
6

Winterweer op het spoor

Aan de orde is de behandeling van:

- **het verslag van een algemeen overleg over winterweer op het spoor (29984, nr. 330).**

De beraadslaging wordt geopend.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. In het verleden heeft de NS weleens onnodig met een uitgedunde dienstregeling gereden terwijl het niet eens sneeuwde. Dat was volgens de NS uit voorzorg, maar had tot gevolg dat reizigers veel te lang moesten wachten. Als de trein dan eindelijk aankwam, bleek hij overvol te zijn en zaten de reizigers opeengepakt als haringen in een ton. Dat lijkt ons ongewenst. Als op woensdag duidelijk is dat het de volgende dag niet zal sneeuwen, moet de NS op donderdag een gewone dienstregeling rijden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als sneeuw op komst is, de NS preventief overschakelt op een uitgedunde dienstregeling;

overwegende dat de NS in het verleden, ook als er geen sneeuw op komst was, weleens dagenlang een uitgedunde dienstregeling hanteerde;

van mening dat de reiziger hier niet bij gebaat is;

verzoekt de regering, de NS op te dragen de gewone dienstregeling te rijden zodra de verwachting is dat het de volgende dag niet sneeuwt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 337 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):

De VVD-fractie hecht er ook aan dat de treinen weer gaan rijden zodra het weer dat toelaat, maar gaat de Kamer hiermee niet te veel op de stoel van de NS zitten?



De heer **Bashir** (SP):

Naar onze mening niet. De NS hoort de afspraken uit de concessie na te komen. Vorig jaar heeft de NS dagenlang onnodig, terwijl het niet sneeuwde, een uitgedunde dienstregeling gehanteerd. Dat vinden wij niet kunnen. Wij vinden dat de NS de beloofde prestaties moet leveren.

De voorzitter:

Ik zie dat mevrouw De Boer nogmaals wil interrumperen, maar dit is een VAO. Ik heb een korte verduidelijkende vraag toegestaan. De leden hebben over dit onderwerp een debat gevoerd. Dat is al enige tijd geleden. Ik snap dat mevrouw De Boer daaraan toen nog niet heeft deelgenomen, maar ik denk dat wij het moeten houden bij één verduidelijkende vraag per persoon.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Denkt de heer Bashir niet dat dit is afgedekt door de periode van maximaal twaalf dagen? Daardoor kan de NS immers maar zeer beperkt onnodig dit soort dingen inzetten.

De heer **Bashir** (SP):

De periode van maximaal twaalf dagen betekent dat de NS nog steeds twaalf dagen een uitgedunde dienstregeling kan hanteren, ook al is er geen sneeuw op komst. Als op woensdag blijkt dat er op donderdag geen sneeuw valt, maar op vrijdag wel, is het mogelijk dat de NS op donderdag toch een uitgedunde dienstregeling hanteert. Vervolgens kan op donderdag blijken dat het op vrijdag ook niet zal sneeuwen. Dan is er dus twee dagen voor niets met een uitgedunde dienstregeling gereden. De reizigers zijn daarbij niet gebaat. Daarom willen wij dat de NS de gewone dienstregeling hanteert als er de volgende dag geen sneeuw valt.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik wil twee moties indienen. Helaas heb ik van tevoren geen contact gehad met de heer Bashir. Ik dien mijn motie gewoon in. Dan moeten wij daarna maar kijken of de moties in elkaar geschoven kunnen worden. Mijn eerste motie gaat namelijk ook over de inzet van de aangepaste dienstregeling. De ChristenUnie heeft hier begrip voor, maar zodra het spoor winterhard is en de bijsturing structureel is herzien, moeten we proberen dit echt te beperken. Het moet een uiterste maatregel zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een aangepaste dienstregeling vaker (preventief) zal worden ingezet bij verwacht slecht weer om olievlekwerking van verstoringen te voorkomen;

constaterende dat wordt gewerkt aan het robuuster maken van het spoor door het spoor "winterhard" te maken;

constaterende dat de besturing en bijsturing van treinen structureel wordt herzien waardoor het treinverkeer binnen enkele jaren beter voorbereid moet zijn op het opvangen van verstoringen;

verzoekt de regering, in de nieuwe hoofdtrainconcessie van NS afspraken te maken over de afbouw van de inzet van de aangepaste dienstregeling,

en gaat over tot de orde van de dag.

Dik-Faber

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 338 (29984).



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Laat ik het scherp stellen: de reiziger heeft liever dat het treinverkeer vijf minuten wordt stilgelegd op het traject om een storing veilig en snel te verhelpen dan dat hij een uur lang moet wachten wegens een uitvallende trein omdat er op de storingsploeg moet worden gewacht. Mijn tweede motie gaat daarover.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat kleine technische storingen vaak leiden tot lange vertragingen voor reizigers wegens de aanrijtijden van storingsploegen;

constaterende dat NS en ProRail besloten hebben om af te zien van een proef met het verhelpen van kleine verstoringen door het rijdend personeel omdat dit vanwege veiligheidsregels alleen op enkelsporige trajecten is toegestaan;

overwegende dat de veiligheid van het rijdend personeel ook bij dubbelsporige trajecten kan worden gegarandeerd als op dergelijke trajecten na een storingsmelding het treinverkeer wordt stilgelegd voordat het rijdend personeel de baan betreedt om de storing te verhelpen;

verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre kleine verstoringen door het rijdend personeel ook op dubbelsporige trajecten veilig uitgevoerd kunnen worden door het voor korte duur stilleggen van het treinverkeer op het bewuste (deel van het) traject en de veiligheidsvoorschriften hierop aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 339 (29984).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Dit is een belangrijk onderwerp dat wij zeker ook zullen betrekken bij het uitgebreide debat dat wij morgen hebben over de langetermijnconcessie voor het spoor. Het zal dan ook gaan over aan- en bijsturing in geval van problemen. Daarover moeten volgens mij ook in de concessies nadere afspraken worden vastgelegd. Uitgangspunt is inderdaad het minimaliseren van het inzetten van een verdunde dienstregeling. Hoe denkt de staatssecretaris dat wij hieraan verdere waarborgen kunnen geven? Wij voelen Kamerbreed de zorg hierover,

maar ik zou voorzichtig willen zijn om de maatregel meteen in beton te gieten.

Daarnaast zou ik graag van de staatssecretaris weten welke afspraken met de regionale vervoerders zijn gemaakt om in geval van heftig winterweer de reiziger goed te bedienen.



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de doelstelling van dit kabinet wat betreft treinverkeer is dat er onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar treinvervoer is volgens de normale dienstregeling;

verzoekt de regering om de termijn aan te geven wanneer deze ambitie is verwezenlijkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 340 (29984).



Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik heb ook een motie die grotendeels overlapt met die van mevrouw Dik-Faber. Wellicht kunnen wij een poging doen om deze moties in elkaar te schuiven, maar ik dien de motie toch even in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel monteurs lang onderweg zijn om defecte wissels te bereiken;

overwegende dat voor de splitsing van ProRail en NS personeel, waar dat veilig kon, zelf wissels mocht omzetten en/of sneeuw- en ijsvrij mocht maken;

verzoekt de regering om samen met NS, ProRail en het opleidingscentrum te komen tot een cursusaanbod waarmee treinpersoneel de bevoegdheid krijgt zelf wissels te schouwen, te krukken en ijsvrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Tongeren

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 341 (29984).



De heer De Graaf (PVV):

Voorzitter. Eerst heb ik een korte inleidende opmerking over ProRail. Het bedrijf vertelde in jubelstemming hoe goed het afgelopen weekend ging, maar de PVV prijst de dag niet voor het avond is en gelooft in het oer-Hollandse spreekwoord "Als de dagen lengen, begint de winter te strengen". Met andere woorden, de winter moet nog beginnen. Daarom dien ik twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reizigers niet of onvolledig door NS worden gecompenseerd bij het uitvallen van treinen vanwege de winterregeling;

overwegende dat reizigers die een treinkaartje aanschaffen, dit doen op basis van een volledige dienstregeling te allen tijde en hier ook voor betalen;

verzoekt de regering, de NS te verplichten reizigers te compenseren voor uitval van treinen op dagen dat de winterregeling van toepassing is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 342 (29984).



De heer De Graaf (PVV):

Dan kom ik op mijn volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er onduidelijkheid heerst met betrekking tot de samenstelling van de uitvals- en vertragingstatistieken van de NS, vooral waar het gaat om de winterregeling;

verzoekt de regering, de NS op te dragen treinuitval als gevolg van de winterregeling mee te nemen in de vertraging- en/of uitvalsstatistieken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 343 (29984).



De heer Klein (50PLUS):

Voorzitter. Niets is zo onvoorspelbaar als het weer. Reizigers moeten worden geïnformeerd over de gevolgen daarvan. Daarom dienen wij graag de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat onvoorzienbare vertragingen op het spoor, bijvoorbeeld als gevolg van het winterweer, nooit zijn uit te sluiten;

overwegende dat de overlast voor reizigers als gevolg van vertragingen minimaal moet zijn;

overwegende dat reizigers van verschillende aanbieders van openbaar vervoer gebruikmaken;

overwegende dat reizigers gebaat zijn bij goede proactieve reisinformatie zowel voorafgaand als tijdens een reis;

verzoekt het kabinet om in overleg met de aanbieders van openbaar vervoer te komen tot een verdere verbetering van het reisinformatiesysteem, bijvoorbeeld 9292, tot een proactief systeem en de Kamer te informeren over de resultaten van het overleg,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 344 (29984).

Ik zie dat de heer Hoogland van de Partij van de Arbeid afziet van zijn spreekrecht. Dat geldt ook voor mevrouw De Boer.

Mevrouw Van Toorenburg is natuurlijk overvallen, niet door het winterweer maar door de snelheid van de Kamer!



Mevrouw Van Toorenburg (CDA):

Voorzitter. Normaal zou Sander de Rouwe hier staan, maar zoals de leden weten heeft hij gisteren een kindje gekregen. Ik ben dus zeer blij dat ik hem mag vervangen. Als ervaringsdeskundige kan ik doorgaans over het spoor spreken op Twitter. Dat is niet altijd de beste uitlaatklep op het moment dat de trein weer is uitgevallen. Nu is er dus deze goede verdeling: Sander de Rouwe een kindje en ik het VAO over het spoor. Het AO was in de herfst en wij hebben nu een motie voor de winter. Die luidt als volgt.

Van Toorenburg

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de winter nu echt begonnen is;

voorts constaterende dat het concept van de langetermijnspooragenda (LTS) gereed is;

overwegende dat met de LTS duidelijkheid zou komen over de termijn waarop er een structurele oplossing is voor het winterprobleem op het spoor;

verzoekt de regering, in de definitieve LTS een harde deadline op te nemen over wanneer de structurele oplossingen voor de winterproblemen op het spoor gereed moeten zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 345 (29984).

De staatssecretaris heeft gevraagd of zij zich even kan terugtrekken om zich voor te bereiden op de reactie op de moties.

De vergadering wordt van 16.14 uur tot 16.25 uur geschorst.



Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. De vraag van mevrouw Van Veldhoven over de be- en bijsturing in de concessie over het winterweer zal ik betrekken bij mijn reactie op de tweede motie.

Verder heeft zij gevraagd welke afspraken er met de regionale vervoerders zijn gemaakt over het winterweer. Er is een standing invitation aan de regionale vervoerders om zitting te nemen in het operationeel crisiscentrum in Utrecht waar de landelijke verkeersleiding zit, maar daar hebben ze tot op heden nog geen gebruik van gemaakt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Hebben zij ook het recht om een aangepaste dienstregeling te rijden en is die ook beperkt tot een aantal dagen per jaar om overlast voor de reizigers te beperken?

Staatssecretaris Mansveld:

Volgens mij hebben we die afspraken niet met de regionale vervoerders. Wat ik al zei, ze hebben een open uitnodiging om deel te nemen aan de discussie over het winterweer en over wat zij daarbij verwachten van de verkeersleiding. Van die uitnodiging is door hen tot op heden geen gebruik gemaakt.

Dan kom ik op de motie van de heer Bashir op stuk nr. 337. Daarin wordt de regering verzocht de NS op te dragen de gewone dienstregeling te rijden zodra de verwachting is dat het de volgende dag niet sneeuwt. De weercriteria zijn het startpunt om vanwege verwacht winterweer eventueel over te gaan op een aangepaste dienstregeling.

Uiteindelijk nemen de NS en ProRail op basis van hun eigen expertise het besluit. Daarbij volgen ze de expertise van weerstations, in dit geval MeteoConsult. Voor de overgang van de aangepaste dienstregeling naar de reguliere dienstregeling moet ook aan criteria zijn voldaan. Die criteria, ook wat betreft de tijdelijkheid van het winterweerprogramma, zijn naar de Kamer gestuurd in de brief van 1 oktober. Een van de criteria is dat voor de komende twee dagen de weercriteria niet overschreden mogen worden. Dat wil zeggen: indien de volgende dag de weercriteria niet overschreden worden maar de dag erna weer wel, wordt de aangepaste dienstregeling gehandhaafd. Dit besluitvormingsproces wordt elke dag opnieuw doorlopen, zoals ook afgelopen weekend. U hebt meegekregen dat de dienstregeling op twee dagen is aangepast, op de ene dag vanwege de sneeuw en op de andere dag vanwege de vorst. Op zondag is toen weer overgegaan op de reguliere dienstregeling, omdat de prognose was dat op zondag en maandag de weercriteria niet overschreden zouden worden. Vanuit het belang van voorspelbaarheid willen de NS en ProRail een jojo-effect voorkomen, in de zin van: de ene dag wel, de andere dag niet. Er moet toch een soort consistentie in zitten. Zekerheid wordt boven capaciteit verkozen. Ik deel die keuze die NS en ProRail maken. Het winterweerprogramma en de procedure en dergelijke zijn verschillende malen besproken, ook met consumentenorganisaties. De klanttevredenheid, de weercriteria en de besluitvormingsprocedure voor aanpassing van de dienstregeling worden geëvalueerd. Gelet op het voorgaande ontraad ik de motie.

De heer Bashir (SP):

Ik ben dan wel benieuwd hoe de staatssecretaris aan de reizigers wil uitleggen dat er morgen geen sneeuw verwacht wordt maar wel overmorgen, terwijl er morgen toch met een uitgedunde, karige dienstregeling wordt gereden.

Staatssecretaris Mansveld:

Het voorbeeld dat ik net noemde, heeft te maken met duidelijkheid en transparantie richting de reiziger om te zorgen dat er geen jojo-effect ontstaat. Anders leidt het tot onduidelijkheid richting die reiziger en wellicht tot onbeheersbaarheid binnen organisaties. Daarom denk ik dat dit de beste oplossing is. Ik steun de NS en ProRail daarin.

Dan kom ik op de motie van mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 338, waarin de regering wordt verzocht in de nieuwe hoofd railnetconcessie van NS afspraken te maken over de afbouw van de inzet van de aangepaste dienstregeling bij winterweer. Aanpassing van de dienstregeling is een voorzorgsmaatregel zolang dat nodig is. Het redesign van de be- en bijsturing moet leiden tot verbetering, maar is nog in ontwikkeling. In de beheer- en vervoerconcessie willen we continue verbetering verankeren. Het winterweerprogramma is een tijdelijk programma. Met de Kamer is afgesproken dat dat drie tot vijf jaar zal duren. Het is de bedoeling dat het programma daarna niet meer nodig is om bij slecht weer, bij sneeuw, ijs en dat soort dingen, door te kunnen rijden. Dat willen we niet verankeren in de beheer- en vervoerconcessie, want daarin willen we het continue verhaal verankeren. Dit programma willen we er apart van houden. Daarom ontraad ik deze motie.

Mansveld

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Als ik de staatssecretaris goed begrijp, zou ze onze motie op stuk nr. 338 over de afspraken in de hoofdrailnetconcessie juist moeten onderschrijven. Ze erkent immers dat we te maken hebben met een tijdelijke situatie, dat er al verbeteringen in de be- en bijsturing zijn, dat we het niet willen continueren en dat er een afbouw moet plaatsvinden. Ik zou zeggen: omarm onze motie en geef daarover een positief advies aan de Kamer.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Helaas. We willen naar een continue verbetering. We willen dus geen eindstation. We hebben gezegd dat het winterweerprogramma geldt voor drie tot vijf jaar. Daar zit dus een eindmoment aan. Bij continue verbetering is dat er niet. We willen in de vervoerconcessie consequent een basis voor continue verbetering verankeren.

De derde motie, op stuk nr. 339, is ook van mevrouw Dik-Faber. Ze verzoekt de regering om te onderzoeken in hoeverre kleine verstoringen door het rijdend personeel ook op dubbelsporige trajecten veilig kunnen worden uitgevoerd door het voor korte duur stilleggen van het treinverkeer en om de veiligheidsvoorschriften hierop aan te passen. Het uitgangspunt van de veiligheidsvoorschriften is: geen inzet van personeel op dubbel spoor, omdat er ook een trein van de andere kant kan komen. Conform een eerdere motie, van de heer Monasch, moet bij elke oplossing ter verbetering van het onderhoud en functioneren van het spoor de veiligheid van het personeel ten minste aan het huidige niveau blijven voldoen. Daarom ontraad ik de motie.

In de motie op stuk nr. 340 vraagt mevrouw Van Tongeren aan de regering om een termijn aan te geven waarbinnen de ambitie is verwezenlijkt. We zitten nu in het eerste jaar. Met de Kamer is afgesproken dat dit winterweerprogramma drie tot vijf jaar zal duren. Daar heeft mevrouw Van Tongeren mee ingestemd. Ik ontraad de motie, of misschien moet ik zeggen dat ze bijna ondersteuning van beleid is. Mevrouw Van Tongeren heeft zelf vastgesteld dat drie tot vijf jaar de maximale termijn voor de invoer van dit programma is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil deze motie wel intrekken als de staatssecretaris haar best doet om het zo veel mogelijk in de buurt van drie jaar in plaats van vijf jaar te krijgen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Elke organisatie, zeker NS en ProRail, heeft het liefst dat het morgen is opgelost. Dat behoort niet tot de mogelijkheden. Ik heb al eerder in een AO het volgende gezegd. Je wilt het zo snel mogelijk. Er zijn maatregelen die gelijk effect hebben en maatregelen waarvan blijkt dat ze weinig effect hebben. De kunst is om zo snel mogelijk alle maatregelen te definiëren die effect hebben. Dan zou het drie jaar duren. Er zit echter ook rek in. Ik heb geen idee. Ik kan helaas geen weersvoorspellingen doen. Het hangt ook een beetje af van waar we met het weer zullen uitkomen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar mevrouw Van Tongeren. Trekt u deze motie in? U geeft aan dat dat het geval is.

Aangezien de motie-Van Tongeren (29984, nr. 340) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.



Staatssecretaris **Mansveld**:

In de motie op stuk nr. 341 wordt de regering verzocht om samen met NS, ProRail en het opleidingscentrum te komen tot een cursusaanbod waarmee treinpersoneel de bevoegdheid krijgt zelf wissels te schouwen, te krukken en ijsvrij te maken. Vanwege de veiligheidsaspecten ontraad ik deze motie.

In de motie op stuk nr. 342 verzoekt de heer De Graaf de regering om de NS te verplichten reizigers te compenseren voor uitval van treinen op dagen dat de winterregeling van toepassing is. De NS heeft een vergoedingsregeling bij vertraging. Indien een afgeschaalde dienstregeling tijdig aangekondigd wordt, is deze compensatie niet van toepassing. De reiziger heeft dan namelijk voldoende tijd om zich voor te bereiden en te informeren. Het is dus geen ad-hocsituatie. Het is een situatie waarin van tevoren duidelijk is dat er afgeschaald wordt. Ik ontraad deze motie dus.

In de motie-De Graaf op stuk nr. 343 wordt de regering verzocht de NS op te dragen treinuitval als gevolg van de winterregeling mee te nemen in de verdragings- en/of uitvalsstatistieken. Treinuitval wordt meegenomen in de punctualiteit. Indien een afgeschaalde dienstregeling vooraf is aangekondigd, dan telt een trein niet mee als zijnde uit dienst genomen, maar vervolgens wordt wel gekeken of die op tijd rijdt. In die zin ontraad ik ook deze motie.

In de motie-Klein op stuk nr. 344 wordt de regering verzocht in overleg met de aanbieders van openbaar vervoer te komen tot een verdere verbetering van het reisinformatiesysteem. Het reisinformatiesysteem werkt goed. Zoals het nu loopt, is het voldoende. De verbetering van de reisinformatie bij 9292 zien wij op dit moment niet als een actiepoint. Dus ik ontraad de motie.

De heer **Klein** (50PLUS):

Ik ben het met de staatssecretaris erover eens dat 9292 op dit moment een goed aanbod heeft. Het gaat erom dat het een proactief verhaal moet zijn. Het huidige systeem is aanbodgericht: u vraagt, wij draaien. Wij willen dat het ook andersom wordt uitgewerkt, bijvoorbeeld met een sms-alert, zodat je tijdens een reis weet of je moet overstappen en wat er gaat gebeuren. Dat systeem zou nog verder verbeterd kunnen worden. Vandaar dat wij verzoeken om dat te doen. Dat is even een verdere verdieping.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Als u het op die manier zegt, zie ik het als ondersteuning van beleid. Bij NS en ProRail wordt de reiziger namelijk centraal gesteld en wordt gekeken naar verbetering van informatiesystemen. Als u het op die manier leest, zie ik het als ondersteuning van beleid.

De laatste motie is de motie-Van Toorenborg/De Rouwe op stuk nr. 345. Daarin wordt de regering verzocht in de definitieve LTS een harde deadline op te nemen over wanneer de structurele oplossingen voor de winterproblemen op het spoor gereed moeten zijn. Ik heb net al antwoord daarop gegeven. Het ligt vast. Ook de Kamer heeft vastgesteld dat de winterweerregeling binnen drie tot vijf jaar zo verankerd moet zijn dat die niet meer nodig is. Dus ik ontraad deze motie.

De **voorzitter**:

Daarmee is er einde gekomen aan dit VAO.

Mansveld

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik verzoek de leden die nu aanwezig zijn en die de presentielijst nog niet hebben getekend, om die alsnog te tekenen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.