimte voor nieuwe projecten en initiatieven?

De doelstellingen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) ondersteunen wij, maar de bezuinigingen hangen nog boven de markt. Hoe zien de bezuinigingen eruit? Wanneer krijgt de Kamer daar meer duidelijkheid over?

Wij spreken over de kansen die de Lange Termijn Spooragenda biedt, maar niet over de overlast die het spoor ook vaak geeft. Eigenlijk mis ik

een hoofdstuk in de spooragenda waarin staat hoe wij de overlast gaan aanpakken. Is de staatssecretaris bereid om daar toch nog op in te gaan? Dat is immers de andere kant van de medaille en die moeten wij niet wegpoetsen, hoe mooi de ambities ook zijn. Ik vraag de staatssecretaris om bijvoorbeeld de Stichting Spoorhinder erbij te betrekken. Deze stichting heeft goede ideeën. Kijk eens, staatssecretaris, of u met die stichting een hoofdstuk kunt schrijven.

Mijn collega van D66 vroeg om eens even stil te staan bij de stations. Ik vind dat een terecht punt. Ik denk dat het tijd is om daar opnieuw naar te kijken en om te herijken. Straks hebben wij 148 stations in dit land die de NS niet aandoet, maar waarvan de NS wel eigenaar is. Ik vraag mij oprecht af of dat een goede situatie is. Ik heb het antwoord niet, maar het lijkt mij wel goed dat wij daarover spreken.

Hoe zit het met de regionale vervoerders? Zij hebben een goed pleidooi gehouden voor een verplichting tot samenwerking door de OV-partners bij een nieuwe aanbesteding voor een concessie. Men heeft ervoor gepleit om ProRail daarbij een rol te geven. Hoe kijkt de staatssecretaris daar tegen aan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Vandaag gaat het over reizen van deur tot deur. We moeten het zo kunnen sturen dat niet alleen de trein, maar ook de reiziger op tijd aankomt. Dat mag van ons wat prominenter naar voren komen in de afspraken waar de NS op wordt afgerekend. Het is aardig als een trein op tijd aankomt, maar als heel veel mensen de aansluitende trein missen doordat zij een of twee minuten te laat aankomen, dan kan het in sommige omstandigheden aardig zijn als die trein even wacht en ook die mensen meeneemt. Kan de staatssecretaris eens reageren op dat idee? Er is een prachtig proefschrift over geschreven waaruit blijkt dat in Nederland nog 13% winst te behalen is als de overstap effectiever verloopt, waardoor mensen beter van A naar B kunnen komen en minder vaak worden geconfronteerd met vertragingen. Ik snap ook dat een trein die moet wachten op de aansluiting van een andere, vertraagde trein, tot andere vertragingen kan leiden. Dat is natuurlijk niet effectief, maar het gaat erom om binnen het huidige systeem het optimale te bereiken. Er zijn onderzoeken waaruit blijkt dat dit kan. Ik zou het goed vinden om de NS daar meer op af te rekenen. Graag hoor ik hierop de reactie van de staatssecretaris.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het voorstel ook gezien. Er lijkt helemaal niks mis te zijn met dit doel, maar het risico is wel dat het gelijkheidsdenken een beetje doorslaat: als één trein vertraging heeft, moeten de treinen in half Nederland vertraging hebben. Dat is een beetje gechargeerd, maar ons spoor is zo ontzettend ingewikkeld dat het grote complicaties heeft voor andere treinen als de ene trein moet wachten op de andere trein. Nou is bij de PvdA één onderwerp taboe en dat is het rondje rond de kerk. Veel experts zeggen dat dit het minder ingrijpend en minder lastig maakt. Ik vind het mooi dat deze deur wordt geopend en er valt wat voor te zeggen om dit consequent door te trekken, maar is de Partij van de Arbeid dan ook van mening dat zoiets als een rondje rond de kerk opnieuw moet worden bekeken? Het is nu te ingrijpend om één trein te laten wachten voor de rest. Dat betekent immers de facto dat half Nederland moet wachten op één trein die vertraagd is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben altijd bereid om overal naar te kijken, maar de heer De Rouwe doet zichzelf tekort als hij zegt dat de helft van Nederland dan ook vertraging heeft. De heer De Rouwe zei dat hij een beetje chargeert door dat te zeggen. Als dat voor de helft van Nederland vertraging zou opleveren, dan vindt hij het geen goed voorstel. Als dat het voorstel was, zou het inderdaad geen goed voorstel zijn. Het gaat niet om optimalisaties die leiden tot vertragingen die excessief zijn op andere

plekken, maar om optimalisaties die er juist voor zorgen dat de gemene deler beter wordt. Een trein moet dan een of twee minuten wachten, maar het kan natuurlijk nooit de bedoeling zijn van dit voorstel dat dit het hele net in chaos gooit, om het maar even gechargeerd te zeggen. Dat weet de heer De Rouwe zelf ook wel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat wist ik niet toen ik het vanochtend las en daarom vraag ik het nu. Het is mooi dat de PvdA het rondje rond de kerk niet langer taboe verklaart. Het kan dus mogelijk zijn om de dienstverlening optimaal te laten zijn. Dat vind ik winst. Hier wordt gesproken over een of twee minuten vertraging, maar ik wijs erop dat de NS tot vijf minuten lukraak kan vertragen zonder dat dit enige impact heeft op de prestaties. Laten we dat houden zoals het is. Als dit er uiteindelijk in uitmondt dat de NS nog meer mag vertragen, bijvoorbeeld zes, zeven, acht, negen of tien minuten, dan zit er ook een andere kant aan. Dan gaat het niet langer alleen om de complexiteit – een vertraagde trein zorgt ervoor dat een veel groter aantal treinen moet wachten – maar dan mag de NS straks ook zeven, acht, negen of tien minuten vertraging hebben en daar is de reiziger echt niet blij mee. De reiziger wil namelijk geen grote chaos, maar duidelijk hebben wanneer een trein vertrekt. Ziet de heer Hoogland net als ons het risico dat hierdoor de normen worden opgerekt? Zou de NS zich niet gewoon aan de afspraak moeten houden? Is dat niet beter dan de NS de vrije hand te geven, waardoor nog meer minuten vertraging kunnen ontstaan bovenop de vijf minuten die al zijn toegestaan en die eigenlijk al te veel zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik neem met genoeg kennis van het betoog van de heer De Rouwe. Het gaat mij om de gevallen waarin iemand die op het perron aankomt, nog net de achterlichten van de vertrekkende trein ziet. Er zijn mooie modellen waarmee kan worden uitgerekend hoe mensen optimaal kunnen reizen. Die moeten ingezet worden. Alles waar de heer De Rouwe over spreekt, heb ik niet genoemd, dus dat laat ik voor zijn rekening. Mijn voorstel heeft tot doel dat mensen optimaal met het openbaar vervoer kunnen reizen. Als iemand de trein net mist, terwijl hij die net wel had kunnen halen als er slimmer was gereden, dan moeten wij die winst pakken. Dat is immers in het belang van de reiziger.

De heer **Bashir** (SP): De heer Hoogland doet een voorstel en dan is het goed om dat voorstel even te bekijken. NS-treinen mogen nu vijf minuten vertraging hebben. Houdt het voorstel van de heer Hoogland in dat de vertraging langer mag zijn en dus zeven of acht minuten mag duren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee. Er zijn mogelijkheden tot optimalisatie. Het gaat dus niet per se om het aantal minuten vertraging. Het gaat erom dat de dienstregeling optimaal wordt benut en dat je daar flexibel in bent. Als het in de soep loopt, moet je de mensen op het station niet in de kou laten staan. Je moet ervoor zorgen dat zij binnen een afzienbare tijd op hun bestemming aankomen. Dat kan nu al voor een deel. Het gaat er mij nu om dat de NS juist daarop wordt afgerekend. Nu kan er immers een prikkel zijn om een trein die nog best wel leeg is, te laten vertrekken, terwijl het beter is als de prikkel ertoe leidt dat de reizigers die op het perron staan naar hun eindbestemming worden gebracht.

De heer **Bashir** (SP): Waar is dan de grens? Bij de indicatoren hanteren wij nu een tijd van vijf minuten. Dat vind ik al vrij fors. Ik had liever gewoon drie minuten gehandhaafd, de tijd die vroeger gold. Conform het voorstel van de heer Hoogland mag die straks misschien wel tien of vijftien minuten worden. Dan laat je een trein vijftien minuten wachten op de aansluiting van een andere trein. Ik vind dat vrij fors. Ik verzoek de heer

Hoogland om dan ook te zeggen hoeveel vertraging een trein mag hebben.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat weet de heer Bashir. Dat is vijf minuten en dat blijft wat mij betreft ook zo. Het gaat erom dat hiermee flexibeler wordt omgegaan. Doordat een trein een minuut wacht, kan hij in plaats van lucht te verwarmen, reizigers van A naar B brengen. Daar gaat het uiteindelijk om. Dat is uiteindelijk de essentie van mijn voorstel. Alles wat de heer Bashir erbij haalt over meer vertraging, is gewoon flauwekul.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ben nog een beetje aan het puzzelen: wat vraagt de heer Hoogland in zijn voorstel nu meer dan al bij de KPI's inzake punctualiteit wordt gemeten? Daarbij wordt immers ook al uitgegaan van de gemeten aankomsten en het aantal gereden treinen, gewogen naar het aantal betrokken reizigers, en van de gemeten aansluiting en het aantal betrokken overstappers. Wat is er meer of nieuw vergeleken bij hetgeen we al hebben?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een terechte vraag. Ik denk niet dat het helemaal nieuw is, maar vooral dat het meer gewicht moet krijgen. Er zijn kansen om dat verder te optimaliseren als wij de NS daarop meer gaan afrekenen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan wordt dus niet gevraagd om iets nieuws te doen, maar om iets een ander gewicht te geven. Hoe ziet de heer Hoogland dat voor zich? Kan hij dat gewicht kwantificeren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Nu komen wij bij de techniek. Dat antwoord hoor ik juist graag van de staatssecretaris omdat ik dat niet kan geven. Ik weet niet hoe precies die optimalisatie kan plaatsvinden. Daar is een proefschrift over geschreven. Ik raad mevrouw Van Veldhoven aan om dat te lezen. Dat was voor mij ingewikkeld, maar daardoor kreeg ik wel het beeld dat hier winst te behalen is. Laten wij dat vooral overlaten aan de mensen die verstand hebben van dienstregelingen. Zolang wij hen niet prikkelen om dat te doen, zullen ze het ook niet doen. Onze rol is dus om hen te prikkelen om dat te doen. Daarop hoor ik graag de reactie van de staatssecretaris.

De heer **Klein** (50PLUS): Het klinkt sympathiek: ervan uitgaan dat niet de trein, maar de reiziger op tijd aan moet komen. Het vervelende in het hele verhaal is dat dé reiziger niet bestaat. Ik wil graag van de heer Hoogland weten hoe je daarmee omgaat. De ene reiziger wil naar A en de ander wil van A naar B, weer een ander wil van A naar C. Er zijn dus van allerlei modaliteiten en mogelijkheden. Is het niet veel verstandiger om vast te houden aan de dienstregeling en het spoorboekje? Die kan iedereen volgen. Is de heer Hoogland niet een beetje lucht aan het verplaatsen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ja, want als je praat verplaats je altijd lucht. Het gaat er echter om dat de NS op dit moment lucht verplaatst, terwijl de NS beter reizigers kan verplaatsen. Daar zie ik voor een deel een kans toe. Als de dienstregeling altijd wordt gevolgd, zou er in principe niks aan de hand zijn. Daarover ben ik het met de heer Klein eens, maar helaas is dat niet het geval. Er zijn omstandigheden waarin de dienstregeling niet helemaal wordt gevolgd en binnen die omstandigheden zijn er mogelijkheden tot verbetering. Ik denk dat wij daar meer op moeten sturen omdat de reiziger een betere dienstverlening kan verwachten van de NS als de NS zijn dienstverlening niet optimaliseert op basis van de trein die van A naar B gaat, maar op basis van de reisbewegingen. Die moet je goed analyseren. Dat is de essentie van mijn voorstel: zorg ervoor dat de reiziger centraal staat en niet alleen de trein.

De reiziger staat centraal en het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft daarbij een regiefunctie. Op welke manier gaat de staatssecretaris meer samenwerking in het openbaar vervoer bewerkstelligen? Is zij van plan die af te dwingen indien dat noodzakelijk is?

De vraag over de eventuele marktimperfecties is al door de SP gesteld. Ook ik ben benieuwd naar het antwoord. Wat zijn die dan precies, en wat gaat de staatssecretaris hieraan doen?

Ik verzoek de staatssecretaris om te vertellen hoe strak en op welke manier zij de NS wil gaan sturen. In het verleden had de NS veel ruimte, maar we moeten voorkomen dat we alles dichttimmeren. Hoe kan de staatssecretaris op een effectieve manier sturen?

Over ERTMS is al het een en ander gezegd. Enerzijds geven wij de NS de ruimte om ERTMS in de komende tien jaar in te voeren, anderzijds willen wij de voorwaarden waaraan de NS daarbij moet voldoen, wel inkaderen. Hoe gaat de staatssecretaris om met die spanning? Wij willen graag duidelijkheid over de rapportage daarover. Wat ons betreft, wordt het een groot project. Dan kan de Kamer goed volgen wat er allemaal gebeurt op dit gebied. Het is belangrijk en het zal zeker wat jaren gaan duren. Ik zal hiertoe nog een voorstel doen in een procedurevergadering.

Enkele concrete zaken die hierbij een rol spelen zijn de vier corridors waar ERTMS moet worden gerealiseerd. De Hanzelijn heeft nu wel een ERTMS-baan, maar nog geen ERTMS-treinen. Wat gaat de staatssecretaris daaraan doen? Het is zaak dat de pilots snel starten. Dat geldt ook voor de besluitvorming over de ontsluiting van Almere, waar enkele collega's al iets over hebben gezegd. Ik ben benieuwd wanneer de pilots spoorboekloos rijden nu echt van start gaan. Dat is immers waar wij het uiteindelijk voor een deel allemaal voor doen.

De gemeente Amsterdam heeft een plan gepresenteerd voor haar eigen OV-netwerk. Zij heeft een analyse gemaakt waar interessante punten uit naar voren komen. Ik ben benieuwd of ook naar andere grote steden wordt gekeken. Kan daarvoor wellicht ook zo'n analyse worden gemaakt? Daar zitten immers interessante dingen in. In hoeverre is het departement van I en M bereid om aan meer scenario's te denken bij het maken van het spoorboekje? Ik kan mij voorstellen dat werken met scenario's – woon-werkverkeer, recreatief – ertoe leidt dat je flexibeler om kunt gaan met de manier waarop je het spoorboekje in elkaar zet. Gebeurt dat al en in hoeverre wordt daarbij gedifferentieerd tussen vervoer de stad in, vervoer naar de sub-urbane gebieden en recreatief vervoer? Ik kan me ook voorstellen dat daar scenario's voor worden gemaakt. Ik ben erg benieuwd welke dat zijn en wat dat uiteindelijk voor de reiziger kan opleveren. Iedereen naar het centraal station brengen terwijl een deel van de reizigers naar de buitenkant van de stad moet, heeft geen zin. Tot slot ga ik in op het vervoer van deur tot deur. Nu is er een website Filewissel.nl. Wij blijven graag op de hoogte van de ontwikkelingen op het gebied van het flexibeler switchen tussen ov-fiets en de auto. Wij denken dat er toekomst in zit. Is de staatssecretaris bereid om daar verder op in te gaan en om daar samen met de ov-partijen aan verder te werken? Zij hebben al een initiatief tot samenwerking genomen, maar dat moet natuurlijk worden uitgebreid. Wat gaat de staatssecretaris daaraan doen en hoe gaat zij daaraan bijdragen? Welke kansen ziet zij nog om het multimodale vervoer te bevorderen? In Rotterdam wordt nu een groot P+R-terrein aangelegd, maar dat moet veel meer gebeuren, want daar liggen enorme kansen.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik zal mij beperken tot de langetermijnvisie en wat kleine puntjes. Voor 50PLUS gaat het er in de eerste plaats om dat wij ervoor zorgen dat het spoor niet alleen voor de reiziger goed, degelijk en betrouwbaar vervoer biedt, maar ook een goed alternatief biedt voor vervoer over het wegennet. Ik denk daarbij aan de verbindingen tussen de steden en aan de concurrentie die wordt

aangegaan met de auto. Dat is immers de modaliteit waarmee de trein concurreert. Uit het oogpunt van duurzaamheid probeer je ervoor te zorgen dat het spoor een volwaardig alternatief kan blijven bieden. In de brief wordt gesproken over de privatisering en de onderzoeken op dit gebied. Marktwerking is mooi, maar er moet wel een daadwerkelijke concurrentie zijn. Voor de reiziger is die concurrentie heel beperkt. Die concurrentie zit hem in de systematiek van de concessieverlening, waarbij wordt bekeken welk deel naar welke vervoerder gaat. De reiziger zelf schiet daar echter niet veel mee op. Hij kan er bijvoorbeeld niet voor kiezen om in plaats van met de NS, met Connexxion van Utrecht naar Den Haag te reizen. Dat is gewoon niet aan de orde. We moeten dus zeer terughoudend zijn met marktwerking op het traject. Uiteindelijk gaat het immers om een publieke voorziening die wij in stand moeten houden. Zit er inderdaad marktwerking in de andere zaken die te maken hebben met het spoor? Het voorbeeld van het goederenvervoer is al gegeven, maar hetzelfde geldt voor gebouwen en andere voorzieningen die door de NS worden getroffen. Leidt concurrentie daar tot een verbetering voor de reiziger? «De reiziger» kan dan een passagier zijn of een verlader. Of is er alleen maar concurrentie voor het idee? Daar zou je echt niet voor moeten kiezen, want de burgers worden daar uiteindelijk niet beter van. Ik ga in op de prestaties van de NS. Uit de stukken blijkt een rare situatie: de prestaties van de NS zijn goed, maar de waardering daarvan valt soms tegen. Een van de vorige sprekers is er al op ingegaan. Een voorbeeld daarvan is de punctualiteit. Een trein mag vijf minuten te laat komen. Als je drie of vier minuten te laat aankomt en de trein is al weggereden, dan ben je zeer ontevreden. Je hebt de trein immers gemist. In de cijfers komt dat niet terug. In de waardering komt dat natuurlijk wel terug. In dat opzicht is het logisch om naar de regionale vervoerders te kijken, die met een termijn van drie minuten werken, en dan te bezien in hoeverre je het een op het ander kunt aansluiten. Anders krijg je rare belevingen. Het is logisch om vast te houden aan klanttevredenheid, maar de klanttevredenheid kan kapot worden gemaakt doordat wij andere eisen stellen. Door de vijfminuteneis lijkt het erop dat alles mooi op tijd is, maar de klant is nog steeds hartstikke ontevreden. Die zaken zou je beter op elkaar moeten afstemmen. Dat zou je moeten finetunen.

Over een aantal investeringen en andere zaken zullen we aanstaande maandag nog spreken in het notaoverleg. Ik wil nu wel ingaan op het goederenvervoer over de Noordtak. Voor 50-plussers staat de leefbaarheid van de omgeving centraal. Hoe kun je mensen onnodige overlast besparen? De prioriteit moet altijd zijn dat het goederenvervoer naar Duitsland over de Betuwelijn plaatsvindt. Er moet dus meer druk op Duitsland worden uitgeoefend om de voltooiing van het traject vanaf Emmerich en verder te bespoedigen. Dan kan daar de afwikkeling naar het noorden plaatsvinden. Het is in dat opzicht ietwat onlogisch om 36 miljoen te besteden aan de ongelijke kruisverbinding bij Elst, aan dat ene goederenpad dat nog richting het noorden overblijft. Je kunt beter de afweging maken om dat bedrag elders in te zetten.

Een klein, maar positief puntje is dat de gemeente Amersfoort een bijdrage zal leveren aan de ontwikkelingen rond de nachttrein. Het is natuurlijk niet geheel toevallig dat ik dit noem. Daarmee wordt veel duidelijker gemaakt dat het hoofdrailnet gedeeltelijk ook een verantwoordelijkheid is voor medeoverheden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik begin met de Lange Termijn Spooragenda. Laat ik allereerst een compliment uitdelen. Ik ben heel erg blij met de aandacht voor duurzaamheid. Niet alleen in de Lange Termijn Spooragenda, maar ook in het vervoerplan van de NS en de beheerplannen van ProRail krijgt duurzaamheid een prominente plek en dat vind ik hartstikke goed. Bij een visie op de lange termijn hoort volgens D66 ook een visie op een level playing field voor alle partijen op en om

het spoor. Dat geldt zeker met het oog op het vierde spoorpakket, dat er toch lijkt aan te komen. Dan is het vreemd dat een van de spelers op het spoor een basisvoorziening zoals stations in beheer heeft. De KLM gaat immers ook niet over de winkeltjes op Schiphol. Wij zouden het duidelijker en logischer vinden als het beheer van de stations weer in publieke handen komt, bijvoorbeeld in handen van ProRail, die de commerciële exploitatie dan natuurlijk weer kan uitbesteden. Deze overgang hoeft natuurlijk niet van de ene op de andere dag plaats te vinden, maar juist nu we over de lange termijn spreken, lijkt dit ons het moment om die weeffout te herstellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wil mevrouw Van Veldhoven dan ook de aandelen van de NS in het vervoersbedrijf verkopen? Dan zou het helemaal prima zijn. De stations en de faciliteiten horen dan bij ProRail en NS verkoopt het vervoer aan de markt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Over staatsdeelnemingen spreken wij in een ander overleg.

De heer **Hoogland** (PvdA): Duidelijker kan ik de vraag niet stellen. Mevrouw Van Veldhoven ontwijkt de vraag of zij bereid is om het bedrijf naar de markt te brengen. Ik kan alleen maar concluderen dat dit valt onder de traditie van meer markt en minder overheid en het daarmee verkwanselen van publieke voorzieningen. Ik vind het erg dat D66 daaraan meewerkt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vind het heel bijzonder dat de heer Hoogland denkt dat hij mij allerlei woorden in de mond moet leggen. Het gaat er ons om dat de vervoerder zijn taak als vervoerder uitvoert. Wij hebben recentelijk acties gezien waarbij staatsdeelnemingen buiten hun kerntaak allerlei activiteiten ontplooiden. Dat is niet altijd goed gegaan. Daar zijn wij best kritisch op. Ik vind het apart dat een van de spelers op het level playing field, oftewel een speelveld waarbij iedereen volgens dezelfde regels het spelletje speelt, nog een deel van de infrastructuur in handen heeft. Als je wilt dat het spel eerlijk wordt gespeeld, zou je dat deel van de infrastructuur niet bij die vervoerder moeten hebben. Of het is van belang voor de rol van de NS als vervoerder, en dat moet je niet willen, of het is niet van belang voor de rol van de NS als vervoerder, en dan moet je het eigenlijk ook niet willen. Ik snap niet waarom de discussie over het naar de markt brengen van de NS als geheel daar ineens een rol bij speelt. Dit is iets wat wij daar prima los van kunnen bediscussiëren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Misschien ging ik te kort door de bocht, maar dan begrijp ik niet waarom mevrouw Van Veldhoven niet kan zeggen of zij de NS wil verkopen. Als het alleen maar een vervoersbedrijf is, dan merk ik op dat we er daar meer van hebben. Arriva rijdt in het noorden, Veolia in het zuiden. Daarbij is ook geen sprake van staatsdeelneming. Mevrouw Van Veldhoven kan dan toch gewoon zeggen dat zij de NS wil verkopen? Kennelijk wil zij dat niet, maar dan ben ik benieuwd waarom niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vind het prima dat de heer Hoogland graag een spelletje «kort door de bocht» wil spelen, maar daar ga ik bij zo'n belangrijk onderwerp natuurlijk niet aan mee doen. Het gaat mij hier echt om het beheer van de stations. Dat is een deel van de infrastructuur. Daarnaast heeft de NS een taak in Nederland; het betreft een staatsdeelneming. Ik ga nu niet op een achternamiddag zeggen dat wij dat helemaal moeten omgooien. Ik vind het wel een interessante gedachte. Ik wil daar best eens over nadenken, maar die discussie zullen we dan zeker in de context van het algemeen overleg over staatsdeelnemingen moeten voeren. Zoiets heeft grote financiële consequenties. Ik vind het onzorg-

vuldig van de heer Hoogland dat hij dat nu even in een AO over de Lange Termijnagenda Spoor wil bediscussiëren. Ik ben benieuwd of de Partij van de Arbeid dat voorstel op tafel wil leggen. Zij schijnt te hechten aan het voeren van een discussie hierover. Voer die vooral, zou ik zeggen, en dan doen we graag aan die discussie mee.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het wel bijzonder dat mevrouw Van Veldhoven het beheren van de stations als het spelen van een spelletje ziet. Van wie heeft zij de klacht gehoord dat het beheren van de stations niet goed gaat? Zij noemt het de oplossing van een probleem, maar wat is dan het probleem?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat er mij om dat voor iedereen dezelfde spelregels gelden. Of het nu gaat om de spelregels voor de mensen die graag een winkel willen huren of voor de andere vervoerders die op het spoor willen rijden: het verhaal van de dubbele petten vind ik lastig. Ik denk dat dit ook lastig is voor degene die deze dubbele pet draagt, want hij heeft altijd een beetje de schijn tegen zich. Wat mij van de SP tegenvalt, is dat zij zo veel bezwaar heeft tegen een voorstel om een deel van de infrastructuur gegarandeerd in publieke handen neer te leggen. Of is dat een kwestie van een «not invented here»-syndroom?

De heer **Bashir** (SP): De SP wil NS en ProRail samenvoegen. Daarmee hebben wij de problemen die D66 ziet, die er overigens helemaal niet zijn, ook opgelost. Ik spreek veel reizigers die ontzettend tevreden zijn over de stations. Er wordt heel veel geld geïnvesteerd in de stations. Ze zien er netjes uit, top. D66 wil de stations echter overhevelen. Zij wil spelletjes spelen met iets wat goed gaat. Van wie heeft D66 nu klachten gehoord over de stations? Er zijn veel problemen op het spoor, er zijn problemen met de treinen, er zijn problemen met de Fyra, maar D66 komt met het overhevelen van de stations van het ene staatsbedrijf naar het andere. Wat wilt u daarmee oplossen, mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zal de heer Bashir niet zijn ontgaan dat ik over de andere problemen op het spoor ook weleens iets te melden heb gehad. Ik kan hem geruststellen: die hebben mijn volle aandacht. Als de SP mij daarin wil steunen: erg graag. Ik vind het bijzonder om te constateren dat de heer Bashir zegt dat er geen enkel probleem is, maar dat wij wel de twee bedrijven moeten samenvoegen. Ik zou bijna aan hem vragen welk probleem daar dan mee wordt opgelost, nu hij net zelf constateert dat er helemaal geen probleem is. Ik constateer dat NS en ProRail zelf zien dat dit allerlei afstemmingsproblemen met zich brengt. Zij hebben dit niet voor niks als een van de vijf topprioriteiten geïdentificeerd. Nu is de NS voor dit stukje verantwoordelijk, terwijl ProRail verantwoordelijk is voor de wachtruimten en de NS weer over de algemene reinheid van de stations gaat. Het is een wirwar aan verantwoordelijkheden. Mij lijkt dat het eenvoudiger is als dat weer in één hand komt. Ik denk dat het beter is als mensen bij dit soort discussies niet met dubbele petten op aan tafel zitten. Dat wil ik graag bediscussiëren met de collega's in de Kamer.

De heer **Klein** (50PLUS): We spreken over twee soorten stations. Je hebt de stations waar verder niets is en je hebt de ongeveer 80 stationsgebouwen met winkeltjes, een McDonalds enzovoorts. Dat zijn commerciële activiteiten. Daar verdient NS aan. Dat geld komt ten goede aan de reizigers in het algemeen. Welk probleem ontstaat er als je dat ineens niet meer door de NS zou laten doen? Ik heb het nu niet over het andere; dat moet goed georganiseerd worden. Dat is logisch.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp de vraag heel goed en het is ook terecht om aan dit punt even aandacht te besteden. Als de NS niet meer verantwoordelijk is voor de commerciële exploitatie op de genoemde 80 stations, gaan niet alle winkeltjes dicht. Sterker nog, het is heel goed mogelijk dat een commerciële partij of een andere partij een beter rendement voor de staatskas oplevert. De stations blijven in publieke handen. Het geldt dat voortkomt uit het beheer en de commerciële exploitatie van de stations vloeit ook dan terug naar de publieke zaak. Zo moet het ook zijn. Daarover ben ik het helemaal met de heer Klein eens. Dat kun je nog los zien van de vraag of de NS dat moet doen of dat een andere partij dat net zo goed zou kunnen doen. Ik vind het niet logisch dat het nu bij de NS ligt. Dat neemt niet weg dat, als de NS in concurrentie met andere partijen met het beste bod komt, de NS dat prima kan doen. Daarbij dient echter wel sprake te zijn van concurrentie met anderen. De NS krijgt dat recht om niet. Waarom zou de NS dat gratis krijgen? Misschien kunnen we er voor de reiziger wel veel meer uithalen als wij dat niet meer automatisch gratis aan de NS geven.

De heer **Klein** (50PLUS): Als mevrouw Van Veldhoven dat terug wil geven aan de Staat, zal een andere soort staatsorganisatie de winkeltjes moeten gaan verhuren. De inkomsten daarvan moeten immers binnenkomen bij de Staat. Dat voordeel zou het voordeel moeten zijn, maar dat zie ik in dat verband echt niet. Dan kun je de boel beter laten zoals die is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We zouden het ook vreemd vinden als de KLM zich zou bemoeien met het antwoord op de vraag welke winkeltjes er wel of niet op Schiphol moeten zijn. Schiphol besteedt dit als houder van de infrastructuur aan. Schiphol is daarvoor als publiek bedrijf eindverantwoordelijk. ProRail is ook een publiek bedrijf. Zo'n model stel ik mij ook voor bij de spoorwegen. Het is dan niet het equivalent van de KLM, maar het equivalent van Schiphol die dit in de markt zet. Daarmee blijft het een publieke zaak. Het blijft een publiek belang en de inkomsten gaan naar het publieke belang. Het is echter niet een van de vervoerders die deze pet op heeft. In dat geval speel je namelijk niet volgens dezelfde regels.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het heel verstandig om hier eens met z'n allen naar te kijken. Straks zijn er meer dan 100 stations waar de NS niet naartoe rijdt. Daar biedt een andere vervoerder de dienstverlening aan. Ik vind het een gezonde vraag: hoe kunnen de stations optimaal worden ingezet voor de reiziger? Mevrouw Van Veldhoven stelt voor om dit onder te brengen bij ProRail. Ik hoor graag een reactie van mevrouw Van Veldhoven op de discussie die boven de markt hangt over het omvormen van NS en ProRail tot één organisatie. Hoe verhoudt wat boven de markt hangt, wat nog wordt onderzocht, zich tot het voorstel dat nu wordt gedaan? Ik vind het wel goed om daar eens even naar te kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Naar ik meen, hebben wij altijd gezegd dat de ordening de inhoud volgt. Als deze discussie wordt gevoerd, zal ik daar ook aan meedoen. Als beide samen worden gevoegd, ontstaat een andere situatie. Het hangt ook af van de mate waarin en van de manier waarop deze twee worden samengevoegd en van de taken die worden samengevoegd. Door alle discussies die wij tot nu toe hebben gevoerd, lijkt het mij dat het niet per se in de lijn der verwachtingen ligt dat je de taken van infrastructuurbeheerder en van vervoerder weer sterk gaat vermengen. Als je dat wel doet, hebben wij een andere discussie; daarover ben ik het met de heer De Rouwe eens. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij bereid is deze discussie te betrekken bij de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda.

Het Overleg Infrastructuur en Milieu (OIM) doet een aantal suggesties over het erbij betrekken van decentrale overheden, bijvoorbeeld via een structureel MIRT-achtig overleg of een soort «spoorluik» in het MIRT-overleg. Het OIM pleit ook voor een samenwerkingsparagraaf in de verschillende concessiecontracten en voor een regievoerder bij de samenwerking tussen vervoerders. Gaat de staatssecretaris hier inderdaad mee aan de slag en heeft zij al een idee wie die regievoerder dan zou moeten zijn?

Ondanks het feit dat de staatssecretaris vier of vijf keer de verzekering heeft gegeven dat het budget van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) niet ter discussie staat, ligt er nu toch een bezuiniging voor van 300 miljoen. Wat waren al die eerdere verzekeringen dan waard? Kan de staatssecretaris zeggen wat hiervan de gevolgen zijn voor de al lopende MER-procedure? Wij maken ons in het bijzonder zorgen over de gelijkvloerse kruising bij Arnhem. Het opheffen daarvan was namelijk erg van belang voor het regionale vervoer. Voor het spoorvervoer zijn de prognoses verlaagd. Daarvoor zou het niet meer nodig zijn, maar je raakt ook de mogelijkheden om het regionale vervoer daar te verbeteren. Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

De kernprestatie-indicatoren (KPI's) stonden vorige week volop in de schijnwerpers omdat de NS vorige week zei dat de klant te kritisch is. Tegen de zeurende burger is natuurlijk geen kruid gewassen, zo leek de teneur te zijn. Dus moet het klantoordeel maar minder zwaar wegen, aldus de NS. Naar onze mening is dat de omgekeerde wereld. Niet de statistieken maar de reizigers moeten centraal staan. Heeft de staatssecretaris de NS hierop aangesproken en wat was daarop de reactie? In de brief van de NS over de achterblijvende klanttevredenheid zien wij overigens wel een aantal interessante conclusies om een verbetering te realiseren. De lengte van de vertraging speelt bij het klantoordeel bijvoorbeeld wel een rol, maar bij de procesindicator niet. Hetzelfde geldt voor uitgevallen treinen, de aangepaste dienstregeling en het aantal getroffen reizigers. «Zijn we dan verbaasd dat het klantoordeel anders uitvalt dan de indicator?», zo zou ik bijna zeggen. Hoe gaan we dat oplossen?

D66 wil dat wij gerichtere specifieke knelpunten gaan aanpakken op het spoor, bijvoorbeeld door KPI's te koppelen aan een top twintig van grootste spoorknelpunten. Ook zouden er winter-KPI's kunnen komen. Nu vallen de prestatieafspraken tijdens een winterregeling namelijk tussen de rails. Graag hoor ik hierop een reactie.

Verder sluit ik mij omwille van de tijd graag aan bij de opmerking van de heer De Rouwe dat het van belang is dat wij de hele keten, van deur tot deur, goed in beeld houden. Een van de dingen die mij opvielen, is dat een aantal interessante pilots zijn uitgevoerd. De vraag is echter hoe wij dat soort pilots nu opschalen.

De brief over de onderbouwing van het gereserveerde budget van 2 miljard voor ERTMS staat vandaag ook op de agenda. Ik begrijp heel goed dat de staatssecretaris nu nog niet tot op de cent kan zeggen wat ERTMS gaat kosten. Daar zijn de verkenningen voor. Als ik de brief erop nalees, lijken mij de genoemde 2 miljard toch wel een beetje nattevingerwerk. Je ziet dat het 600 miljoen kost voor 25%. Dan kan ik, ook al rook ik niet, op de achterkant van een sigarendoos al uitrekenen dat 4 keer 600 miljoen al ruim 2,4 miljard is. Dat staat nog los van de vraag of de commissie-Kuiken stelt dat het 800 of 900 miljoen duurder wordt. Is dit niet het creëren van een probleem voor de toekomst? We weten nu al dat het risico groot is dat het meer dan 2 miljard zal kosten. Waar moeten die extra gelden dan vandaan komen? Het probleem dat wij voor de toekomst creëren is extra groot omdat dit kabinet ervoor kiest om het Infrastructuurfonds al tot 2028 in te vullen. Hoe moeten wij dat probleem straks nog oplossen? Kan dat niet alleen door nog meer te bezuinigen op het spoor? Graag hoor ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

Tot slot ga ik in op de plannen voor het goederenvervoer. Keyrail krijgt in de plannen een grotere rol, maar uiteindelijk gaat ProRail nog steeds over de capaciteitsverdeling op het spoornetwerk, de Betuweroute uitgezonderd. Is het dan niet veel logischer om te kiezen voor één infrastructuurbeheerder? Wat doet Keyrail wat ProRail niet zou kunnen doen? In de stukken lees ik heel veel «ik ga kijken naar», «ik overweeg», «ik zal bezien of». Wanneer zet de staatssecretaris deze verkennende blik om in concrete acties? Met andere woorden: deadlines en doelen graag.

De vergadering wordt van 17.06 uur tot 17.28 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik vraag de staatssecretaris om bij het begin van de beantwoording kort aan te geven hoe zij haar antwoord zal structureren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met de nieuwe vervoersconcessie, de KPI's en het nachtnet. Dan volgt de Lange Termijn Spooragenda, Keyrail, het PHS, goederenvervoer, stations, ERTMS, de veiligheid van overwegen, spooronderhoud en onderhoudscontracten en OV SAAL.

De **voorzitter**: Ik was van plan om, gelet op de totale tijd die voor dit debat is ingeruimd, redelijk ruimhartig te zijn met interrupties, maar het lijkt me handig om de interrupties per blok te stellen, met een maximum van vier interrupties per persoon.

De heer **De Rouwe** (CDA): Met maximaal drie interrupties per persoon, met steeds één vervolgvraag, komen we een heel eind.

De **voorzitter**: Dat denk ik ook. Goed, dan doen we het zo.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter, ik begin met de KPI's, de prestatie-indicatoren. Daar is de laatste dagen wel iets over te doen geweest. De heer Hoogland vroeg of er meer rekening kan worden gehouden met de punctualiteit voor de reiziger en of de dienstregeling op dat punt geoptimaliseerd kan worden. Ik heb in de pers al eerder laten blijken dat ik het heel belangrijk vind dat het klantenoordeel gewogen wordt. Als je een feitelijke punctualiteit levert van 94% en als het oordeel van ruim 48% van de klanten niet of net boven een 7 ligt, is er blijkbaar een verschil tussen de feitelijke prestatie en de perceptie.

De heer Hoogland vroeg of er meer rekening kan worden gehouden met de punctualiteit voor de reiziger. Het is belangrijk dat de beleving van de reiziger bovenaan komt te staan en dat de reiziger de punctualiteit ook gaat waarderen zoals zij feitelijk is. De reizigerspunctualiteit is ingevoerd om meer rekening te houden met de punctualiteit voor de reiziger. Deze kernprestatie combineert de treinpunctualiteit, de geslaagde aansluitingen en de uitgevallen treinen. Ik vind dat een goede ontwikkeling, want het optimaliseren van de dienstregeling is een zaak van de NS, samen met andere vervoerders en ProRail. Bij het wachten op vertraagde treinen bestaat het risico van een olievlekwerking. Ik heb het zelf weleens meegemaakt en ik ben de conducteur eeuwig dankbaar als ik mijn overstap haal omdat de trein één minuut later weg gaat, zeker als het om één perron gaat. Als het om meerdere minuten gaat, heeft dat natuurlijk effect op andere treinen, maar ook op de reizigers die daarin zitten en die daardoor misschien te laat aankomen, waardoor de punctualiteit naar beneden gaat.

Ik vind datgene wat de heer Hoogland aangeeft, echter wel belangrijk, want het gaat om de beleving van de reiziger, niet alleen van station naar station maar uiteindelijk van deur tot deur. Ik zal het door de heer Hoogland genoemde proefschrift onder de aandacht van de NS brengen. Wat mij betreft, is het onmogelijk om tot één KPI te komen voor het klantenoordeel. Ik denk dat je altijd zult moeten bekijken welke oordelen

nodig zijn. Momenteel is ook sociale veiligheid heel belangrijk; daar hebben we al een stevige discussie over gevoerd.

Mijn reactie op de vraag of de dienstregeling op dit punt geoptimaliseerd kan worden, is dus dat deze discussie nu wordt gevoerd. Ik geef dit mee aan de NS, maar nog veel belangrijker is dat wij straks bij de sturing en de nieuwe concessies moeten bekijken hoe wij dit zodanig invullen dat wij tegemoetkomen aan de reiziger.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mag ik daar een vraag over stellen?

De **voorzitter**: Nee, want we zouden de interrupties opsparen tot het einde van ieder thema.

Staatssecretaris **Mansveld**: De VVD vroeg om in de nieuwe vervoersconcessie heldere KPI's op te nemen waarbij de reiziger centraal staat. Daar gaan we nu juist naartoe. De Reiziger moet met een grote «R» centraal staan, ook in de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Ik werk momenteel aan een sturingsarrangement met betrekking tot de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Dat vindt zijn beslag onder andere in de nieuwe vervoersconcessie en in de onderliggende vervoerplannen. Mevrouw De Boer vroeg in dit verband naar de conceptconceptconcessie. Daar kom ik straks op terug.

Kan ik bevestigen dat ik niet van de klantenoordelen af wil? Ik denk dat ik daar heel duidelijk over ben geweest. De klantenoordelen zijn juist heel belangrijk, maar wij moeten die zo formuleren dat we zeker weten dat we goede oordelen hebben en dat we daarop kunnen sturen met de Lange Termijn Spooragenda en de nieuwe vervoersconcessie voor 2015 en verder. Ik heb, ook in de publiciteit en aan de NS, al aangegeven dat ik in deze concessieperiode absoluut niet terug wil naar minder klantenoordelen. Sterker nog: het is belangrijk om dezelfde klantenoordelen te houden, zodat je ook de trend daarin kunt zien.

Mevrouw De Boer vroeg of in de vervoersconcessie een KPI kan worden opgenomen met betrekking tot zitplaatsen. Op dit moment heb ik twee KPI's met betrekking tot zitplaatsen afgesproken met de NS. Dat betreft de zitplaatskans in de spits en de vervoerscapaciteit in de spits. Ook in de nieuwe concessie zal ik aandacht besteden aan de zitplaatsen. Wij moeten straks bekijken tot welke KPI's de door ons gewenste sturing zal leiden. Dat is ook afhankelijk van de Lange Termijn Spooragenda, waar het sturingselement in zit.

De heer Hoogland vroeg hoe ik straks ga sturen op de NS. Ook in de nieuwe vervoersconcessie moeten strakke prestatieafspraken gemaakt worden. Over de sturing en die strakke prestatieafspraken praat ik ook met de Kamer. Dat gaan we wat mij betreft dus gezamenlijk doen, maar er moet ook sprake zijn van continue prestatieverbetering. Bij niet-nakoming gaan wij toch over tot de boetesystematiek, want de reiziger staat centraal. Los van hoe geldstromen lopen, is het belangrijk om dat signaal af te geven en de boetesystematiek in stand te houden. Ik herhaal dat we de precieze aansturing de komende maanden vorm zullen geven in het sturingselement van de Lange Termijn Spooragenda, vertaald naar de concessie.

Mevrouw Dik-Faber vroeg of ik de aanbevelingen van de commissie-Kuiken over inzicht in de prestaties van de NS onverkort ga uitvoeren. Het is voor mij van belang om meer informatie te hebben over de prestaties van de NS dan alleen de gerealiseerde prestaties bij de KPI's. Ik wil er echter voor waken dat we zo veel cijfers krijgen dat we niet of nauwelijks nog kunnen doorzien wat belangrijk is en waarop gestuurd moet worden. Daarom vind ik het sturingselement in de Lange Termijn Spooragenda en de mening van de Kamer daarover belangrijk. Bij het uitwerken van de Lange Termijn Spooragenda en de nieuwe vervoersconcessie zal ik proberen om een balans te vinden. Natuurlijk zal ik rekening houden met

de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Dat rapport is zowel door de Kamer als door mij omarmd.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik de NS heb aangesproken op het voorstel voor één klantenoordeel. Ja, ik heb de NS daarop aangesproken. Ik ben er niet mee akkoord gegaan en de rest is geschiedenis.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of ik de KPI's kan specificeren in de vorm van een top 20 en winter-KPI's. Op dit moment zijn alle KPI's een landelijk gemiddelde voor het hele jaar. Daarnaast is wel informatie beschikbaar op een gedetailleerder niveau. Ik ben van plan om in de nieuwe concessie de KPI's te differentiëren. Wij moeten het nog hebben over de wijze waarop dat gebeurt. Het sturingselement wordt vertaald naar KPI's in de concessie.

De heer Bashir vroeg welke mogelijkheden ik zie om er samen met de NS voor te zorgen dat de reiziger het spoor positiever gaat ervaren. Daarop hebben we natuurlijk een heel technisch antwoord: met de prestatieafspraken en hoe die gehaald moeten worden en met het centraal stellen van de reiziger. Niet alleen voor mij, maar ook voor ProRail en de NS is dit echter ook een kwestie van: met welke houding ga je daarin en wat is je doel bij het centraal stellen van de reizigers? Daarbij gaat het voor een deel om feitelijke dingen en voor een deel ook om beleving. Op dat punt is het belangrijk om de klanten te horen en om te zien welk oordeel zij geven en wat daar eventueel aan gedaan kan worden. De boete blijft een prikkel voor de NS, want ook de NS ziet natuurlijk dat de klant, gelet op het oordeel, niet tevreden is.

De heer Bashir vroeg of ik elk jaar een boete kan opleggen, zodat er nooit meer een bonus kan worden betaald. Ik hecht aan redelijkheid en billijkheid in de aansturing van de NS. Daarom hebben we objectieve criteria opgenomen. Naar aanleiding van deze criteria zullen we moeten bezien of de NS weer een boete zal krijgen. Zoals ik al zei, zal ik dat ook in de nieuwe concessie gaan doen. Bij faire criteria hoort echter dat het ook mogelijk moet zijn om geen boete te krijgen. Dan is de heer Bashir namelijk ook erg blij, want dan zouden alle klantenoordelen positief zijn. Ik wil graag blijven werken in het belang van de reiziger, waarbij er dus niet wordt gestuurd door bonussen of boetes, maar in dit geval door de KPI's, waarvan de boetes en de bonussen een gevolg zijn.

Mevrouw De Boer vroeg of de Kamer de conceptconceptconcessie kan ontvangen. Daar hebben we best wel even over nagedacht, omdat het proces iets anders was omschreven. Mevrouw De Boer vroeg: als ik dat concept krijg, wat kunnen we daarvan dan nog bediscussiëren? Ik heb al gezegd dat het mij het beste lijkt om het sturingselement van de Lange Termijn Spooragenda met de Kamer te bespreken. Daaruit volgen ook de KPI's. Dan is de Kamer aan de voorkant betrokken bij de discussie. Het concept komt dan vanzelf bij de Kamer, die dan in het kader van de bespreking van het sturingselement al heeft gesproken over de input voor de concessies en de KPI's. Ik weet niet of dat nog net voor de zomer haalbaar is of dat het net na de zomer komt. Er vallen gewoon twee volle maanden uit. Het wordt dus waarschijnlijk september. Natuurlijk kan de Kamer dan de conceptconceptconcessies toegezonden krijgen, zodat zij kan zien hoe het sturingsarrangement doorwerkt. Dat is immers belangrijk voor de Kamer.

Wanneer kan de Kamer spreken over het ontwerp van de nieuwe vervoerconcessie? Het streven was om een schriftelijke voorhangprocedure te volgen. Ik heb zojuist toegezegd dat wij dit via het sturingsarrangement doen en dat dan de conceptconceptconcessies naar de Kamer worden gestuurd.

Ga ik nachtelijke verbindingen van de NS tussen Amersfoort en Utrecht afdwingen? Ik kan die niet afdwingen, mijnheer Klein, maar ik zal bezien wat er speelt en wat de financiële situatie is ten aanzien van de nachtelijke verbinding tussen Utrecht en Amersfoort. Ik werk de nieuwe concessie momenteel uit conform de lijn in het met de Kamer besproken

programma van eisen. Het programma van eisen meldt dat het huidige nachtnet Randstad wordt geborgd, dat de laatste reguliere intercity voortaan rond 01:00 uur (of zoveel later als deze nu vertrekt) vertrekt naar het eerstvolgende intercitystation en dat de NS actief en constructief moet zoeken naar kansrijke en andere verbindingen. Op basis van het gesprek met de NS zal ik bezien of Utrecht-Amersfoort een kansrijk initiatief is, want ik wil ook niet dat de NS onrendabele verplichtingen aangaat.

De **voorzitter**: We krijgen nu een rondje interrupties.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over de KPI's, de kernprestatie-indicatoren, krijg ik graag meer duidelijkheid. De staatssecretaris zei terecht dat zij daar de komende periode niets aan wil veranderen. Je moet niet tijdens het spel de regels veranderen, ook niet als het de NS even tegenzit. Zo komt het namelijk op mij over: de NS haalt het niet. Het is natuurlijk volkomen absurd om de lat dan maar laag te leggen, maar hoe zit het na 2015? Ik las in de media dat de staatssecretaris de deur daar wel degelijk voor openzet. Ik zou het prettig vinden als de staatssecretaris daar nu iets meer over zegt, los van dat er gedifferentieerd gaat worden en dat er een sturingselement komt. Het woord «sturingselement» is nu al tien keer gevallen. Dat zal allemaal wel, maar wij weten als Kamer volstrekt niet hoe dat sturingselement eruit ziet. Vooral nog is dat gewoon een black box en daar kunnen we niet alles in gooien. Mijn concrete vraag is dus welke deur de staatssecretaris nu wel degelijk op een kier zet om toch een discussie aan te gaan en wat op dat punt de exacte richting is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat de heer De Rouwe met «de deur openzetten» bedoelt dat ik heb gezegd dat ik na 2015 best wil praten. Dat wil ik ook, maar het punt is dat het sturingsmechanisme in de Lange Termijn Spooragenda eerst met de Kamer moet worden besproken. De vertaling daarvan zal de Kamer terugvinden in de KPI's van de concessie. Daarover ga ik in gesprek met de NS, met de bagage die ik heb vanuit de Kamer en mijn eigen visie daarop.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor nog steeds niets. We hebben nu vastgesteld dat de klantenoordelen afwijken van de andere cijfers. Ik zou zeggen dat juist de klantenoordelen weergeven wat de klanten vinden. Kan de staatssecretaris toezeggen dat de klantenoordelen – ook gedifferentieerd op zes of zeven velden, zoals nu – blijven bestaan in de nieuwe concessie? Anders krijg ik het gevoel dat een discussie kan ontstaan waarbij die oordelen verdwijnen of worden genuanceerd, terwijl zij juist heel goed weergeven wat de mensen werkelijk vinden en voelen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben over het algemeen altijd redelijk duidelijk, maar ik ben op dit punt blijkbaar niet duidelijk genoeg geweest. Ja, er blijven meerdere prestatie-indicatoren bestaan. Ik wil in gesprek over vragen zoals: moeten dat andere indicatoren zijn, moeten zij meer worden gedifferentieerd of moeten nieuwe indicatoren toegevoegd worden? Dat gesprek wil ik voeren, maar de oordelen blijven gedifferentieerd en het zullen meerdere klantenoordelen zijn. Ik zou het heel slecht vinden als er maar één klantenoordeel zou zijn, namelijk of het goed of slecht gaat. Mijn excuus als ik daarover niet duidelijk ben geweest.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil dat er meer gebeurt op het punt van de reizigerspunctualiteit. Er wordt nu een gewicht per trein toegekend, afhankelijk van hoeveel reizigers erin zitten. Ik zou de reis in zijn geheel willen meten. Je checkt in op een bepaalde plek en je checkt uit op een bepaalde plek. Hoelang heb je daarover gedaan? Is dat binnen de door ons gestelde normen of niet? Daar kun je een nette berekening op loslaten. Ik zou willen dat het zo wordt onderzocht, zodat we de reizigers-

punctualiteit echt goed gaan meten. Naar mijn informatie – als ik ernaast zit, hoor ik dat graag – meet deze indicator nu niet echt of de reiziger op tijd aankomt, maar vooral hoeveel mensen er in de trein zitten en of de trein op tijd aankomt. Als er veel mensen in de trein zitten, weegt dat zwaar en als er weinig mensen in zitten, weegt dat minder zwaar. Je wilt echter weten of iemand die van A naar B reist, aankomt. Ik vraag de staatssecretaris ook of de ov-chipkaart daarin een rol kan spelen. We hebben immers de informatie; laten we die dan ook benutten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het verschil tussen de beoordeling op grond van de feitelijke prestaties en de klantenoordelen hangt samen met perceptie. Het zou heel goed kunnen dat elke reiziger standaard vijf minuten te laat aankomt, maar zeer tevreden is omdat hij goed geïnformeerd is of omdat hij in de trein wifi had, wat hem goed uitkwam. Dan beleeft men die vijf minuten niet zo. Ik ben het met u eens dat je kunt kijken naar metingen tussen vertrek en aankomst, maar daar kunnen bussen, treinen of iets anders tussen zitten. Dat is dus misschien niet goed te objectiveren. Ik denk dat we naar uw suggestie moeten kijken, maar voor mij is veel belangrijker of de punctualiteit wordt beïnvloed door de beleving van de reis, bijvoorbeeld als men de trein te vol vond of als een trein met een conducteur die uitermate lullig deed, vijf minuten later vertrok, terwijl de volgende trein misschien wel drie minuten eerder is aangekomen. Wat u vraagt, is dus ingewikkeld, maar ik vind wel dat wij daarnaar moeten kijken als we op zoek gaan naar nieuwe prestatie-indicatoren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Volgens mij ben ik niet duidelijk geweest. Het gaat mij niet om de tegenstelling tussen de beleving van de reis en de feitelijke prestaties van de NS. Die tegenstelling ken ik en daar hebben we een hele discussie over gevoerd. Het gaat om de reis die een reiziger aflegt. De suggestie komt van de heer De Rouwe; ik doe altijd aan bronvermelding. Ik wil graag een reactie op het door mij genoemde proefschrift. Dat gaat over wat ik bedoel: van mensen die een reis maken, wordt in stromen gevolgd hoe zij reizen, hoe zij van A naar B komen. Het gaat dus niet alleen om de vraag of er veel mensen in de trein zitten en of de trein op tijd rijdt, maar ook om de vraag of de mensen op tijd aankomen op hun bestemming. Ik krijg graag een reactie op dat rapport, met daarbij gelijk een conclusie: kunnen we daar iets mee in het kader van het afrekenen van de NS op zo'n prestatie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei: ik vind het heel interessant om te bekijken of die weging mogelijk is. In dat proefschrift staat blijkbaar een specifiek onderzoek daarnaar. Ik ken het proefschrift niet. Ik wil daar met alle plezier naar kijken en het, zoals ik al zei, onder de aandacht van de NS brengen. Ik wil bekijken of wij daaruit dingen kunnen meenemen. Ik betwijfel of ik specifiek moet reageren op een proefschrift; ik zou het liever meegenomen willen zien. Wat uw vraag over de ov-chipkaart betreft: ik weet niet of ik dat kan, want nu beschik ik ook niet over de data van de ov-chipkaart. Ik beloof u dat ik hiernaar wil kijken en dat ik dit wil meenemen in deze hele discussie. We zitten nu nog op een heel gunstig tijdstip in deze hele discussie.

De heer **Hoogland** (PvdA): De staatssecretaris geeft aan dat zij «wil kijken». «Kijken» klinkt heel vrijblijvend. Mijn zorg is daarom dat het blijft bij kijken. Ik vind het prima dat de staatssecretaris geen reactie geeft op een individueel proefschrift, maar ik wil hier graag iets over horen.

Staatssecretaris **Mansveld**: We gaan het sturingsarrangement en de prestatie-indicatoren met de Kamer bekijken. U bent er zelf bij om te bekijken of wij dit inderdaad hebben meegenomen. Die check kunt u dus

helemaal zelf doen. Ik zei al dat dit heel interessant is, maar dat wij ook moeten bekijken of het kan en uitvoerbaar is. Ik beloof dat wij dat zullen doen en dat zult u beargumenteerd terugvinden in het sturingsverhaal.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is heel goed dat wij via die sturingselementen kunnen praten over het concept. Ik ben benieuwd wat de sturingselementen zijn. Ik kan me een kader voorstellen waarin op bepaalde prestaties wordt gestuurd. Misschien kan de staatssecretaris alvast een tipje van de sluier oplichten, want «sturingselement» zegt misschien niet iedereen iets. Daarnaast vraag ik de staatssecretaris of de KPI's een gemiddelde zijn van wat in het afgelopen jaar is gepresteerd. Zo ja, dan gaat daar geen enkele ambitie van uit; als in het vorige jaar sprake was van «50», kun je het jaar daarna daaronder of daarboven zitten. Misschien was men in de afgelopen jaren dus tamelijk ambitieeloos. Misschien kunnen we het plan opvatten om dit voor de toekomst te veranderen en om hogere eisen te stellen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of ik het «ambitieeloos» zou noemen. Je ziet wel dat we blijkbaar andere behoeften krijgen aan sturing en aan inzage in de bewegingen. Dat past precies bij de discussie die we voeren.

De uitgangspunten bij de sturing zijn: samenwerking tussen de NS en ProRail, differentiatie naar bepaalde plaatsen, corridors en tijden, naast output- ook inputsturing en dynamisch, zodat ook ontwikkelingen kunnen worden meegenomen. De sturingsopgave is de vertaling van doelen in een concretere opgave. Het doorvertalen naar sturingsinstrumenten gaat dus gebeuren in de concessies en in de wet- en regelgeving. Dat is het proces dat wij volgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vroeg me even af of deze interruptie nog nodig was, want volgens mij zei de staatssecretaris net datgene waarnaar ik op zoek was. Het gaat natuurlijk niet alleen om de perceptie. Soms kan er gewoon echt een verschil zijn tussen wat een bepaalde reiziger op een bepaald traject dagelijks meemaakt en het landelijk gemiddelde. Dat kan leiden tot een verschil in het klantenoordeel. Ik vind het belangrijk dat de differentiatie naar bepaalde trajecten en naar bepaalde tijden straks helder wordt. Dan krijgen we ook meer inzicht in de optimalisering die voor de reiziger op die bepaalde reis nog mogelijk is. Ik denk dat de verschillende gedachtestromen elkaar daar raken. Ik zie uit naar de discussie daarover met de staatssecretaris, wanneer zij met haar conceptconcept naar de Kamer komt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Het in kaart brengen van de prestaties per lijn was een aanbeveling van de commissie-Kuiken. De staatssecretaris gaf terecht aan dat het kabinet en de Kamer het rapport van de commissie-Kuiken hebben omarmd. Laat duidelijk zijn dat het niet gaat om de cijfers als doel op zich; de staatssecretaris noemde het woord «cijferbrij». Het gaat er natuurlijk om dat echt goed inzichtelijk wordt waar de knelpunten liggen. Voor zover mij bekend gaat de staatssecretaris op dit moment niet verder dan het monitoren van een aantal probleemlijnen. Dat is echt aanzienlijk minder dan de aanbeveling in het rapport van de commissie-Kuiken om ook de prestaties per lijn inzichtelijk te maken. Als die inzichtelijk zijn, kunnen we met elkaar komen tot een soort spoorknelpuntenindex. Er is een fileknelpuntenindex voor de weg; zo iets zou er ook moeten komen voor het spoor. Daarover is een motie aangenomen, maar die is tot op heden helaas niet uitgevoerd. Daarop krijg ik graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, zullen we gaan kijken naar bepaalde plaatsen, bepaalde corridors en bepaalde tijdstippen. Daar bent

u bij. We gaan sturen, we gaan ernaar kijken en we nemen dat mee. U bent er gewoon bij, bij de discussie, bij de sturing en bij de KPI's. Daar is dit gewoon een onderdeel van.

De heer **Klein** (50PLUS): De staatssecretaris had het niet alleen over de KPI's waarop wij kunnen gaan sturen, maar zei ook dat dit moet passen in de boetesystematiek. Daar moet je volgens mij in de huidige concessieperiode nog niets aan doen, maar is de staatssecretaris bereid om voor de volgende concessieperiode te bekijken of die boetesystematiek nog op die manier werkt? Die boete is immers in die zin iets raars dat die ten koste gaat van de aandeelhouder; dat zijn wij.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het doel van de boete is om een prikkel te geven. Daar komt ook een stukje publiciteit bij. Het is niet prettig om die boete krijgen. Dat staat los van de constructie en van de manier waarop dit staatsrechtelijk is ingevuld.

De heer **Klein** (50PLUS): Daarmee is mijn vraag nog niet beantwoord: werkt die boetesystematiek? Daar hoeft u nu geen antwoord op te geven, maar is dit voor het vervolg van het traject de juiste prikkel? Als je die boete al meerdere jaren achter elkaar standaard krijgt, met als maximum 2,75 miljoen, leert men daarmee leven en zegt iedereen: nou ja, het zal wel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan zeggen dat de NS het niet leuk vindt om een boete te krijgen.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: De ambitie voor het spoor is uitgewerkt in de Lange Termijn Spooragenda. Ik weet niet of ik het straks nog tegenkom in mijn papieren, maar ik hecht eraan om te reageren op de opmerking van mevrouw Van Veldhoven dat er veel beloftes in staan, maar dat de vraag is wanneer we overgaan naar daden. Het is een spannende tijd, want de Lange Termijn Spooragenda, de concessies en ERMTS komen allemaal in de loop van dit jaar los. We zullen elkaar in het najaar heel veel zien. Dan doet het ertoe. Dan moet al het voorwerk uiteindelijk heel concreet omgezet worden. Ik snap dat punt dus, maar ik denk dat mevrouw Van Veldhoven het antwoord op de vraag «wanneer?» eigenlijk al een beetje wist. Dat gaat immers allemaal komen. Het wordt, zoals gezegd, een spannend najaar en in 2014 een spannend voorjaar, maar ik denk dat we dan de onderkant van de piramide hebben staan waarop het spoor verder kan bouwen.

De Lange Termijn Spooragenda moet de kwaliteit van het spoor een boost geven. Dat is belangrijk, want we moeten de komende jaren een verwachte groei van de mobiliteit opvangen. Mijn ambitie is bekend: ik wil graag de reizigers en de verladers laten kiezen voor het spoor. De trein moet een aantrekkelijke vervoersoptie worden. Dit jaar wordt die agenda uitgewerkt. Dat doe ik in samenspraak met alle partijen: ProRail, de vervoerders, decentrale overheden en consumentenorganisaties, elk vanuit de eigen rol. Ik vraag de spoorsector ook nadrukkelijk om zelf verantwoordelijkheid te nemen en te komen met een verbeteraanpak.

De heer De Rouwe vroeg hoe ik de doelen in de Lange Termijn Spooragenda en in de planning ga uitwerken. De uitwerking verloopt via vier sporen: de herijking van programma's en projecten, de ontwikkeling van de afwegingsmethodiek, de actualisering van het al uitgebreid besproken sturingselement en een analyse van de ordening van de spoorsector, waarop ik straks terugkom in het kader van Keyrail. De Lange Termijn Spooragenda is binnen mijn departement het richtsnoer voor alle lopende trajecten: de Railmap ERTMS, de concessie, de opdracht aan Keyrail en de

gebruikersvergoeding. Ik begrijp dat de heer De Rouwe ongeduldig is, maar in de loop van dit jaar zullen wij gezamenlijk tot een langetermijnverhaal komen. Dan wordt het ook veel concreter.

De planning is dat ik de Kamer in de voortgangsbrief zal informeren over de voortgang en de resultaten van de uitwerking. Dat gebeurt voor de zomer en in het najaar. Voor de zomer zal ik de Kamer informeren over de aanpak en de eerste denkrichtingen van de NS en ProRail voor de verbetervoorstellen, zodat de Kamer ook op dat punt wordt meegenomen. In het najaar zal ik de Kamer informeren over de uitgewerkte verbetervoorstellen, maar dan heb ik de Kamer dus in ieder geval al daarover gesproken, evenals over de herijking van de programma's, het sturingsarrangement, waarover wij zojuist ook afspraken hebben gemaakt, en de analyse van de ordening.

Mevrouw De Boer en de heer De Rouwe vroegen om het goederenvervoer een prominentere plek te geven in de Lange Termijn Spooragenda. Hetzelfde geldt voor de regionale vervoerders: waarom zijn die genegeerd in de Lange Termijn Spooragenda? Over de eerste uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda is met een breed veld van betrokkenen gesproken. Dat heeft geleid tot een prominentere plek voor het goederenvervoer in die spooragenda. Samen met de sector geef ik via het Aanvalsplan spoorgoederenvervoer uitwerking aan die ambities met betrekking tot het goederenvervoer. Ook de regionale vervoerders worden betrokken bij de uitwerking van de spooragenda. Dat gebeurt enerzijds door de NS en ProRail bij de uitwerking van het operationele spoorconcept – er werd al gevraagd of dat niet wat mager is – maar anderzijds is er ook een formele consultatie via het Overlegorgaan I en M, het OIM. Er is ook een klankbordgroep, waarin de stemmen en de belangen van deze partijen worden meegenomen. Het is dus niet alleen maar getrapt. Als die indruk is gewekt, wil ik die meteen wegnemen.

Ik heb ProRail ook expliciet gevraagd om vanuit zijn rol als beheerder van het gehele spoor alle vervoerders te consulteren over de wijzigingen in de dienstverlening op het spoor. De NS zal op de punten waar het hoofd-railnet raakt aan andere netwerken, met betrokkenen in overleg treden. Ik weet dat dit een gevoelig punt is dat steeds weer op de een of andere manier naar boven komt. Ik kan niet voor de Kamer spreken, maar zij hoeft zich geen zorgen te maken. Ik zit daar echt bovenop. Ik vind het ook niet meer dan normaal dat alle vervoerders en ProRail in gezamenlijkheid komen tot het denken aan de reiziger. Dat is best ingewikkeld. Ik kan niet zolang terugkijken, maar ik zie op dit punt vooruitgang. Ik zie ook dat er best nog weleens een teen of een scheen wordt geraakt. Daar moeten we vanaf. We moeten daar gezamenlijk voor staan.

Mevrouw De Boer sprak over de regiefunctie bij ProRail voor de verbeterde aansluiting tussen de vervoerders. Ik gaf al aan dat ik samenwerking in de keten heel belangrijk vind. Dat staat ook in de spooragenda. ProRail heeft daar als beheerder en als capaciteitsverdeler een rol in, bijvoorbeeld bij het dienstregelingsproces maar ook bij het maken van afspraken met verschillende vervoerders over het winterweer. Ook andere partijen hebben hierin een rol. Ik investeer in knooppunten en stations. Samen met vervoerders en overheden wordt in het kader van het manifest ingezet op een betere reisketen.

De heer Bashir vroeg of het spoor hoofdzakelijk een publieke dienst of een marktaangelegenheid is. Wat mij betreft, is het spoor een publieke aangelegenheid. Zo ben ik verantwoordelijk voor de aanleg en het beheer van de infra, dat door ProRail wordt uitgevoerd. Voor het vervoer zijn wel marktpartijen nodig. Daarbij dienen de publieke belangen geborgd te worden. Het spoor is wat mij betreft dus een publieke aangelegenheid, waarbij de marktpartijen gezamenlijk zullen moeten staan voor het publieke belang dat op dat punt gediend moet worden.

De heer Bashir en de heer Hoogland spraken over de sturing, de ordening en de marktperfecties. Op dit moment werk ik aan een aantal zaken die

als marktimperfecties worden gezien, bijvoorbeeld het kader voor de decentralisatie, de permanente structuur voor de ov-chipkaart, de vernieuwing van de governance en de herpositionering van TLS, de randvoorwaarden voor het Nationale Databank Openbaar Vervoer, het NDOV, en een betere toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen. Dat laatste betreft de implementatie van de herziening van het eerste spoorpakket. Ik onderzoek ook eventuele belemmeringen of onduidelijkheden in de rolverdeling tussen partijen. Daarbij kan het gaan om de vervoerders onderling en tussen vervoerders en de beheerder ProRail. In mijn najaarsbrief over de spooragenda zal ik aangeven welke nadere maatregelen ik op dit punt neem.

De fractie van de ChristenUnie stelde dat de kwantitatieve doelen ontbreken in de Lange Termijn Spooragenda. Ik zei zojuist al dat de spooragenda op dit moment wordt uitgewerkt. Er staan heel veel dingen in de steigers. Binnen een halfjaar tot acht maanden zullen al die dingen bij elkaar komen. Dan worden de doelen nader geoperationaliseerd in het afwegingskader. Uiteindelijk vinden die doelen hun weg naar beide concessies. Daarover komen we dan weer met elkaar te spreken. Ik ben het dus niet met mevrouw Dik eens: we staan aan de vooravond van het formuleren van de kwantitatieve doelen.

De heer De Rouwe sprak over de prestaties van ProRail en over het vaststellen van doelen voor zowel de NS als ProRail. Ik ben het met hem eens dat samenhang tussen de doelen van belang is. Als ProRail niet presteert, kan dat natuurlijk heel goed effect hebben op de prestatie-indicatoren van de NS. Daar heb ik het met ProRail en de NS over gehad. De reiziger ziet ProRail en de NS als één geheel. Dat geldt ook voor Arriva en misschien ook voor Connexxion en Veolia. De reiziger ziet gewoon een trein en denkt dat die moet rijden en dat hij op tijd moet kunnen instappen en gemakkelijk moet kunnen in- en uitchecken. Die discussies kennen we allemaal. Ik spreek de NS en ProRail hier gezamenlijk op aan, en ik stuur de NS en ProRail op dat punt ook gezamenlijk aan. We zullen moeten bekijken hoe wij dit gaan vormgeven in de KPI's.

Mevrouw De Boer en de heer Hoogland vroegen hoe ik het rapport Beter OV voor de stadsregio Amsterdam ga meenemen. Dat rapport is een discussiedocument waarin verschillende suggesties worden gedaan. Ik heb de Kamer daarover in december een brief gestuurd dat ik dit rapport meeneem bij de Lange Termijn Spooragenda. De suggesties uit het rapport vormen een aanvulling op het PHS en OV SAAL, waarmee wordt tegemoetgekomen aan de behoeften van de reizigers in de regio Amsterdam. Bij de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda is ook een herijking van al die programma's en projecten aan de orde en daarbij worden het PHS en OV SAAL ook weer gezien.

De heer Hoogland en de heer De Rouwe vroegen of de Lange Termijn Spooragenda ook andere modaliteiten meeneemt. Daarbij werden de auto, P+R-terreinen, het ov, de fiets en dergelijke genoemd. De spooragenda is een uitwerking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, de SVIR, waarin alle modaliteiten samenkomen. De spooragenda focust op het spoor, maar met het manifest Samen op reis, dat samen met de vervoerders, overheden en consumentenorganisaties is opgesteld, kijken we naar de hele keten, van deur tot deur. In de nieuwe vervoersconcessie wil ik de zorg voor die hele keten meenemen. Het Actieplan Groei op het spoor, dat uitgaat van een groei van 5%, richt zich onder andere op P+R-plekken. Net als bij het programma Beter Benutten kijk ik dan ook naar die duurzame aanpak, dus het is de bedoeling dat daar in een bredere context naar gekeken wordt.

Mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven wezen erop dat de knelpuntenindex er nog niet is. Ik heb al aangegeven dat ik een voorstander ben van de ontwikkeling van een knelpuntenindex voor het spoor, naar aanleiding van de motie-Slob. Ik neem dit mee in de Lange

Termijn Spooragenda. Bij de uitwerking van het sturingsarrangement komt dit bij de Kamer terug.

Mevrouw Dik-Faber ging in op het redesign van de bijsturing. Zij mist de concrete doelstellingen en de betrokkenheid van de regionale vervoerders. Volgens mij ben ik daar zojuist al op ingegaan.

De heer De Rouwe vindt het onacceptabel dat het redesign drie tot vijf jaar duurt. Van de eerste weken na mijn aantreden als staatssecretaris herinner ik mij heel goed dat iedereen mij aansprak in de zin van: jij hebt mooi mazzel met die portefeuille, want je krijgt blaadjes, sneeuw en vorst; het wordt een heel gedoe op het spoor. Ik heb mij daar toen in verdiept om te bezien hoe dit zit. Volgens mij is afgesproken dat er een winterweerprogramma komt dat zich uitstrekt over een aantal jaren, maximaal vijf jaar, en dat bekeken wordt welke maatregelen in de winter worden genomen. Als die maatregelen goed werken, worden zij meegenomen in het daaropvolgende jaar. Zo proberen we met voortschrijdend inzicht de problemen binnen vijf jaar op te lossen. Op dit moment wordt het winterweerprogramma geëvalueerd. Op basis daarvan worden verbeteringen aangebracht. Ik zal die verbeteringen graag aan de Kamer voorleggen, want ik vind dat dit elk jaar beter moet.

De heer De Rouwe en de heer Hoogland vroegen naar de verplichting tot samenwerking voor de regionale vervoerders. Ik heb daar zojuist al iets over gezegd. Ik zie dat partijen – vervoerders en overheden – steeds meer samenwerken. Het manifest Samen op reis toont dat ook aan. Partijen onderschrijven ook steeds meer de noodzaak van samenwerking. Net als bij de ov-chipkaart geef ik ruimte voor die samenwerking. Als het nodig is, ben ik bereid om aanvullend zaken te reguleren. Dat heb ik ook met betrekking tot de ov-chipkaart gezegd. Ik denk dat mensen de ruimte moeten hebben om samen te werken. Mijn ervaring is dat samenwerking vanuit het positieve altijd leidt tot een betere start en een leukere samenwerking, maar ik heb ook gezegd: als het niet goedschiks kan, zal ik kwaadschiks ingrijpen. Dan kom ik echter wel eerst bij de Kamer terug. De heer Hoogland vroeg of bij de ontwikkeling van de dienstregeling wordt gewerkt met scenario's die zijn gericht op verschillende groepen reizigers. De NS heeft natuurlijk belang bij zo veel mogelijk reizigers. Daarom probeert de NS de dienstregeling zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor zo veel mogelijk reizigers. Dat kunnen reizigers zijn met verschillende motieven of wensen. De NS wil die verschillende markten bedienen. Het maken van een dienstregeling is niet eenvoudig. We zouden eigenlijk bij de NS moeten zijn voor het verkrijgen van inzicht in hoe dat werkt en in wat de NS op dat punt allemaal doet, maar ik weet dat de verschillende groepen reizigers worden bekeken en dat daarmee gewerkt wordt, want natuurlijk wil de NS op dat punt maximaliseren. Dat is echter niet altijd even eenvoudig.

De **voorzitter**: We gaan naar een ronde vragen over de Lange Termijn Spooragenda.

De heer **Hoogland** (PvdA): I en M heeft de regiefunctie. Ik ga ervan uit dat I en M ook een visie heeft op de status van het vervoer in Nederland in het algemeen en dus overleg heeft met de NS over waartoe de dienstregeling zou moeten leiden. De NS moet immers reizigers vervoeren. Ik snap best dat de NS er belang bij heeft om zo veel mogelijk mensen in de trein te krijgen en dat de NS dat wil, maar een deel van de mensen heeft geen keus en moet bijvoorbeeld sowieso naar Amsterdam. Dan gaat het om de finesse: waar zet je mensen af? Dat is een voorbeeld naar aanleiding van het Amsterdamse ov-plan. Als u regie voert op hoe knooppunten eruit moeten zien, waar overstappen moeten plaatsvinden en hoe modaliteiten verknoopt kunnen worden, kan de NS op basis daarvan een dienstregeling maken, maar dat laten we toch niet alleen over aan de NS? U zei dat we de NS moeten vragen hoe zij een dienstregeling in elkaar zet,

omdat dat gecompliceerd is. Ik begrijp dat dat heel gecompliceerd is, maar de verschillende stukjes moeten passen in de visie die daaraan voorafgaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Samen met de grote steden wordt een samenwerkingsmodel ontwikkeld om daarnaar te kijken. Er zijn natuurlijk verschillen in de invulling van de dienstregeling, bijvoorbeeld tussen spitsuren en daluren. In bepaalde perioden worden ook arrangementen aangeboden voor toeristen die naar bepaalde toeristische attracties gaan. Ik weet dus niet of het verstandig is om op de stoel van de invuller van de dienstregeling te gaan zitten. Ik denk wel dat we moeten bekijken of naar aanleiding van de dienstregeling wordt voldaan aan bepaalde oordelen en prestaties.

De heer **Bashir** (SP): Ik had ook gevraagd of er ook nieuw spoor wordt aangelegd, bijvoorbeeld tussen Breda en Utrecht. Ik heb begrepen dat de Lange Termijn Spooragenda een onderzoek is waarin je allerlei dingen stopt en dat daar straks iets uit komt. Ik zou zeggen: laten we ook nieuw spoor erin stoppen, want dat leidt vast tot een betere uitkomst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat dit nog terugkomt in mijn stapeltje, maar we hebben natuurlijk een bezuinigingsslag. Daar praten we volgende week over. We hebben gezegd dat er niet getornd gaat worden aan beheer en onderhoud. Dat is een heel belangrijk uitgangspunt, waarover ik volgende week meer zal vertellen. Dit betekent dat we zeer beperkte middelen hebben voor nieuw spoor. Er lopen een aantal plannen. Er is 1 miljard beschikbaar voor knelpunten in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Ik wil graag ook in die discussie bepalen hoe we omgaan met nieuwe investeringen, ook in nieuw spoor.

De heer **Bashir** (SP): Dit kabinet gaat bezuinigen, maar we weten niet wat volgende kabinetten gaan doen. De Lange Termijn Spooragenda loopt tot 2040; althans, dat heeft de staatssecretaris mij verteld. Dan zou je zeggen: laten we dan ook naar nieuw spoor kijken. Wellicht gaat het over een tijdje beter. Dan kun je zeggen dat al is bekeken of het aanleggen van extra spoorwegen misschien leidt tot een beter spoorstelsel in Nederland en dus tot meer reizigers. Dat zou dan natuurlijk de uitkomst kunnen zijn. Daarom vraag ik u om ook die dingen mee te nemen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is inderdaad belangrijk om een ambitie vast te leggen tot 2040. We weten in welke financiële omgeving we op dit moment zitten. Ik hoop niet dat we daar tot 2040 in zitten. We willen een visie formuleren op waar we op willen uitkomen. We zullen het nu in een langzamer tempo voor elkaar krijgen, simpelweg omdat we de middelen niet hebben. Ik kan u verzekeren dat we elkaar over een jaar zullen treffen, dat we dan kijken naar het miljard en de knelpunten in de Lange Termijn Spooragenda en dat er dan nog een lijstje overblijft van aan te leggen spoor. Ik denk dus dat wij dan zullen spreken over wat dan nog belangrijk is maar wat we nog niet kunnen doen. Dan hebben we dat alvast geformuleerd of kunnen we daar bijvoorbeeld verkenningen op loslaten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik neem aan dat de staatssecretaris nog zal antwoorden op de vraag van de heer De Rouwe en van mij over de samenwerkingsparagraaf in de concessiecontracten. Een van de interessante gedachten in de brief over beter ov is: denk na over hoe je het spoor optimaal kunt benutten. Ik leg daarbij een link met het goederenvervoer. Ik vraag mij af of aan ProRail en Keyrail kaders worden meegegeven over voorrang voor personen- of goederenvervoer en of daarbij de gedachte van «spits» versus «dal» meegenomen kan worden. Er staat in de brief dat Keyrail en ProRail gelijk worden geschakeld, maar het zou ook een

maatschappelijk belang kunnen zijn om te differentiëren, bijvoorbeeld door de reizigers in de spits voorrang te geven en de goederen in de daluren voorrang te geven. Geeft de staatssecretaris ProRail en Keyrail dat soort kaders mee?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik gaf al aan dat we gaan differentiëren op een aantal punten; dit is een van die punten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik kom terug op de problemen met de winteraanpak, waarover wij een aantal flinke debatten hebben gehad met betrekking tot de be- en bijsturing. Ik heb in alle Kamerbrieven gezocht, zowel van de vorige minister als van de huidige staatssecretaris, maar in geen enkele brief aan de Kamer wordt gemeld dat men vijf jaar de tijd heeft. Ik zou het buitengewoon waarderen als de staatssecretaris kan aangeven «waar en hoe». Ik zou het heel vreemd vinden als we hier ineens zouden zeggen dat het jaren en jaren mag duren. Mijn fractie heeft al eerder kritiek geleverd op de traagheid. Toen ging het nog over een of twee jaar. Dat gaat nu naar drie tot vijf jaar. Dit kan volgens mij zo niet; dat zou de staatssecretaris ook niet moeten willen.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het VAO op 12-12-12 over het winterweer heeft de nu helaas afwezige mevrouw Van Tongeren een motie ingediend met de termijn waarop de winterambitie gerealiseerd moet zijn. Zij heeft die motie ingetrokken, nadat ik had aangegeven dat ik mijn best zou doen om het zo veel mogelijk in de buurt van drie jaar te krijgen in plaats van vijf jaar. Ik herinner mij dat goed, omdat ik in dat VAO over het winterweer terechtkwam toen het ook letterlijk winterweer werd. Het eerste jaar is voorbij. Er is echt een plan gemaakt om uiteindelijk geen problemen meer te krijgen tijdens de winter. De Kamer krijgt de evaluatie. Ik zal bekijken welke informatie verder nog voor de Kamer boven water te krijgen is en die zal ik meesturen met de evaluatie van het winterweer. Dat is een gratis toezegging.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voor een toezegging heb ik nog nooit betaald. Dit is wat anders dan wat in de brief staat. In de brief van ProRail en de NS wordt immers gevraagd om een termijn tot vijf jaar. Ik wil van de staatssecretaris horen dat zij daar niet mee akkoord gaat, want dit is onacceptabel. Een tweede punt is dat we al een evaluatie van het winterweer hebben gekregen. Waarschijnlijk doelt de staatssecretaris op de recente evaluatie, maar de echte problemen hebben wij vorig jaar besproken. De evaluatie daarvan is al geweest. In dat kader is afgesproken dat er een herontwerp van de be- en bijsturing zou komen. Volgens mijn informatie zou dat hele herontwerp nog voor komende winter naar de Kamer komen. Maar nogmaals: de nu in de brief aangekondigde periode van vijf jaar is onacceptabel. De staatssecretaris zou dat op geen enkele manier moeten omarmen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor net dat de Kamer het plan van aanpak zou krijgen. Dat is ook bijgevoegd. Bijsturing betekent een nieuw IT-systeem en de invoering van een complex systeem kost tijd. Ik doelde op de afspraken die met betrekking tot het winterweer waren gemaakt. Ik heb gezegd dat het mooi zou zijn als het drie jaar zou duren en niet vijf jaar. Daar zal ik alles aan doen. De be- en bijsturing voor een nieuw IT-systeem is daaruit voortgekomen. Ik weet niet of dat in drie tot vijf jaar kan. Daarvan is immers gezegd dat het vijf jaar zal worden.

De **voorzitter**: We gaan nu over naar het thema «Keyrail en goederenvervoer».

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer vroeg om de structuurdiscussie over Keyrail te betrekken bij de nog te voeren structuurdiscussie over het spoor en om Keyrail bijvoorbeeld als een afdeling of als een bv een sterkere positie te geven. Vanzelfsprekend raken de discussie over de nieuwe opdracht aan Keyrail en de ordeningsdiscussie in het kader van de Lange Termijn Spooragenda elkaar. De opdracht van Keyrail wordt immers verankerd in de beheerconcessie voor ProRail en de Lange Termijn Spooragenda is de kapstok voor die concessie. Voor nu moet ik echter wel verder met de uitwerking van de nieuwe opdracht aan Keyrail, gelet op de termijn waarop de oude opdracht afloopt, namelijk op 1 januari a.s. Ik zal dit zodanig doen dat ik beide trajecten goed met elkaar laat sporen. Met Keyrail, dat als enige focus het goederenvervoer heeft, zal de positie van het goederenvervoer worden versterkt. De havenbedrijven hebben daar een groot belang bij en kunnen als aandeelhouder stimuleren dat het goederenvervoer die sterke positie gaat innemen. De betrokkenheid van de havenbedrijven acht ik dan ook onmisbaar. In welke vorm die betrokkenheid wordt ingevuld en welke vorm Keyrail uiteindelijk krijgt, zijn wat mij betreft mede afhankelijk van de ordeningsdiscussie. Om een lang verhaal kort te maken: ik neem de uiteindelijke ordening van Keyrail mee in de brede ordeningsdiscussie.

Mevrouw De Boer zei dat het voorstel voor Keyrail leidt tot twee regisseurs, waarbij Keyrail niet onafhankelijk is. Er zal geen sprake zijn van twee regisseurs voor het spoorgoederenvervoer op het Nederlandse net. Er komt één loket en dat is Keyrail, de ketenregisseur. Bij de inrichting van deze loketfunctie van Keyrail staan non-discriminatie en een onafhankelijke positionering ten opzichte van alle goederenvervoerders centraal. ProRail blijft de verdeler van alle capaciteit op het spoor. Keyrail zorgt voor de bundeling van de aanvragen voor goederenpaden. Het formele proces van de capaciteitsverdeling blijft zoals het nu is. Het idee van de positionering van Keyrail als ketenregisseur en de eenloketfunctie is dat bundeling van goederenvervoer nodig is. Zo heeft Keyrail een sterkere stem ten opzichte van de markt. Deze goederenvervoerders zullen waar nodig ook betrokken worden bij het personenvervoer en bij de uitwerking van de positionering van Keyrail. Zoals gezegd: ik neem de ordening van Keyrail uiteindelijk mee in de brede ordeningsdiscussie met betrekking tot de NS en ProRail.

De heer De Rouwe vroeg wat de goederenvervoerders vinden van het voorstel van Keyrail. Het voorstel van de aandeelhouders is besproken met KNV. Ik kan mij voorstellen dat twee regisseurs op één net een schrikbeeld is voor elke goederenvervoerder, maar daarvan zal dus geen sprake zijn. Ik weet niet hoe dat misverstand is ontstaan, maar wat mij betreft is dat dus een misverstand. Keyrail zal het enige loket zijn voor de goederenvervoerders. Er zal uitgewerkt worden hoe dat er in de praktijk uit gaat zien, maar het is in ons aller belang dat vanaf de start een praktische en duidelijke werkwijze wordt geïntroduceerd. Ik zeg toe dat de goederenvervoerders daarbij betrokken zullen worden.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat Keyrail kan wat ProRail niet kan. De goederenvervoerders staan er nu bij ProRail alleen voor. De bundeling maakt dat effectiever. Keyrail kan het goederenvervoer gebundeld inbrengen bij ProRail en heeft een intrinsieke prikkel om van het goederenvervoer een succes te maken door de regie te voeren over die beheertaken. De samenwerking met de havenbedrijven is daarbij een van de kernfactoren, want de havenbedrijven vullen ProRail aan met hun eigen specifieke competenties en expertise.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wanneer de brief van Keyrail concreet wordt. De aandeelhouders en I en M zijn bezig met de uitwerking van Keyrail. Ik verwacht eind van dit jaar concrete resultaten, afhankelijk van de ordeningsdiscussie. Ook op dit punt wordt het hele voorwerk dus gedaan en wordt het uiteindelijk in het najaar concreet, maar het moet nu geregeld worden voor 1 januari.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Waarom kiest de staatssecretaris, gelet op de duidelijke link met de rest van de ordeningsdiscussie, er niet voor om de huidige concessie met een jaar te verlengen, zodat we straks in één keer een besluit kunnen nemen over de volgende concessie, die dan ook gelijk gaat lopen met de andere concessies? Het is inderdaad goed dat de vraag van de goederenvervoerders gebundeld wordt, maar waarom is daar dan een aparte concessie voor nodig? Je zou ook kunnen zeggen: men bundelt die vraag en biedt die gebundelde vraag aan bij ProRail, die daar vervolgens onder zijn concessie mee aan de slag gaat. Ik vraag mij nog steeds af waarom binnen de bestaande beheerconcessies zo'n aparte figuur nodig is om dit belang te kunnen verzekeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: De opdracht loopt simpelweg af. Er moet dus een nieuwe opdracht geformuleerd vinden en wij vinden dat het beter kan. Die slag wil ik nu gelijk maken. Ik zeg ook nadrukkelijk dat dit geen aparte concessie is. Het zijn twee concessies: een beheerconcessie en een vervoerconcessie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, maar we gaan daar wel degelijk een aparte figuur in zetten, met een eigen verantwoordelijkheid. In de brief wordt zelfs gesteld dat de belangen gelijkgeschakeld worden. Waarom twee officiële kapiteins op een schip? Je zou die bundeling van de goederenstromen ook buiten het formele kader kunnen doen. Ik ben nog op zoek naar de exacte meerwaarde van die inrichting. De concessie loopt af, maar concessies worden natuurlijk ook weleens met een jaar verlengd, zodat je daarna in één keer alle afspraken goed kunt regelen, met inachtneming van de ordeningsdiscussie die we intussen gaan voeren, in plaats van dat je nu voor een aantal jaren een nieuwe opdracht verleent die dan weer niet gelijk loopt met de andere opdrachten die we verlenen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp het punt van mevrouw Van Veldhoven, maar wij willen dat de partijen dicht op elkaar gaan zitten, dat er beter gebundeld wordt en dat er een verbeteringslag wordt gemaakt. Je maakt geen verbeteringslag met een verlenging van de concessie. We maken dus deze tussenstap – laat ik het zo formuleren – om de goederenvervoerder in een betere positie te brengen en de expertise van de havens beter te gebruiken. Ik begrijp dat dit misschien ongemakkelijk is, omdat dit qua tijd niet parallel loopt, maar ik vind verlenging van de concessie geen goede optie ten opzichte van hoe we nu inzetten op verbetering voor goederenvervoerders en op optimalisering van het spoor voor goederenvervoerders.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben blij dat we even een vlucht naar voren kunnen maken naar de definitieve structuurdiscussie over het spoor. Volgens mij gaan wij die discussie rondom de zomer voeren. Nog even ter verificatie: wordt dat voor de zomer of vlak na de zomer? Het is goed om die discussie te voeren en om op voorhand, voordat we die discussie voeren over hoe om te gaan met ProRail, de NS en andere regionale vervoerders, Keyrail alvast op afstand te zetten. Keyrail komt immers als het ware achter ProRail te zitten, want ProRail is aandeelhouder, net zoals de havens van Amsterdam en Rotterdam, en komt verder weg te zitten. De andere vervoerders op het spoor hebben daar geen enkele rol bij. Tegelijkertijd willen we wel een stevige eenloketfunctie, maar die kan heel goed bij het toekomstige ProRail worden ondergebracht. Daar zit ik aan te denken in plaats van aan twee aparte bv's, waarbij goederenvervoerders in feite geen rol spelen. Het lijkt mij dus goed om straks de definitieve ordeningsdiscussie te voeren, ook over Keyrail.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik neem de woorden van mevrouw De Boer zeer ter harte; we nemen die ook mee. De structuurdiscussie is na de zomer, want we hebben gezegd: eerst de inhoud en dan de structuur.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat nu naar het thema PHS.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven vroeg waarom nu toch wordt bezuinigd op het PHS. Daarbij gaat het om de 300 miljoen op goederenvervoer in Oost-Nederland. Ik loop daarmee eigenlijk deels vooruit op de discussie van maandag, maar dan oefenen we alvast een beetje. Door de lagere prognose van de groei van het goederenvervoer kunnen we in Oost-Nederland volstaan met één pad extrain plaats van twee paden. Daardoor kan ik met minder infra toe. Die projecten heb ik dan ook geschrapt. Het budget blijft echter intact, want de middelen die worden vrijgespeeld, worden weer ingezet, bijvoorbeeld bij Vught en Amsterdam CS. Dat zijn knelpunten binnen het PHS. Daarmee blijft dit dus binnen hetzelfde budget.

De heer Bashir vroeg of er geld is om overwegen in Oost-Nederland aan te pakken als het PHS slechts één extra goederenpad faciliteert. De keuze voor één extra pad in plaats van voor twee extra paden is, zoals gezegd, gebaseerd op de lagere groeiprognose voor het goederenvervoer. Waar dat nodig is voor het extra pad, worden overwegen aangepakt en worden andere inpassingsmaatregelen genomen. Aan het budget in het PHS voor inpassingsmaatregelen wordt niet getornd. Er wordt dus zeker rekening gehouden met de omwonenden. Het tweede extra pad wordt niet aangelegd, maar dat wil niet zeggen dat de schermen of, waar nodig, andere aanpassingen niet geplaatst worden. Integendeel, daar gaan we mee verder.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom ik in Oost-Nederland met het PHS kies voor keren in Deventer en niet voor het elektrificeren van de Twentekanaallijn. Ik kies pas wanneer het MER in mei er is, want dan zijn de consequenties van de alternatieven bekend. De Twentekanaallijn is een alternatief dat in het MER wordt meegenomen en is dus in beeld. Het is de vraag of met lagere prognoses, dus met minder treinen, een forse investering in infra voor de hand ligt, maar ik loop dus niet vooruit op het MER. Volgens mij hebben wij het daar al eerder over gehad.

De heer De Rouwe vroeg wanneer in het PHS nieuwe beslissingen worden genomen. Het PHS wordt uitgewerkt in verschillende planologische procedures, zodat de effecten voor de omgeving goed in beeld komen. Inmiddels worden drie MER-procedures doorlopen. De eerste is voor de goederenroute in Oost-Nederland. Het MER daarover komt in mei van dit jaar uit. Dan kan ik de besluiten over Oost-Nederland nemen. Voor het traject Rijswijk-Delft komt het MER eind dit jaar uit. Voor de goederenrouting Zuid-Nederland gaan we dit jaar de MER-onderzoeken uitvoeren. Daarover wordt in 2014 besloten. Voor het grootste infraproject in het PHS, de aanpak van het knelpunt Utrecht CS, streef ik naar uitvoering vanaf deze zomer. De oplevering is begin 2016 voorzien.

Mevrouw Dik-Faber heeft via de motie-Slob gevraagd naar de studie over het langetermijnperspectief voor het goederenvervoer. Zij is niet tevreden. Naar aanleiding van de motie-Slob is een onderzoek uitgevoerd, niet alleen naar het langetermijnperspectief voor het goederenvervoer, maar ook naar de binnenvaart, de Betuweroute en de kosten van de noordtak van de Betuweroute. Uit de nieuwe prognose blijkt dat er 20% minder groei is dan eerder werd verwacht. Daarbij is gekeken naar 2020, 2030 en 2040 en naar verschillende economische scenario's, ook naar een scenario met forse economische groei. De nieuwe prognoses zijn daarmee voldoende toekomstvast. De prognose geldt niet alleen voor de grensovergangen, maar voor de hele keten tussen de havens en de grens. Daarmee is een reëel beeld van het goederenvervoer gemaakt.

De heer Bashir vroeg of er ook gevaarlijke stoffen door Oost-Nederland gaan. Het spoor wordt gebruikt voor alle soorten goederenvervoer en daar vallen ook gevaarlijke stoffen onder. Een klein deel van het vervoer door Oost-Nederland bestaat uit gevaarlijke stoffen. Al het vervoer moet aan strenge veiligheidseisen voldoen. De infrastructuur is hier geschikt voor. De veiligheid is dan ook niet in het geding. Mocht de uitbreiding van het goederenvervoer leiden tot overschrijding van wettelijke vereisten, dan zullen maatregelen worden getroffen. Alles wat gebeurt aan vervoer van gevaarlijke stoffen, gebeurt dus volgens de regels, binnen de normen en binnen gemaakte afspraken. Afwijking daarvan betekent dat we aanvullende maatregelen moeten nemen.

De heer **Bashir** (SP): Allereerst dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Het valt mij wel tegen dat er 300 miljoen van Oost-Nederland wordt weggehaald en vervolgens in de Randstad wordt geïnvesteerd. Het feit dat er goederenvervoer naar Oost-Nederland moet via regulier spoor, is al een belasting voor de mensen. Ik wil graag van de staatssecretaris horen op welke manier zij de mensen tegemoet zal komen, zodat zij niet getroffen worden. Ik heb ook nog gevraagd naar de binnenvaart en het Twentekanaal. Daar ligt al heel veel natuurlijke infrastructuur om goederen naar Duitsland te vervoeren. Volgens mij moeten we daar vooral op inzetten in plaats van op nog meer goederen via regulier spoor door Oost-Nederland. Graag een reactie van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat er niet gezegd moet worden dat het PHS-geld van Oost-Nederland naar de Randstad gaat. Wat we doen, is het besteden binnen het PHS aan de belangrijkste prioriteiten die er liggen. Ik deel de mening niet dat het geld op die manier wordt versluisd. Wat betreft het Twentekanaal meen ik mij te herinneren dat de verschuiving van het goederenvervoer dat plaatsvindt naar binnenvaart maximaal 9% kan zijn, maar dat laat ik nog even checken. O, dat klopt.

De heer **Bashir** (SP): Die 9% ligt binnen de ambitie die wij nu hebben. Als wij als politiek zeggen dat wij ervoor willen zorgen dat er veel minder goederen via het spoor gaan en veel meer via het water, kunnen we daarvoor ook de bijbehorende investeringen doen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of wij niet die kant op kunnen. Er zijn heel veel mensen in Oost-Nederland die vrezen – deels terecht, deels onterecht – dat zij straks last zullen hebben van trillingen en van geluidsoverlast of dat zij straks in een gebied komen dat risico's met zich brengt als het gaat om het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wij kunnen daaraan tegemoetkomen door veel meer via de binnenvaart te laten vervoeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, dat onderzoek is gedaan. Er is gekeken naar de goederenvervoerstromen die er lopen en wat daarvan naar de binnenvaart zou kunnen. Ongeveer 9 tot 10% van de goederen die daar vervoerd worden, zou kunnen overgaan naar de binnenvaart. Het programma Beter Benutten is bekend. Er zijn allerlei wegen waar wij naar kunnen kijken. Als het gaat om trillingen en andere constatering die worden gedaan, zou ik dat willen laten lopen via de m.e.r. die nu wordt uitgevoerd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris verwees met betrekking tot het goederenvervoer Oost-Nederland naar het MER dat in mei beschikbaar komt. Daarin is ook de elektrificatie van de Twentekanaalroute opgenomen. Begrijp ik het goed dat het leiden van het goederenvervoer door de binnenstad van Deventer volgens de staatssecretaris nog niet definitief is, maar dat dit besluit op een later moment zal worden

genomen? Ik heb tot nu toe begrepen dat de staatssecretaris daar wel heel positief over was.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een kloof tussen een heleboel mensen voor de ene optie en een heleboel mensen voor de andere optie. Ik wacht het MER af, waarin al die opties worden meegenomen. Naar aanleiding daarvan zal ik verdere besluiten nemen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Als ik het goed begrijp is de optie dwars door de binnenstad van Deventer en daar keren een van de opties die worden onderzocht.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan de opdracht voor de m.e.r. niet helemaal reproduceren, maar alle opties die daarin staan, worden meegenomen.

De **voorzitter**: Ik zie verder geen vragen, dus ik stel voor dat de staatssecretaris overgaat naar het volgende thema: de stations.

Staatssecretaris **Mansveld**: Over de stations heeft mevrouw De Boer gevraagd wie bepaalt wanneer en hoe er wordt geïnvesteerd in een nieuw stuk spoor of een nieuw station en of de lokale overheden hierbij worden betrokken. Zij vroeg ook of hiervoor een kader kan worden ontwikkeld met het IPO en de SkVV. De investeringen worden door de overheden bepaald op basis van capaciteitsanalyses die ProRail in opdracht van mijn ministerie of de betreffende regionale overheid uitvoert. Bij alle investeringen zijn regionale en lokale overheden betrokken. Voor nieuwe stations is er een spelregelkader. Op basis van aanvragen van een regio of vervoerder kunnen nieuwe stations worden gezien. De initiatiefnemer bepaalt in overleg met ProRail en de betreffende vervoerder of een nieuw station kansrijk is. Als de initiatiefnemer, ProRail en de vervoerder dit positief beoordelen, zal ik besluiten over een planstudie in het kader van het MIRT. Dat is het moment waarop een regionaal initiatief het MIRT in kan stromen. In het kader van de Lange Termijn Spooragenda zal worden gezien of en hoe de regionale overheden bij de besluitvorming over investeringen kunnen worden betrokken.

Op Tweede Paasdag heeft mevrouw Van Veldhoven het idee naar voren gebracht om het eigendom van de stations van de NS over te brengen naar ProRail, om regionale vervoerders een eerlijker speelveld te verlenen. D66 beoogt een gelijk speelveld voor andere vervoerders dan de NS. De door D66 aangedragen oplossing om de stations van de NS naar ProRail over te dragen, betekent het ontnemen van eigendom. Ik realiseerde mij net dat het overgaan hiervan zou betekenen dat ProRail die stations van NS zou moeten kopen. Ik was even aan het bedenken hoe die geldstromen dan zouden lopen. Zij zijn eigendom van de NS. Wij kunnen daar niet eenzijdig over beslissen. Bovendien is dat zeer kostbaar, omdat I en M als subsidieverlener van ProRail dan die stations de facto zelf moet kopen of huren.

Al met al weet ik niet of zo'n omvangrijke operatie van eigendomsoverdracht de juiste weg is. Net als D66 vind ik een gelijk speelveld heel belangrijk. In 2009 zijn er voor alle circa 100 stations langs de decentrale lijnen afspraken gemaakt met de NS. In aanvulling daarop ben ik nu bezig met de implementatie van Europese regels, waardoor ik de toegang tot diensten en voorzieningen op de stations ook in wetgeving vastleg. Daar heeft de NMa weer een belangrijke rol in. Daarnaast kijk ik samen met de NS en ProRail naar het verbeteren van de organisatie van het beheer en de vernieuwbouw van stations. Ik zeg hierbij toe dat ik de positie van regionale vervoerders ook onder de aandacht breng.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik begrijp best dat het lastig is om in één keer te zeggen: trek maar een paar miljard uit de kast om vastgoed over te nemen, maar er zijn wel degelijk verschillende modellen waar je aan zou kunnen denken. Het is een feit dat de NS nu om niet, als enige, de exploitatierechten heeft van dat soort stations en dat er allerlei versnippering is op het gebied van beheer. De staatssecretaris geeft zelf aan dat zij ook naar dat punt wil kijken. Het gaat om het om niet hebben van die exploitatierechten, waar mogelijk een beter rendement uit te halen is voor de reiziger en voor de schatkist. ProRail moet soms betalen voor een soort recht van overpad door die stations heen. Dat zijn toch zaken die eigenlijk heel vreemd zijn. Ik zie dat er hoofden worden geschud naast de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zie ik niet.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, dat ziet u niet.

De **voorzitter**: Dat is overigens ook niet relevant.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kortom, ik vraag de staatssecretaris om er toch iets ambitieuzer in te zijn. Het gaat over de vergoeding voor de transferfunctie. De NS krijgt iets om niet, een exclusieve exploitatie, en dan moet een andere staatsdeelneming een vergoeding voor de transferfunctie betalen. Een ander punt is dat commerciële exploitatie mogelijk voor de schatkist beter zal uitpakken dan alleen wat de NS doet. Dat zijn zaken waar wij eens naar moeten kijken, nog los van de vraag of je het gebouw aankoopt.

Staatssecretaris **Mansveld**: ProRail is op een aantal van die stations beheerder, maar het dagelijks beheer wordt uitgevoerd door de NS en daarvoor wordt betaald. De vraag is ook wel, zoals de heer Bashir zei, voor welk probleem dit de oplossing is. De tevredenheid over stations is heel hoog. Daar worden enorme slagen gemaakt. Ik begrijp wel dat u vraagt hoe zuiver het is, als je goed kijkt, maar het is niet zomaar een weeffout. In feite wilt u die zaken bij NS uit eigendom halen en elders neerzetten, maar dat is ingewikkeld. Zoals ik al zei, ik wil wel bekijken hoe een en ander geregeld is, maar om die hele exercitie uit te voeren zouden wij als subsidiegever van ProRail stations moeten gaan aankopen. Ik denk toch niet dat dit uw wens is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nee, ik ben het helemaal met de staatssecretaris eens dat we genuanceerd moeten bekijken hoe we dit aanpakken. Ik ben blij dat de staatssecretaris met D66 onderschrijft dat je met elkaar werkt naar een gelijk speelveld, waarin alle spelers volgens dezelfde regels spelen. Zij onderschrijft ook dat er wat dat betreft een aantal punten van verbetering zijn. Ik zie graag een brief van de staatssecretaris tegemoet welke punten wij volgens haar kunnen verbeteren en wat haar concrete voorstellen zijn. Het principiële punt is dat je infrastructuur en vervoer zo veel mogelijk moet scheiden om dubbele petten en vermenging van rollen te voorkomen. Ik zie dat de staatssecretaris dat wel met mij eens is en ik ben heel benieuwd welke mogelijkheden zij daarvoor ziet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven vraagt om een brief toe te zeggen over wat er te verbeteren is, maar dan moet ik eerst weten wat de problemen zijn. Wat is nu precies haar vraag? Ik durf het woord «onderzoek» inmiddels bijna niet meer te gebruiken, maar wil zij dat ik ga onderzoeken wat de problemen zijn?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven krijgt nog de gelegenheid om dat uit te leggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dank u wel. Het gaat om een aantal vragen, zoals in welke mate er sprake is van vermenging van de rollen die de NS heeft als vervoerder en als beheerder en uitbater van die stationsgebouwen. In welke mate is die exclusieve exploitatie het beste belegd bij de NS? Zou het voor de schatkist beter kunnen uitpakken als dat op een andere manier wordt belegd? Kan het beheer van de hele infrastructuur, dus inclusief stations, worden verbeterd door vereenvoudiging van de verantwoordelijkheidstoedeling? Zouden regionale of decentrale vervoerders dan een betere dienstverlening kunnen krijgen van de infrastructuurbeheerder, die nu gedeeltelijk ProRail en gedeeltelijk NS is? Dat zijn allemaal vragen waarbij je kunt zeggen dat de stations van de NS richting ProRail moeten gaan. Dan gaat het vooral om het beheer ervan en de dienstverlening die van die stations uitgaat. Op die vragen zou ik graag een antwoord willen van de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mijn vraag aan u is of u mij toestaat om deze vragen in tweede termijn te beantwoorden, want volgens mij heb ik delen ervan al beantwoord. Ik kom hier in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: Dat sparen we op. Dan gaan we naar het thema ERTMS.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Hoogland vraagt hoe ik ervoor ga zorgen dat het pilotproject met de corridor snel start. Zoals bekend is de pilot Amsterdam-Utrecht gestart. Daar vinden proefritten plaats. Binnenkort worden er ook goederentreinen en sprinters getest. Ik laat het mede van deze pilot afhangen of er ook al op de Hanzelijn moet worden gereden met ERTMS. Ik heb al eerder gezegd dat de afweging over ERTMS best ingewikkeld is. Begin je op het drukste spoor of op de minst bereden sporen? Daar zal naar gekeken moeten worden.

Ik heb al eerder verteld dat ik in Denemarken ben geweest. Ook daar is heel nadrukkelijk bekeken welke keuze wordt gemaakt. Ik heb in het VAO ook tegen mevrouw Dik-Faber gezegd dat ik wil voorkomen dat er steeds een pilot als voorbeeld wordt genomen en dat er wordt gezegd: laten we dat eerst doen. Ik zou dat graag in samenhang zien, om een bewuste keuze te maken, want ik denk dat er ook financiële consequenties aan verbonden zijn. Hoe ga ik ervoor zorgen dat de pilots en corridors snel worden gestart? Ik wil deze pilots zo snel mogelijk laten starten, maar deze wel plaatsen binnen een brede afweging over ERTMS.

De heer Hoogland vroeg ook hoe ik omga met de spanning tussen de lange en de korte termijn bij het ERTMS-project. Die spanning zit met name bij ATB-Vv versus ERTMS. Ik heb al eerder gezegd dat ik het belangrijk vind dat veiligheid gewaarborgd blijft en om te bekijken in welke mate er nog geïnvesteerd moet worden in ATB-Vv voordat ERTMS wordt uitgerold. Ik heb ProRail gevraagd om een analyse en een voorstel over welke prioriteiten er zijn en waar. Ik verwacht deze analyse op zeer korte termijn. Dat spanningsveld zal ook in de volgende Railmap aan de orde komen.

De heer Hoogland vraagt ook welke voorwaarden ik stel aan de NS voor invoering van ERTMS. Ik zal in ieder geval voorwaarden stellen en die zal ik meenemen in de nieuwe concessie. Welke voorwaarden dat exact zullen zijn, is mede afhankelijk van het onderzoek in de verkenningsfase. Op basis daarvan neem ik het voorkeursbesluit, dus dat zal in de concessie worden meegenomen.

De heer Bashir zegt dat wij minder reserveren dan in Denemarken, waar ze minder spoor hebben. Hij vraagt hoe die bedragen zijn opgebouwd. Er moet onderscheid worden gemaakt tussen een reservering en kosten. Hij stelde dat Denemarken 38% minder spoor heeft, terwijl de kosten voor

ERTMS daar hoger zijn. 2 miljard betreft een reservering. Ik heb al eerder gezegd dat de echte kosten lager of hoger kunnen uitvallen. Dat wordt onderzocht in de verkenningsfase. Dan zullen de echte kosten blijken. Dat zoek ik nu uit. Die 2 miljard vormen een reservering voor een start. In België lijkt het hele ERTMS voor dat bedrag ingevoerd te kunnen worden. Het onderzoek in de verkenningsfase zal diepgaander en uitgebreider zijn dan het onderzoek van de TU Delft voor de commissie-Kuiken. Ik zal dat rapport aan de Kamer toezenden.

Mevrouw Dik-Faber vraagt waarom wij wachten tot 2016 met de inbouw van ERTMS in treinen. Zij heeft vorige week haar motie hierover aangehouden. Ik heb al eerder gezegd dat de inbouw van ERTMS een onderdeel is van de Railmap en dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat in dezen. Ik heb daarvoor de metafoor van de piramide gebruikt. Het is heel verstandig om op een brede basis keuzes te maken, omdat het gaat om een langlopend project waarmee grote investeringen gemoeid zijn. Bovendien zijn hierbij aanbestedingen aan de orde.

Ik sluit niet uit dat de NS en andere vervoerders voor 2016 kunnen starten met de inbouw. Zowel de ombouw als de aanbesteding kost tijd. Ik wacht dus niet af, maar ik wil de tijd zorgvuldig opgebouwd invullen, want de winkel moet wel openblijven tijdens de verbouwing. We hebben echt een van de drukst bereden spoorwegnetten ter wereld en we kunnen niet alle treinen langs de kant zetten.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de reservering van 2 miljard te laag is en of daarmee niet een probleem wordt gecreëerd voor de toekomst. Deze reservering geeft het belang aan dat ik hecht aan ERTMS, maar die 2 miljard is een reservering en geen gedetailleerde kosteninschatting. Als je een huis gaat bouwen, weet je ook niet wat het laatste schilderij gaat kosten op het moment dat de schop de grond ingaat. Zoals ik al zei, denkt België het voor 2 miljard te kunnen, maar 2 miljard is inderdaad niet taakstellend. Er komt pas een raming na de verkenningsfase. Als er dan geen ruimte is in het Infracfonds, dan is de vraag hoe we omgaan met het tijdspad voor ERTMS, dus daar kom ik op terug bij de Kamer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik was hier in eerste termijn niet aan toegekomen wegens tijdgebrek. De verkenningsfase van ERTMS is vorige week ook aan de orde gekomen. Wanneer is deze naar verwachting afgerond? Is dat voor of na de zomer? Het zou mooi zijn als het voor de zomer is, omdat wij belang hechten aan snelle invoering van ERTMS.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is toegezegd voor na de zomer. Er schiet mij nog een vraag te binnen van de heer Hoogland. Hij vroeg of dit een groot project moet zijn. Ik ga er niet over, want het is aan de Tweede Kamer om er iets van te vinden, maar ik kan er bevestigend op antwoorden. Ik denk dat het belangrijk is dat een project dat zo lang loopt, waar zo veel geld mee is gemoeid en waarbij zo'n grote aanbesteding plaatsvindt, een groot project is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik hoor graag iets meer over wanneer dat ongeveer komt. Als het niet voor de zomer lukt, dan het liefst zo snel mogelijk na de zomer. Wordt het september of oktober?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk niet dat het zo snel mogelijk na de zomer wordt, maar dat het ruim na de zomer wordt en dat u moet denken aan november.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp dat de staatssecretaris en ik het niet eens zullen worden over de invoering van ERTMS. Er ligt al een heel duidelijk rapport van de commissie-Kuiken, waarin ERTMS onder de projecten is geschaard die vertraging oplopen of zelfs bewust worden

uitgesteld. Ik denk dat er eigenlijk geen drempels meer zijn en dat we nu aan de slag moeten gaan. De commissie-Kuiken heeft geadviseerd om aan de kant van het materieel te beginnen en daar te starten met het inbouwen van ERTMS. De staatssecretaris heeft het woord «zorgvuldigheid» vandaag een paar keer gebruikt en vorige week ook. Ik begrijp dat dit vooropstaat, maar ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Bashir hoeveel je nog wilt onderzoeken. Er ligt een heel duidelijk onderzoeksrapport van de commissie-Kuiken, met aanbevelingen. Volgens mij biedt dat voldoende handvatten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat het eerst in het materieel wordt ingebouwd, dat doen we ook. Ik heb al gezegd dat ik in Denemarken ben geweest. Daar hebben ze vijf jaar gedaan over het aanbestedingstraject. Dat hebben ze uitermate zorgvuldig gedaan en daar hebben ze veel geld mee bespaard. Ze hebben een aantal heel bewuste keuzes gemaakt. Ik wil niet zeggen dat het hier net zo lang gaat duren, want Denemarken heeft aangeboden een deel van de expertise met ons te delen, zoals ik al heb gezegd. Ook andere landen zijn ermee bezig. Ik denk dat haastige spoed zelden goed is, als het gaat om een bedrag of een project van deze grootte en om de keuzes die daarbij gemaakt worden. Het betreft ons totale spoornet.

De heer **Bashir** (SP): Samen met collega's heb ik gevraagd om een kostenplaatje van ERTMS of een onderbouwing van die 2 miljard. Het is heel veel geld, want het gaat om € 200 per huishouden in Nederland. Op grond van de brief krijg ik niet echt vertrouwen in een goede raming van deze reservering. Ik kan er niet zoveel mee op basis van deze brief. Hoe komt de staatssecretaris aan die 2 miljard? Hoe zou zij dat aan iemand op straat uitleggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik benadruk dat het geen raming is, maar een reservering. Ik begrijp dat de indruk bestaat dat het voor dit bedrag gaat gebeuren, maar dat weten we niet. Daarvoor heb ik de verkenningsfase nodig. Die tijd ga ik ook nadrukkelijk nemen.

De heer **Bashir** (SP): Ik bedoelde een reservering in plaats van raming. In de brief staat bij voetnoot 9 dat voor het vervangen van beveiligingssystemen, waaronder bekabeling en interlockings, 600 miljoen nodig is. Het gaat om een bedrag van 2 miljard dat wij als Kamer moeten reserveren, maar daar staat opeens een bedrag van 600 miljoen. Ik kan als controleur van de regering niet op een goede manier onderbouwen waarom ik dat wel of niet wil. Als dit niet nader wordt onderbouwd bij de begroting, wijs ik erop dat wij op basis van de voorliggende brief geen groen licht kunnen geven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, ik heb die verkenningsfase nodig om tot een bedrag te komen. Hier is een raming gedaan op basis van een aantal indicatoren, die ik ook aangeef. We kennen het bedrag van Denemarken en de aannamen van België. Ik denk dat er zorgvuldigheid moet worden betracht. Er moet een verkenningsfase doorstaan worden. Misschien dat de heer Bashir op dit moment een bedrag kan aangeven en dat volledig kan onderbouwen, maar ik kan dat niet. We hebben nu 2 miljard gereserveerd, omdat het een project is dat lang duurt, waarbij het om veel geld gaat, en dat belangrijk is omdat het onder andere gaat om het veiligheidssysteem van het spoor. Ik heb al eerder gezegd dat de vraag is of er synergie kan zijn met het PHS. Daar moet naar gekeken worden in de verkenningsfase, om uiteindelijk te komen tot een goede aanname over wat het kost.

De **voorzitter**: Ik heb even een punt van orde, want ik zie dat mevrouw Van Veldhoven nog een interruptie wil plaatsen, maar zij is al door haar interrupties heen. We kunnen mikken op een ruime tweede termijn, waarin u alle punten die u gemist hebt meeneemt, of we kunnen meer interrupties toestaan, maar dan denk ik dat de tweede termijn misschien in het gedrang komt. Ik heb de neiging om te kiezen voor een tweede termijn. Ik zie dat de leden daarmee akkoord gaan. Dan blijft het bij drie interrupties per persoon. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de overgang Diemen ook wordt aangepakt als onderdeel van het overwegenprogramma. De Kamer ontvangt op korte termijn een brief met de planning van de uitwerking van het overwegenprogramma. Daar is geld voor gereserveerd, zoals bekend. Dat stond ook in het regeerakkoord. Deze zomer wil ik de eerste keuzes maken voor de prioritering van de overwegen die aangepakt moeten worden. Deze zomer zal er een eerste grove indicatielijst komen, op basis waarvan verdere beslissingen zullen worden genomen. Daarbij zal ook een afweging over Diemen en de Gooilijn worden gemaakt.

Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd of de NMa wordt betrokken bij de adviezen die uit de audit komen met betrekking tot de onderhoudscontracten voor het spoor. De NMa volgt de ontwikkelingen rond de aanbesteding van de PGO-contracten op de voet en zal hierbij dus betrokken worden. Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd of er mogelijkheden zijn om aanbestedingen in het spooronderhoud versneld uit te voeren, bijvoorbeeld in 2016. Nadat de uitkomsten bekend zijn en de noodzakelijke aanpassingen in de contractering zijn doorgevoerd, zullen de PGO-aanbestedingen weer starten. Dit gaat stapsgewijs, gekoppeld aan het aflopen van de reguliere OPC-contracten. Naar het huidige inzicht is dit proces voor 2016 afgerond. Ik zal ProRail vragen om te bekijken of dit ook sneller kan.

De heer Bashir heeft gevraagd waarom de start van de pilot klein onderhoud door ProRail niet wordt gemeten. Ik heb in het AO van 6 maart jongstleden de toezegging gedaan om de Kamer voor het herfstreces over het al dan niet starten van de pilot te informeren. Die toezegging herhaal ik hier.

Mevrouw De Boer en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd of binnen het budget van 515 miljoen partiële viersporigheid voor OV SAAL mogelijk is. Ja, dat is inderdaad nog steeds mogelijk. Ik zal de Kamer voor het AO over het MIRT van aanstaande maandag informeren over de afspraken die ik eind vorige week met de regio heb gemaakt over OV SAAL op middel-lange termijn. Ik stel voor dat we de afspraken in deze brief betrekken bij het notaoverleg op 8 april.

De heer Bashir heeft gevraagd wat ik ga doen met het traject Utrecht-Breda. In het recente verleden zijn er vele onderzoeken uitgevoerd naar deze verbinding. De afwegingen zijn daarbij niet zodanig geweest dat tot aanleg is besloten. De verhouding tussen kosten en baten is daarvoor simpelweg niet positief genoeg. In deze tijden is in het MIRT geen financiële ruimte voor een dergelijke nieuwe lijn. Ik kies nu voor investeringen die het beste aansluiten bij de spoordoelstellingen in de Lange Termijn Spooragenda, maar daarover zullen wij nog met elkaar spreken. Mevrouw Dik-Faber vraagt of ik een handtekening kan zetten voor extra geld voor Eindhoven-Heerlen-Aken. Met de provincies, de vervoerders en de Duitse partners zijn wij bezig om op korte termijn te komen tot een IC-verbinding. Dat is de eerste stap en daarna willen we op basis van de ervaringen, zoals de vervoersgroei, invulling geven aan eventueel noodzakelijke infrastructurele aanpassingen, zoals dubbelspoor en elektrificering. Hiervoor heb ik al 24 miljoen beschikbaar gesteld. Ik vind het nu te vroeg om hierop verder vooruit te lopen met extra investeringen. Ik kan zeggen dat de lobby over dit traject mij regelmatig bereikt

en dat ik vrij actief in gesprek ben met de regio. Ik wil niet zeggen: om het uur, zeg ik tegen mevrouw De Boer, maar wel regelmatig en ook op niet helemaal logische tijden.

Mevrouw Dik-Faber vraagt wanneer het besluit over de Valleilijn komt. Er zijn twee maatregelenpakketten voor decentraal spoor. In beide is de Valleilijn opgenomen. Het pakket 2008 gaat over het verbeteren van de punctualiteit. Voor de zomer wordt een besluit genomen over realisatie op basis van de lopende planstudie. Het pakket 2011 gaat over oplossingen voor capaciteitsknelpunten binnen het programma Beter Benutten. Hiervoor worden maatregelen op de Valleilijn onderzocht. Ik verwacht nog deze zomer een keuze te maken in overleg met de regio.

De **voorzitter**: Daarmee is de staatssecretaris aan het eind van haar termijn gekomen. Ik stel voor dat wij in tweede termijn een spreektijd aanhouden van drie minuten per persoon. Ik begin aan de andere kant, te weten bij mevrouw Van Veldhoven, die net als de heer Klein wat eerder weg moet. Ik neem aan dat niemand daar bezwaar tegen heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Heel hartelijk dank, voorzitter. We hebben al een uitgebreide discussie met elkaar gevoerd, dus ik zal mijn tweede termijn kort houden. Ik ben natuurlijk vooral heel erg benieuwd naar de antwoorden van de staatssecretaris over de stations. Nog even over ERTMS. Mijn fractie maakt zich gewoon zorgen dat die reservering van 2 miljard niet voldoende is. De staatssecretaris doet een bedrag dat ongeveer 25% daarvan is, af als het laatste schilderij aan de muur, maar dat ben ik niet met haar eens. Als die reservering hoger moet zijn, moeten we ons dat bijtijds realiseren, zodat we weten hoeveel ruimte er nog is. De budgetten voor spoor zijn heel krap, zeker omdat alle ruimte in het Infrastructuurfonds tot 2028 helemaal belegd gaat worden door dit kabinet. Daardoor zal er voor volgende kabinetten heel weinig overblijven om klappen op te vangen met een nadere prioritering. Ik maak me daar echt zorgen over.

Ik heb ook gevraagd of er een structureel soort spoorluik in het MIRT zou zijn. Enkele partijen hebben daarop aangedrongen en vinden dat van belang. Ik heb ook gevraagd naar de samenwerkingsparagraaf in concessiecontracten en wie de regievoerder zou moeten zijn. Er blijven toch nog vragen hangen over de stations. Ik wil met een paar concrete voorbeelden duidelijk maken aan de staatssecretaris waar het naar mijn mening beter kan. Ik begrijp dat ProRail verplicht is om het schoonmaken van de stations aan te besteden bij de NS. Waarom zou dat verplicht bij de NS moeten? Zou dat niet beter, makkelijker of wellicht goedkoper kunnen als het een vrijere aanbesteding is? Verder betalen regionale vervoerders voor het huren van een ruimte hetzelfde als de Pizza Hut, terwijl de Pizza Hut een commerciële organisatie is. Het is voor de regionale vervoerders van belang voor de goede dienstverlening aan de reizigers dat zij zo'n ruimte kunnen huren. Dat drijft die regionale vervoerders op kosten en plaatst hen dus weer in een andere concurrentiepositie ten opzichte van de NS. De staatssecretaris refereerde kort aan de afspraak uit 2009. De vraag is of regionale vervoerders die stations ook om niet mogen exploiteren. Mogen zij de eventuele winst daarvan ook in hun zak steken? Waarom betaalt ProRail eigenlijk transfergeld aan de NS, als dat rechtstreeks uit een subsidie van I en M komt? Dan zijn we toch balletje-balletje aan het doen met belastinggeld? Is dat nu wel handig? Dat zijn een paar concrete voorbeelden voor de staatssecretaris om verder op in te gaan.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik denk dat we maandag bij het notaoverleg over het MIRT wel terugkomen op de vragen die ik heb gesteld over de infrastructuur, bijvoorbeeld over Elst. Over de boetesystematiek is geantwoord dat de NS dat niet leuk vindt, maar dat is mij wat te

mager. Je zou moeten kijken naar een werkelijk sturingsmechanisme. Er schijnen meerdere boetes uitgedeeld te worden. Dan ontstaat er op een bepaald moment gewenning, zodat de boetes niet meer zo tellen.

Aansturing kan ook zijn om de teugels te laten vieren of aan te trekken. Dat zou wellicht ook een systematiek kunnen zijn.

Ik dank de staatssecretaris voor haar uitgebreide en positieve antwoord over het idee om de nachttrein Utrecht-Amersfoort verder in te zetten, zeker gelet op de positieve reactie van de gemeente Amersfoort. Dat zal goed opgepakt worden. Ik wacht de resultaten van het aangekondigde onderzoek af.

De staatssecretaris heeft over de langetermijnvisie gezegd dat er nog veel uitgewerkt moet worden of in de steigers staat. Er moeten nog doelen geoperationaliseerd worden en we staan aan de vooravond van een heleboel. Ik denk dat we rustig moeten afwachten wat er verder zal gebeuren.

Ik heb nog een opmerking over de stations, die de staatssecretaris wellicht ook mee kan nemen. Het gaat ons er niet zozeer om een beter rendement te halen voor de NS, want beter rendement betekent hogere kosten voor de huurders van de kleine winkels, die deze per definitie weer moeten zien te verhalen op de reizigers.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording, die soms bij interruptie iets scherper werd aangezet, en zo hoort het ook in een debat. Desalniettemin zijn er nog een paar dingen waarover we nader moeten spreken, ofwel in een VAO ofwel in tweede termijn.

Allereerst de winterproblemen en de be- en bijsturing. Daar ging het interruptiedebat tussen de staatssecretaris en mij al even over. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat de brief die dit jaar is gestuurd, waarin staat drie tot vijf jaar, voor haar onacceptabel is, want ik hoor haar drie jaar zeggen. Dat is wat anders dan de ruimte van vier of vijf jaar die hierin wordt gevraagd. Ik hoor hiervan graag een bevestiging van de staatssecretaris.

Er zijn diverse regionale vervoerders die ons er terecht regelmatig even op attent maken dat zij ook meedoen en graag serieus genomen willen worden, ook in het voortraject. De staatssecretaris gaf aan dat de operationele uitwerking bij NS en ProRail ligt. Toen zei zij: maakt u zich geen zorgen. Dat zal ik ook niet doen, maar ik heb die woorden wel opgeschreven. Ik vertrouw erop en ik ga ervan uit dat de staatssecretaris hier alert op zal zijn. Ik wijs er wel op dat ProRail op zichzelf geen belangenbehartiger is van de regionale vervoerders. ProRail werkt uitsluitend en alleen in opdracht van de staatssecretaris, dus ik ga ervan uit dat zij erop toeziet dat ook die andere belangen goed geborgd worden. We zien in de loop van de tijd wel hoe dat loopt. Die partijen zijn ook mans genoeg om zich bij ons te melden als het anders loopt.

Ik vind dat het antwoord van de staatssecretaris over de KPI's rond ProRail te vaag en te mager is. Onze stelling is dat de overheid tot taak heeft om die KPI's te stellen. De overheid moet de eisen stellen in plaats van naar elkaar te verwijzen, want dat is volgens mij nog steeds het risico. We komen uit een situatie waarin ProRail deze zelf mocht bepalen. De staatssecretaris vraagt ook of dat nog wel van deze tijd is, maar de CDA-fractie vindt dat de overheid de eisen moet stellen, zowel voor de NS als voor ProRail. Het is prima om daarover van gedachten te wisselen, maar niet dat zij dat zelf besluiten. Ik overweeg om hierover een motie in te dienen.

Dan de ketenzorgplicht. De fiets en de auto werden ook al door anderen genoemd. Kan er in de komende concessie ook een ketenzorgplicht komen? Dat is mij niet helemaal duidelijk geworden uit het antwoord van de staatssecretaris.

Ik hoorde de staatssecretaris ook zeggen dat er nog een discussie komt over de ordening in verband met Keyrail. Zij neemt dat mee in die brede discussie. Ik vraag me oprecht af hoe het voornemen om de concessie te verlenen, waarbij er veel vraagtekens zijn over hoe en wat, zich verhoudt tot de discussie over de ordening die nog moet plaatsvinden. Volgens mij moet het zo zijn dat er eerst ordening plaatsvindt en dat er pas daarna handtekeningen worden gezet.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording van alle vragen. Bij de Lange Termijn Spooragenda hebben wij gezegd dat de doelstellingen absoluut niet SMART zijn geformuleerd. De staatssecretaris gaf aan dat dit inderdaad zo is, maar dat de spooragenda nog wordt uitgewerkt. Ik begrijp dat ik nog ten minste een halfjaar geduld moet hebben voor een nadere operationalisering van de doelen. Dat voelt wat ongemakkelijk, omdat de thema's wel benoemd zijn, maar ik heel weinig handvatten heb voor het voeren van de discussie met de staatssecretaris. Ik noemde als voorbeeld de reistijdverbetering. Het is niet duidelijk waar de staatssecretaris voor kiest. Daarom vind ik het lastig om het debat over dit soort onderwerpen met de staatssecretaris te voeren.

We hebben ook even gesproken over goederenvervoer. De staatssecretaris gaf aan dat er 20% minder groei is dan verwacht. Ik neem graag aan dat dit uit onderzoeken blijkt. Ik heb echter een duidelijk signaal gekregen dat er in de regio-Oost sprake is van groei van het goederenvervoer. Mijn zorg blijft hoe de beschikbare capaciteit, ook voor het reizigersvervoer, zich verhoudt tot deze toename van het goederenvervoer. Gaat die toename van het goederenvervoer het reizigersvervoer niet in de weg zitten als wij daarvoor geen langetermijnvisie opstellen? Daar ging ook de motie van mijn collega Slob over.

Ik begrijp dat wij nog een brief krijgen over OV SAAL. Ik heb eraan gerefereerd dat er in het Lenteakkoord geld is gereserveerd voor regionale spoorlijnen. De staatssecretaris is ingegaan op de Valleilijn, maar er was ook geld bestemd voor twee andere spoorlijnen: Zwolle-Enschede en Arnhem-Doetinchem. Ik hoop dat de Kamer daarover vandaag middels een brief of op andere wijze wordt geïnformeerd, want de bedoeling bij het Lenteakkoord was om dat geld snel in te zetten.

Er is nog één vraag blijven liggen. Er is in 2008 een hele lijst quickscanmaatregelen opgesteld voor regionale spoorlijnen. Voor zover ik weet is er op dit moment slechts één project in uitvoering, terwijl alle andere projecten nog niet zijn gestart. De bedoeling was dat zij in 2012 afgerond zouden worden.

Ik sluit mij aan bij de woorden van mijn collega De Rouwe over de be- en bijsturing. Ik ga ervan uit dat de ambitie is om de regionale spoorvoerders bij de toekomstplannen te betrekken, maar ik geef de staatssecretaris alvast mee dat ik van hen een brief heb ontvangen dat dit op dit moment naar hun idee absoluut niet het geval is en dat zij graag meer betrokkenheid willen bij het proces.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik vind het buitengewoon jammer dat de spoorlijn Breda-Utrecht niet in de Lange Termijn Spooragenda wordt meegenomen, want we hebben het over een periode tot 2040. De staatssecretaris verwijst naar een negatieve kosten-batenanalyse van Breda-Utrecht, maar er zijn ook wegprojecten die miljarden kosten, zoals de Blankenburg-tunnel, het doortrekken van de A15 en het verbeteren van de A27, en dan hebben we het ook niet over een kosten-batenanalyse. Bij de Blankenburg-tunnel is deze ook niet echt positief. Het gaat erom een ontbrekende schakel in het spoornetwerk aan te pakken en dat is het stuk Utrecht-Breda. Daardoor zou de verbinding met het zuiden beter worden.

Als het gaat om 2040 heb je het ook over de tijd na de ambtsperiode van de staatssecretaris. Er wordt heel veel tijd en geld besteed aan de Lange Termijn Spooragenda. Dan zeg ik tegen de staatssecretaris: doe het dan ook goed, zodat uw ambtsopvolgers kunnen verwijzen naar het onderzoek voor de Lange Termijn Spoorwegagenda van hun ambtsvoorganger, die dit en dat erin heeft gekregen. Dan heb je er ook wat aan. Als de SP mag meebesturen, kan ik zeggen dat wij in ieder geval ook hiernaar zullen kijken. Als de staatssecretaris dat nu alvast doet, komt er nog iets positiefs uit en dan kunnen we elkaar daarin vinden.

Ik vind dat de staatssecretaris bij het goederenvervoer in Oost-Nederland geen gevaarlijke stoffen, zoals lpg of chloor, door bewoond gebied mag laten rijden, in ieder geval niet in de mate waarin dat zometeen gaat gebeuren. Dat is onverantwoord. Laten we de Betuwelijn op een goede manier daarvoor gebruiken, zodat er straks geen gevaarlijke stoffen door Oost-Nederland gaan. De staatssecretaris wijst op de onderzoeken die zijn gedaan om het goederenvervoer over de binnenvaart te krijgen. Ik wijs erop dat het doorgraven van het Twentekanaal naar Duitsland daarin niet is meegenomen, terwijl daardoor meer goederen over het water zouden gaan. Kan de staatssecretaris daarop reageren?

De woordvoerders van de SP, zoals Emile Roemer, Alda Gerkens en ik, hebben altijd gepleit voor ERTMS. Samen met andere fracties, die inmiddels de meerderheid vormen in de Tweede Kamer, zijn wij warme pleitbezorgers van ERTMS. Als het zo ver komt dat wij overgaan tot de aanleg van ERTMS, vraag ik de staatssecretaris om een goede onderbouwing, die wij kunnen controleren. De brief die wij nu hebben gekregen, daar kan ik echt helemaal niets mee. Het betreft een reservering die net zo goed 4 miljard kan zijn als 900 miljoen, zoals de commissie-Kuiken zegt. Ik kan hiervoor geen groen licht geven. Ik zou echt een goede onderbouwing willen hebben, want anders kan ik dat niet steunen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik twitter me al een ongeluk, met al die toezeggingen. Ik ben eerlijk gezegd wel blij met een aantal daarvan, ook met de toezegging van collega Bashir dat hij minder onderzoeken gaat vragen. Dan hebben we toch wat meer overzicht in de aanloop naar dit soort overleggen.

De **voorzitter**: Moet deze genoteerd worden in de lijst van afspraken?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik dacht dat u deze al genoteerd had, maar goed, bij dezen dan. Ik ben blij met een aantal toezeggingen, zoals over het programma voor spoorwegbeveiliging. Dat is hartstikke belangrijk, het staat in het regeerakkoord en het komt voor de zomer. Bij de discussie over Keyrail kiezen we voor de vlucht naar voren. Ik wil dit heel graag bespreken bij de definitieve discussie over de ordening op het spoor. Er komt een nadere brief over OV SAAL. Het is ook handig dat de griffier even kan meeschrijven met al die toezeggingen.

Ik heb nog twee vragen. De eerste is hoe je regionale vervoerders beter betreft bij de dienstregeling, zoals de winterdienstregeling. Zij worden erbij betrokken in een klankbordgroep en mogen hun zegje doen, maar uiteindelijk wordt dat toch op een ander niveau bepaald. Ik denk dat er druk vanuit de Kamer is dat de positie van de regionale vervoerders best iets steviger mag, want we moeten toe naar iets meer gelijkwaardigheid. Ik zal hieraan aandacht besteden bij de concessies, want dat moet ook aan de andere kant van de tafel doordringen. De overheid moet er eerder bij worden betrokken. De aanleg van een station of een nieuw stuk spoor werkt ruimtelijk ordenend en kan een gebied in de lift helpen.

Natuurlijk hebben we het MIRT en worden overheden altijd betrokken bij dit soort besluiten. Zij lobbyen er ook heel actief voor in Den Haag – soms op tijdstippen waarvan je denkt: goh – en terecht, want zij gaan natuurlijk

voor hun eigen omgeving. Er zijn ook initiatieven die het MIRT niet bereiken en waarvoor overheden zelf geld beschikbaar stellen, zoals de trein Utrecht-Amersfoort. Gelukkig gaat de staatssecretaris daarover in gesprek met de gemeente Amersfoort. Er is het nieuwe station Bleizo bij Zoetermeer. Er is een stukje spoor bij de Eemshaven. ProRail bleek onwillig om dat aan te leggen, terwijl het geld beschikbaar was. De gedeputeerde heeft dit lokaal flink kracht bij moeten zetten, want anders gebeurde het gewoon niet. Mijn vraag is dus hoe wij de overheden betrekken bij dat proces. Ik overweeg een VAO aan te vragen, om mijn gedachten op papier te zetten, zodat de staatssecretaris er iets meer mee kan, als ik het iets duidelijker heb verwoord.

Ik was niet toegekomen aan het ERTMS. Ik vind het jammer dat het zo lang duurt. Ik snap wel dat zorgvuldigheid in dit proces moet worden benadrukt. De staatssecretaris is ook naar Denemarken geweest. Daar hebben ze er jaren over gedaan. Maar goed, daar hebben zij ook ervaringen met andere aanbestedingen bij een Italiaanse producent die ik niet bij naam zal noemen. Die hebben wij ook, dus zorgvuldigheid staat natuurlijk voorop.

We zullen volgende week bij het MIRT nog spreken over Overijssel en Zuid-Limburg. Vandaag stonden ook de plannen van Erik Wiebes voor Amsterdam op de agenda, waarvan sommige een goed idee zijn en andere misschien minder goed. Hoe gaan we dat een plek geven? Wordt daar nog over gesproken? Wat gebeurt daarmee?

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft gevraagd om een minuutje om de antwoorden te ordenen. Ik schors voor een minuut.

Schorsing 19.18 uur tot 19.20 uur.

De **voorzitter**: Ik geef de staatssecretaris het woord voor haar tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven sprak haar zorg uit dat de reservering voor ERTMS niet voldoende is. Zij vraagt of deze straks hoger wordt. Eerst wil ik zeggen dat er een reservering nodig is om überhaupt de verkenning te kunnen starten. Die duidelijkheid komt dus na de verkenningsfase. Ik benadruk nog een keer dat ik die verkenningsfase nodig heb, net als de wijsheden die inmiddels zijn opgedaan in Denemarken en de ervaringen van denken in andere landen. We moeten feitelijk bekijken wat dat allemaal betekent voor Nederland, om dat te kunnen doen. Het is heel simpel: als er geen reservering is, kan ik die verkenning niet starten.

Mevrouw Van Veldhoven spreekt haar zorgen uit over de ruimte die er nog overblijft binnen het MIRT. Binnen de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda bekijk ik de volledige programmering van het MIRT, met alle risico's en knelpunten. Daarbij worden ook de prognoses geactualiseerd. Aan het einde van een jaar zal ik met de Kamer de afweging maken hoe om te gaan met de toekomstige risico's en de ruimte die ik binnen het MIRT wil behouden. Dat gebeurt dus in samenwerking met de Kamer. We hebben gesproken over de stations. Mevrouw Van Veldhoven heeft een aantal punten genoemd waarop ik wil reageren. Op de regionale stations hebben regionale vervoerders en overheden zelf de ruimte voor exploitatie van het station. Ik kijk naar een betere rolverdeling bij het beheer van de stations bij de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda. Een level playing field wordt dan sterker verankerd in de wetgeving, naar aanleiding van de recast van het eerste spoorpakket van de Europese Commissie. Mevrouw Van Veldhoven heeft nog vragen gesteld over de rollen en dergelijke, maar die kan ik nu niet makkelijk reproduceren. Ik verzoek haar om deze vragen schriftelijk te stellen, zodat ik daar rustig schriftelijk op kan antwoorden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat lijkt me prima, ook omdat ik zo naar een ander algemeen overleg moet. Ik dank de staatssecretaris voor haar bereidheid om de discussie voort te zetten en voor de toezegging dat zij er in de Lange Termijn Spooragenda op terug zal komen. De wettelijke verankering van het level playing field zou ook een belangrijke maatregel kunnen zijn. Kan de staatssecretaris zeggen wanneer we daar meer over horen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik nog op terug.

De **voorzitter**: Wat betreft het stellen van nadere vragen die schriftelijk beantwoord moeten worden, denk ik dat het verstandig is om er in de procedurevergadering afspraken over te maken, zodat alle leden daaraan mee kunnen doen. Ik zie dat de leden daarmee akkoord gaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begrijp dat de heer Klein nog niet helemaal gelukkig is als het gaat om het sturingsmechanisme. Hij zegt dat er beter naar gekeken moet worden. Dat is nu precies wat ik samen met de Kamer zal doen. We gaan bekijken welke prestatie-indicatoren eruit moeten komen voor de concessie en hoe we daarop kunnen sturen. Ik heb al gezegd dat boetes er wat mij betreft een onderdeel van blijven.

De heer De Rouwe heeft gesproken over de winterproblemen. Ik heb vanaf december gezegd, en dat zal ik blijven zeggen, dat mijn inspanning is om dichterbij drie jaar te zitten dan bij vijf jaar, maar ik kan dat niet garanderen. Het zal hoe dan ook meerdere jaren in beslag nemen, want het is een complex ICT-systeem en dat zijn geen dingen die snel gaan. In de tussentijd zorgen we ervoor dat het winterweerprogramma steeds beter wordt. Als we kijken naar de objectieve uitkomst van dit jaar, dan zal de Kamer zeggen dat er wel dagen zijn geweest dat er treinen niet reden en dat er veel gedoe was, maar het is echt beter gegaan dan in voorgaande jaren. We hebben dit jaar ook wel een straffe winter gehad. De heer De Rouwe heeft gesproken over de regionale vervoerders. Ik heb gezegd: maakt u zich geen zorgen over de inspanning die ik zal plegen om de heren en dames schouder aan schouder te krijgen, in gezamenlijkheid naar de reiziger. Ik kan niet garanderen dat hij zich geen zorgen hoeft te maken over de beleving van de personen of van de regionale vervoerders, maar hij hoeft zich geen zorgen te maken over mijn inzet om ze schouder aan schouder te krijgen. Of de uitkomst is zoals gewenst, laat ik daarna over aan zijn oordeel.

De heer De Rouwe vroeg ook hoe het gaat bij de KPI's van ProRail. Die eisen gaan via de beheerconcessie, net als bij de vervoerconcessie. Ook dat gaat via het sturingsmodel. Dat komt dus ook langs de Kamer. Het gaat niet alleen om de NS, maar ook om ProRail. Het gaat om het sturingsmechanisme in de Lange Termijn Spooragenda en de vertaling daarvan in de vervoerconcessie en de conceptconceptbeheerconcessie. Ik heb net toegezegd dat ik die discussies separaat met de Kamer zal voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Omdat ik overweeg hierover een motie in te dienen, zal ik mijn vraag iets scherper stellen, om te kijken of deze nodig is. Mijn stelling is dat de overheid, in dit geval de staatssecretaris, de KPI's stelt. Voorheen was het zo dat ProRail deze zelf voorstelde. In de brief zie ik een kleine verschuiving van de staatssecretaris, waar zij zegt: in samenspraak. Dat gaat ons nog niet ver genoeg. Wat ons betreft kan en mag er geen discussie over zijn dat in de toekomst de overheid die eisen stelt en niet de NS of ProRail of in samenhang.

Staatssecretaris **Mansveld**: Net zo goed als ik met u in discussie ga over het sturingsmechanisme en hoe dat te vertalen, ga ik niet de uiteindelijke concessie in een dichte envelop naar de NS en ProRail sturen en zeggen:

dit wordt het. Het is wel zo dat wij sturen op de eisen, als het gaat om de prestatie-indicatoren, maar ik vind dat ik op z'n minst moet weten hoe beide partijen daar tegenaan kijken. Daarmee zeg ik niet dat ik in overleg ga en dat er consensus bereikt moet worden, maar ik zal zeker beide partijen een mond gunnen in hoe zij aankijken tegen de KPI's.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat heb ik op geen moment bestreden. De vraag is alleen wie deze vaststelt. Wat ons betreft kan dat alleen de overheid zijn, in casu de staatssecretaris. Dat is een verandering ten opzichte van de afgelopen jaren, waarin de partijen zelf het initiatief namen en deze voorstelden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niets toe te voegen aan wat ik eerder heb gezegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan zal ik inderdaad een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Dan de vraag over de ketenzorgplicht. Ja, deze zit in de concessie. Dan Keyrail en de ordeningsdiscussie. De heer De Rouwe noemde dat een concessie, maar dat is geen concessie richting Keyrail, maar een opdracht. Deze zal verder verweven worden in de beheerconcessie van ProRail.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, akkoord. Zal dat plaatvinden voor of na de ordeningsdiscussie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is altijd een goede vraag. Het is onderdeel van de ordeningsdiscussie, waarin we praten over de NS, ProRail en Keyrail.

De heer **De Rouwe** (CDA): Uitstekend, maar dan vraag ik de staatssecretaris om tot die tijd geen onomkeerbare stappen zetten. Dit parlement wordt de hele tijd uitgenodigd om er bij die discussie over te spreken. Dan heeft het parlement ook de ruimte om hierover van gedachten te wisselen. Daarom vraag ik om geen onomkeerbare stappen te zetten totdat er in de Kamer over gesproken is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is wel de bedoeling dat we per 1 januari een beheerder hebben voor het goederenvervoer op het spoor. De discussie over de sectorordering zal in het najaar worden gevoerd, maar het blijft belangrijk dat de situatie per 1 januari is verbeterd en geen voortzetting is van de bestaande concessie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Om een motie te voorkomen, betekent dit dat de staatssecretaris kan toezeggen dat er totdat het debat in de Kamer heeft plaatsgevonden, geen onomkeerbare stappen worden gezet? Volgens mij is het allebei mogelijk. Ik zie het punt dat 1 januari al snel is, maar het moet lukken om voor die tijd met elkaar gedebatteerd te hebben. Mijn vraag is om dan geen onomkeerbare stappen te zetten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal er even exact naar kijken en u schriftelijk informeren, want ik wil niet dat de situatie wat betreft het goederenvervoer per 1 januari niet is verbeterd. Het kan te krap worden om voor die tijd de ordeningsdiscussie volledig te laten plaatsvinden, dus daarover zal ik de Kamer separaat schriftelijk informeren, om ervoor te zorgen dat we de puntjes op de i hebben en het niet misgaat per 1 januari.

De **voorzitter**: Dat gaan we dan doen voor het VAO, zodat de heer De Rouwe tijdig weet waar hij aan toe is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik zeg altijd: geduld is een schone zaak, maar het ongeduld en de ambitie van mevrouw Dik-Faber als het gaat om ERTMS sieren haar, dat moet ik erbij zeggen. Zij maakt zich zorgen of de capaciteit in Oost-Nederland voor de groei van het goederenvervoer voldoende is. Er is inderdaad nog groei. Daarom is er een extra goederenpad. De MER-procedure is juist ingericht om een goede afweging te maken van de alternatieven en de inpassingen. Mevrouw Dik-Faber heeft ook gevraagd naar de 25 miljoen in het Lenteakkoord voor Zwolle-Enschede en Arnhem-Doetinchem. Aan de regio is gevraagd om hiervoor voorstellen te ontwikkelen met ProRail. Het kost tijd om een goede afweging te maken. Die tijd nemen we dan ook.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp dat het tijd kost om met de regio samen goede afwegingen te maken, maar hoeveel tijd dan? Het was wel de bedoeling dat het geld snel ingezet zou worden. Denkt u aan een jaar of een halfjaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb daar geen zicht op. Met uw goedvinden neem ik dat maandag mee.

Mevrouw Dik-Faber merkte op dat met betrekking tot het pakket uit 2008 inzake het oplossen van de punctualiteit decentraal spoor nog maar één maatregel is gerealiseerd. Het klopt dat er één maatregel is gerealiseerd. De meeste maatregelen zitten in de planstudiefase. Het is aan de regio om keuzes te maken over de oplossingen en de maatregelen. Ook dat kost tijd. Net als bij de Valleilijn worden er deze zomer verschillende besluiten genomen over de realisatie.

De heer Bashir sprak over de gevaarlijke stoffen door Oost-Nederland. In Basisnet zijn de waarborgen vastgelegd voor een veilige routing voor gevaarlijke stoffen, ook voor Oost-Nederland. Hij vroeg ook naar het Twentekanaal. Via de huidige verbindingen is het al mogelijk om 9% van het goederenvervoer over water af te doen, maar de binnenvaart is langzamer, kost meer reistijd en is soms hoger in prijs. De mogelijkheden van de binnenvaart zijn dus begrensd, ook wat betreft de aansluiting op de gewenste bestemmingen.

Mevrouw De Boer refereerde aan de samenwerking tussen de NS en de regionale vervoerders. Door de grote steden, de provincies en het ministerie wordt een samenwerkingsmodel voor de dienstregeling ontwikkeld. De kerngedachte, die ook terug te vinden is in het OV-plan Amsterdam, is om de spoorreizigers zo dicht mogelijk bij de bestemming af te zetten, dus niet per se op het Centraal Station, maar bijvoorbeeld ook bij Amsterdam-Zuid, -Bijlmer, -Amstel of Rotterdam-Blaak of -Alexander. Mevrouw De Boer vroeg ook om een visie op de dienstregeling. Welke knoppen kunnen er bediend worden? De heer Wiebes heeft daarop zijn visie gegeven voor Amsterdam. In het kader van het OV-bureau Randstad wordt deze analyse verbreed naar Rotterdam en Utrecht. Daar werken de regionale overheden samen met de NS en mijn ministerie aan. Tegelijkertijd werken NS en ProRail samen aan een nieuw operationeel spoorconcept. Dat is de visie die ten grondslag ligt aan de dienstregeling. Ik heb hun gevraagd om ook een reactie te geven op de visie van de heer Wiebes. Dan ben ik rond, want ik zou de vragen van mevrouw Van Veldhoven verder schriftelijk behandelen.

De **voorzitter**: Dank u wel. We hebben vijf toezeggingen genoteerd:

1. De Kamer ontvangt een sturingsarrangement en de conceptontwerpprojecten voor NS en ProRail, zodat zij deze in september 2013 in behandeling kan nemen. Kan de Kamer deze uiterlijk eind augustus, begin september ontvangen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat wordt september. Ik ben nog niet helemaal getraind in het zomerreces in deze omgeving, maar mijn ervaring is dat iedereen eind augustus nog op vakantie blijkt, dus ik zou zeggen binnen twee weken na het einde van het reces.

De **voorzitter**: Het reces eindigt op 5 september, dus dan zou het medio september worden. Dan wordt het wat lastig om het debat daarover te plannen. Ik zou zeggen: eind zomerreces, want daarvoor is inderdaad toch geen debat mogelijk. Is dat haalbaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: We gaan ervoor.

De **voorzitter**: Dank u zeer.

2. De staatssecretaris stuurt de Kamer in november 2013 een update over de voortgang bij de invoering van ERTMS, inclusief een nadere duiding van de kostenreservering, als dat mogelijk is. Ik denk dat er op dat moment ook wat helderheid kan worden gegeven over de planning van de verkenningfase. Dat zou dan tot een budget moeten leiden.
3. Voor de zomer van 2013 ontvangt de Kamer de stand van zaken van het overwegenprogramma.
4. De Kamer ontvangt deze week een brief over de afspraken die met de regio zijn gemaakt over het project OV SAAL op middellange termijn.
5. De Kamer ontvangt voor het VAO een brief over al dan niet onomkeerbare stappen inzake de opdracht aan Keyrail.

Er is een VAO aangekondigd door diverse mensen, volgens mij als eerste door de heer De Rouwe.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil nog iets vragen over de toezeggingen. De vijf die ik heb genoteerd, want ik heb meegeschreven, kloppen wel, maar er is iets specifiek genoemd wat er niet bij is, namelijk het dynamisch sturen op de dienstregeling, waarover ik heb gesproken. Er werd eerst gezegd dat ernaar wordt gekeken, maar vervolgens is gezegd dat dit echt wordt meegenomen en dat erover wordt gerapporteerd. Ik ga ervanuit dat deze toezegging erin zit, of moet deze er nog expliciet bij worden opgenomen?

De **voorzitter**: Op zich komen hier uitsluitend toezeggingen aan de orde die direct leiden tot een brief of een stuk aan de Kamer. Dit is wel gezegd door de staatssecretaris, maar als onderdeel van het proces in de richting van de concessie.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dan blijft dus de vraag wanneer dat komt. Er zit bij mij geen alzheimer in de familie, maar ik ben bang dat ik het anders toch ga vergeten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het gaat regulier mee bij het sturingsarrangement dat naar de Kamer komt. Daarom zei ik dat het automatisch bij de Kamer terugkomt. Zij kan dat ook zien, omdat het meegaat bij het sturingsarrangement en de concessie.

De **voorzitter**: Voor het eind van het zomerreces hebt u dat in huis.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog een vraag over de tweede toezegging. Deze ging ineens over de planning van de verkenningen, maar ik dacht dat dan die verkenningen gereed zouden zijn. Mijn vraag is wanneer die verkenningen met betrekking tot het ERTMS dan wel gereed zijn.

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij in november 2013 met een update komt over de voortgang, inclusief een nadere duiding van de kostenreservering. Verder heb ik gesuggereerd om dan een planning te geven voor de verkenningsfase, en dat vond de staatssecretaris ook een goed idee. Dan hebben wij er zicht op wanneer die verkenningsfase is afgerond.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat kan nu toch wel? We gaan toch niet na de zomer aangeven wanneer die verkenning ongeveer gaat plaatsvinden? Dat lijkt mij geen snelle weg, en dan druk ik mij heel rustig uit.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die verkenningen heeft de NS voor het einde van het jaar klaar.

De **voorzitter**: Dan zijn we helemaal gelukkig, en de heer De Rouwe ook.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik had begrepen dat de staatssecretaris in gesprek zou gaan over de nachttrein naar Amersfoort, maar daarover is geen brief toegezegd. Het zou wel handig zijn om ergens een korte terugkoppeling te krijgen.

De **voorzitter**: Zeker, maar er wordt een woordelijk verslag gemaakt, dus mevrouw De Boer zal de staatssecretaris daar vast aan herinneren als zij dat niet doet. Daarmee zijn wij aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Ik dank de staatssecretaris, haar medewerkers en de belangstellenden op de tribune.

Sluiting 19.38 uur.

Volledige agenda

1. *Aanbieding definitieve versie Visie, ambitie en doelen Lange Termijn Spooragenda 29984–384 – Brief regering d.d. 13-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
2. *Beleidsvoornemen met betrekking tot het beheer van de hoofdspoorweginfrastructuur vanaf 1 januari 2015
29 984-387 – Brief regering d.d. 20-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
3. *Toekomstig beheer railgoederenvervoer Nederland: nieuwe opdracht Keyrail
29 984-388 – Brief regering d.d. 20-02-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
4. *Prestaties in 2012 en het vervoerplan 2013 van de NS en het Beheerplan 2013 van ProRail
29 984-392 – Brief regering d.d. 12-03-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
5. *Uitvoering toezegging om op korte termijn inzicht te verschaffen in de achtergrond van de reservering van € 2 miljard voor ERTMS
29 893-143 – Brief regering d.d. 27-03-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
6. *Zevende voortgangsrapportage PHS en Actieplan «Groei op het Spoor»
32 404-56 – Brief regering d.d. 23-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
7. *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)- onderzoeksresultaten goederenstudies
32 404-57 – Brief regering d.d. 12-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
8. *Aanbieding Achtste voortgangsrapportage PHS, OV SAAL en Actieplan «Groei op het Spoor» 32 404-61 – Brief regering d.d. 11-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
9. *Antwoorden op vragen van de commissie inzake rapportage van de second opinion over kortere opvolgtijden op het spoor in zijn algemeenheid en meer specifiek voor de OV-SAAL corridor
32 404-62 – Brief regering d.d. 13-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
10. *Plan voor beter OV voor de stadsregio Amsterdam
23 645-522 – Brief regering d.d. 14-01-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
11. *Kader capaciteitstoewijzing voor de spoorgoederencorridors
21501-33-400 – Brief regering d.d. 20-12-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
12. *Voortgang van de aangekondigde maatregelen naar aanleiding van de aanbevelingen in het rapport van de Commissie Kuiken
29 984-389 – Brief regering d.d. 04-03-2013
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

13. Voortgangsrapportage toegankelijkheid spoor 2012
29 984-394 – *Brief regering d.d. 21-03-2013*
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld