

7de vergadering

Dinsdag 4 oktober 2005

Aanvang 14.00 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 137 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Algra, Aptroot, Arib, Van As, Atsma, Azough, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Brinkel, Bruls, Buijs, Bussemaker, Van de Camp, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duyvendak, Van Egerschot, Eijsink, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Van Gent, Gerken, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Van Heemst, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Hofstra, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Jonker, Jungbluth, Kalsbeek, Kant, Karimi, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt, De Krom, Kruijssen, Van der Laan, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Van Lith, Luchtenveld, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Mosterd, Nawijn, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noormannen Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Rambocus, Roefs, Rouvoet, De Ruiten, Samsom, Van der Sande, Van Schijndel, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaïj, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmer, Tjon-A-Ten, Varela, Van Velzen, Vendrik, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Waalkens, Weekers, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heer Bot, minister van Buitenlandse Zaken, de heer Kamp, minister van Defensie, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Verdonk, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, en mevrouw Ross-van Dorp, staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Bruls, Smeets en Straub, wegens bezigheden elders;

Koenders en Van Winsen, wegens verblijf buitenslands;

Duivesteijn, wegens verblijf buitenslands, ook morgen;

Blom en Timmermans, wegens verblijf buitenslands, de gehele week;

Sterk, wegens zwangerschapsverlof, voor de komende tijd.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Aan de orde is **het mondelinge vragenuur**, overeenkomstig artikel 136 van het Reglement van Orde.

Vragen van het lid Gerken aan de minister van Verkeer en Waterstaat over **de treinstoring bij Utrecht op 30 september 2005 en de uitspraken van de Nederlandse Spoorwegen hierover**.

□

Mevrouw **Gerken** (SP): Voorzitter. In april stonden de treinen in Utrecht en omstreken stil door een computerstoring. In augustus stonden de treinen in Utrecht en omstreken stil door een bommelding. Afgelopen vrijdag konden de treinreizigers niet verder omdat de treinen in Utrecht en omstreken stil stonden door een stroomstoring. Wat is nu de overeenkomst tussen deze drie voorvallen? Welnu, dat is de verkeersleidingspost. Daar vond de computerstoring plaats. Daar was de stroomstoring. Het was ook de verkeersleidingspost die ontruimd moest worden wegens de bommelding.

Dat krijg je wanneer de treinenloop afhankelijk is van één verkeersleidingspost. Als daar iets gebeurt, waardoor men niet verder kan werken, ligt in de hele regio het treinverkeer plat. Dat is het geval met alle verkeersleidingsposten. Als daar iets gebeurt, staan de treinen stil omdat geen van de andere posten het werk kan overnemen. Nu kan dit werk ook niet zomaar even erbij worden genomen door een van de andere posten. Dat zou de werkdruk bij de andere posten onacceptabel hoog maken, en daarmee het werk gevaarlijker. Daarom

Gerkens

vraag ik de minister of zij bereid is het instellen van één overkoepelend verkeersleidingscentrum te bezien. Dit centrum zou moeten kunnen inspringen in piektijden en in geval van nood zou het zelfs de hele treinloop moeten kunnen overnemen. Dit centrum kan ook zorgen voor bewaking van goede kwaliteit op het spoor. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit verzoek.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Mevrouw Gerkens geeft precies aan wat er is gebeurd. Eerst was er een computerstoring, toen een bommelding, en daarna weer een stroomstoring. Er waren drie verschillende oorzaken voor verstoring van de treinloop. Alle drie de storingen hadden plaats in Utrecht. Ik denk overigens dat wij de bommelding even buiten beschouwing moeten laten, want dat is iets waar geen mens iets aan kan doen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter...

De **voorzitter**: Neen, neen, de minister geeft nu antwoord. U moet er niet meteen tussendoor komen.

Minister **Peijs**: Wij hebben nooit ontkend dat het spoor lijdt aan achterstallig onderhoud. Mijn begroting voor 2004 was helemaal daarop gebaseerd. Wij hadden met achterstallig onderhoud te maken op het spoor, bij de waterwegen en bij de gewone wegen. Wij hebben toen aangekondigd dat wij zouden gaan werken aan een Herstelplan Spoor. Daarbij hebben wij aangegeven dat wij het huis niet eerder op orde zouden hebben dan in 2018. Wij kunnen niet alle kilometers spoor die wij in Nederland hebben, in twee jaar opknappen. Dit is een heel vervelende boodschap, die wij u in 2003 al hebben gebracht. Gelukkig bestond daarvoor in de Kamer alle begrip. Alles wat wij in de jaren daarvóór niet hebben gedaan, moet nu gebeuren.

Het Herstelplan Spoor kent drie fasen. In de eerste fase gaat het erom, te voorkomen dat het spoorstelsel verder afglijdt. ProRail heeft zelf geconstateerd dat een aantal zaken het einde van hun "life cycle" hebben bereikt. Dat geldt onder andere voor de UPS'en. De UPS vormt de back-up van het stroomstelsel. Deze back-up moet het stroomstelsel verbinden met de achterliggende systemen, zodat die de werking kunnen oppikken als er iets gebeurt. Juist die link met de back-upsystemen is vrijdag kaduuk geraakt. Dat had heel nare gevolgen voor de treinreizigers die overal stonden.

Nog vervelender was dat op dezelfde "elektriciteitsgroep" de omroepsystemen van de verkeersleiding op de stations zijn aangesloten. Die zijn namelijk ook bij de verkeersleiding aangesloten. Niemand kon dus omroepen wat er aan de hand was. Het gevolg was dat vrijdagavond ook de minister plat gebeld werd door mensen die op het centraal station in Utrecht stonden. Zij zeiden: minister, doe wat. En de minister deed wat. Ik heb overal naartoe gebeld. Gelukkig lag mijn telefoon niet plat. Ik heb ervoor kunnen zorgen dat daar in ieder geval nog iets gebeurde.

Dit punt was wel al door ProRail gesignaleerd. In Maastricht is er een begin gemaakt met de vervanging. Utrecht stond op de nominatie; daar lagen de vervangende onderdelen klaar. Daarom konden die direct in het weekeinde aangebracht worden.

Het onderhoud van het spoor is inderdaad een probleem, maar wij werken er keihard aan. Er zijn drie herstelfases en nu is de eerste fase aan de orde. Die houdt in dat ervoor gezorgd wordt dat het onderhoud niet verder afglijdt. Vanaf 2007 wordt er op het achterstallig onderhoud ingelopen en in 2018 moet het onderhoud op orde zijn. Er zijn evenwel vele kilometers spoor. Men kan dus niet verwachten dat het onderhoud in twee jaar is afgerond, als het de voorafgaande tien tot vijftien jaar is verwaarloosd. Wij zijn er in ieder geval mee bezig.

De NS reageerde als volgt: geef ons een back-up. Voor de stroomvoorziening is er een back-up. De link, die het back-upstelsel moest aansturen, ging echter juist kapot. Het was mij niet helemaal duidelijk waarop de NS doelde met het verzoek om een back-up. Als er op het computersysteem was gedoeld, kan ik zeggen dat wij bij de vorige storing, die van de computer, aan ProRail gevraagd hebben wat een back-up kost. Wij hebben gevraagd om de mogelijkheden daarvoor te onderzoeken en te analyseren. In oktober is dat onderzoek afgerond. Wij zijn dan ook in blijde verwachting van de resultaten daarvan. Ieder ogenblik kan het onderzoeksrapport bij ons op de deurmat vallen.

Ik kom te spreken over een overkoepelend verkeersleidingscentrum. Welnu, de IVW heeft samen met de FNV indertijd een onderzoek gedaan naar aanleiding van de laatste strubbelingen bij ProRail over de cao. De IVW is gevraagd om de werkdruk en de veiligheidscultuur bij ProRail te bekijken. De resultaten daarvan worden binnenkort aan mij meegedeeld. Als daaruit een relatie met de verkeersleidingspost blijkt, zal ik dat onderdeel laten bekijken. Ik heb ook gevraagd om de mogelijkheden van een back-upstelsel te bekijken. Ook de resultaten van dit onderzoek vallen binnen enkele weken op de stoep. De vragen van mevrouw Gerkens zal ik daarbij betrekken. Ik weet niet of wat zij voorstelt, een oplossing is. Ik ben namelijk bang dat er, als er een verkeersleidingsstelsel uitvalt, ook problemen zijn met het centrale stelsel. Ik ben echter niet zo technisch dat ik nu kan zeggen of de suggestie van mevrouw Gerkens al dan niet een oplossing is. Nogmaals, ik betrek deze suggestie bij het onderzoek. In oktober kom ik er bij de Kamer op terug.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. In de laatste woorden beluister ik toch een toezegging om de mogelijkheden van een overkoepelend verkeersleidingscentrum te bekijken.

Ik wil nog even terugkomen op wat de minister in het begin van haar antwoord heeft gezegd. Dat was de opmerking: de bommelding laten wij even buiten beschouwing, want dat is een calamiteit en zo iets kan gebeuren. Juist in een dergelijke situatie kan een overkoepelend verkeersleidingscentrum volgens mij echter wel goed functioneren. Je kunt de computer "vervangen" met een back-upstelsel en je kunt stroom "vervangen". Als mensen echter hun werkplek moeten verlaten vanwege bijvoorbeeld een bommelding, brand of een lekkende wagon, staan de treinen in de regio stil. Ik vind het heel goed dat er aan reservesystemen wordt gewerkt, want die zijn hard nodig. Toch vraag ik de minister met nadruk om te kijken naar de mogelijkheden van één overkoepelend centrum, niet alleen met het oog op de werkdruk, maar ook om in voorkomende gevallen de treinloop over te nemen, zodat de treinen kunnen

Peijs

blijven rijden, ongeacht wat er verder in de regio gebeurt.

Minister **Peijs**: Ik heb mevrouw Gerkens toegezegd dat ik dat zal meenemen in het onderzoek en dat wij daarop in oktober bij de Kamer zullen terugkomen. Als dat een remedie is, zullen wij dat idee graag overnemen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het is goed om te horen dat de minister zich kennelijk vrijdagavond nog hoogstpersoonlijk met de situatie is gaan bemoeien en dat dankzij die inspanningen tenminste nog iets is gebeurd. Ik ben overigens benieuwd welke inspanningen dat waren. Dat geeft mijn fractie het idee dat deze minister een uitstekende kandidaat zou zijn voor een mogelijke vacature voor een directeur van ProRail. Als bij de verkeersleiding nu echt de klad komt in het computersysteem, is er dan ook een back-up die ervoor zorgt dat de zaak gewoon blijft doordraaien? Daarnaast laat de minister nu onderzoek doen. De uitkomst krijgt zij in oktober. Zij wil in dit verband weten wat de kosten zijn. Dat lijkt mij op zichzelf een relevante vraag, maar ik neem aan dat zij van plan is het nieuwe back-upsysteem nu versneld in te voeren. Als wij ProRail mogen geloven, kan het nog wel 2006 of 2007 worden voordat dat geregeld zal zijn. Dan zijn wij wel een heel eind van huis. Ik krijg hier van de minister graag de politieke uitspraak dat zij er echt achter staat dat er versneld een nieuw systeem komt.

Minister **Peijs**: Wat er vrijdag is gebeurd, had dus niets met het computersysteem te maken. Een vorig incident had daarmee wel te maken. Daarbij hebben wij onmiddellijk actie ondernomen en aan ProRail gevraagd waarom er niet zo'n systeem is en wat de invoering ervan zou kosten. Wij vinden dat er zo'n back-upsysteem moet komen. Nu wordt bekeken wat de kosten daarvan zijn en hoe het zou kunnen worden ingepast in het systeem. Op zichzelf is er geld genoeg tot 2018. Het enige is dat er wellicht een aantal zaken naar voren worden gehaald, maar over de hele periode is er voor alle vervangingen die ProRail tot nog toe heeft bedacht geld genoeg in de eerste en de tweede fase van het Herstelplan Spoor. De vraag is wanneer wij dat geld zouden kunnen uitgeven. Dat zouden wij misschien iets willen vervroegen. Wij bezien nu of er bijvoorbeeld met de luchtvervuiling op de wegen een uitruil zou kunnen plaatsvinden, waardoor wij eerder de investeringen in het spoor zouden kunnen doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Geld van wegen naar spoor, dat klinkt mij als muziek in de oren. De treinreiziger wordt op de proef gesteld, vooral als hij veel gebruikmaakt van Utrecht CS. Dat zijn nogal wat reizigers, want Utrecht is een belangrijk knooppunt. Het laatste jaar geldt dit ook voor de treinreiziger die reist via Amsterdam CS. Die twee stations hebben heel vaak platgelegen. Nu is er in algemene zin een lichte stijging te zien van het aantal treinen dat op tijd rijdt. Kan de minister de Kamer per brief de cijfers verstrekken van de ontwikkeling van het op tijd rijden per traject in de Randstad? Mij bekruipt wel eens het gevoel dat het slechter gaat waar veel gereden wordt en dat het beter gaat waar minder gereden wordt. Ik krijg dan ook graag cijfers van het aantal treinen dat niet rijdt, want een trein die uitvalt, telt nu niet mee als een trein die te laat is. Dat

is sowieso heel vreemd. Kan de minister voor het algemeen overleg op 25 oktober die cijfers aan de Kamer verstrekken?

Minister **Peijs**: De heer Duyvendak vraagt nooit naar de mensen die iedere dag in de file staan.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister kent mijn pleidooi voor de kilometerheffing. Dat moet haar toch aanspreken?

Minister **Peijs**: Ik ben ook sterk voor de kilometerheffing, dus ik voel helemaal met de heer Duyvendak mee. Ik zal proberen zijn vraag te beantwoorden voor het overleg op 25 oktober. Mocht mij dat niet lukken, dan laat ik het de Kamer op tijd weten. De heer Duyvendak vindt het fijn dat er geld van de wegen naar het spoor gaat, maar dat gaat ook weer terug.

Vragen van het lid Hirsi Ali aan de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie over **de opvang van slachtoffers van eerge relateerd geweld zonder verblijfsvergunning die meer dan drie jaar in Nederland verblijven**.

Mevrouw **Hirsi Ali** (VVD): Voorzitter. Namens de VVD-fractie wil ik graag een casus schetsen van geweld op basis van familie-eer. Deze staat symbool voor vele casussen. Ik wil niet spreken over individuele gevallen, maar dit is een voorbeeld.

Gisteravond vertoonde het actualiteitenprogramma Twee Vandaag het schrijnende verhaal van Samira, een Marokkaanse vrouw die op negentienjarige leeftijd door haar familie naar Nederland is gehaald. Haar gehele familie heeft de Nederlandse nationaliteit gekregen, behalve zij. Inmiddels is zij tweeëndertig jaar oud en twaalf jaar in Nederland. Samira is tot tweemaal toe uitgehuwelijkt. Haar tweede echtgenoot, die dertig jaar ouder is, mishandelt haar en haar kinderen. Hij slaat en schopt haar en hij houdt haar tegen haar wil gevangen in zijn huis. Hij slaat ook haar kinderen. Dit gaat jaren door totdat hij haar op een dag bijna vermoordt. Samira's vader vindt het allemaal best; hij neemt het niet voor haar op. Zij heeft niemand die haar helpt, behalve een Nederlandse vrouw op de peuterspeelzaal. Deze heeft Samira aangemoedigd de gewelddadige situatie waarin zij verkeert, te verlaten. Maar als de nachtmerrie van de mishandeling achter de rug is, begint voor Samira de meedogenloze werkelijkheid, die er als volgt uitziet: Samira gaat naar de opvang, maar de opvang zegt Samira niet te kunnen helpen omdat zij geen verblijfsvergunning heeft. Vervolgens gaat zij naar de IND, maar die zegt dat Samira terug moet naar Marokko, en dat terwijl zij al twaalf jaar in Nederland verblijft en zij haar kinderen hier heeft gekregen. Bovendien bezit haar gehele familie de Nederlandse nationaliteit.

Samira's verhaal staat niet op zichzelf, maar is symbolisch voor tientallen, misschien wel honderden, vrouwen.

Op deze manier werkt de IND onbedoeld mee met de vader die zijn dochter tot een huwelijk dwingt, en met de echtgenoot die zijn vrouw mishandelt.