

Vergaderjaar 2018–2019

**29 984**

## **Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 808**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 december 2018

Met deze brief bied ik u het vervoer- en beheerplan van respectievelijk NS en ProRail voor 2019 aan<sup>1</sup>. In deze plannen beschrijven NS en ProRail wat ze gaan doen om het groeiend aantal reizigers te accommoderen, aan zich te blijven binden en het spoor op een duurzame manier te onderhouden en te verbeteren. Steeds meer reizigers kiezen voor de trein<sup>2</sup> en zowel het aantal geplande reizigerstreinen, goederentreinen als internationale verbindingen neemt in 2019 toe. In het vervoer- en beheerplan geven NS en ProRail weer hoe zij in 2019, elk binnen hun eigen domein, invulling geven aan deze uitdaging, inclusief de door mij meegegeven beleidsprioriteiten. Ik heb daarom met beide plannen ingestemd.

De plannen van NS en ProRail voor 2019 vertalen zich op diverse manieren in tastbare verbeteringen voor gebruikers van het spoor. Zo stromen vanaf dienstregeling 2019 118 nieuwe sprinters met een betere toegankelijkheid en toilet, gefaseerd in. Als eerste op het traject tussen Den Haag en Haarlem. ProRail werkt onder andere met innovatieve technieken aan het voorkomen van storingen en zet een eerste stap bij de inzet van reizigerstreinen als meettrein. Hierdoor kan het zicht op de conditie van het spoor worden verbeterd om «voorbodes» van storingen op te sporen. Ook neemt het Kabinet in 2019 de Programmabeslissing ERTMS. ProRail heeft de aanvullende opdracht de coördinatie van het gehele programma te verzorgen en heeft hiervoor een programmadirectie ingericht.

Binnen de concessiesystematiek is 2019 een belangrijk jaar, omdat de doelmatigheid van de uitvoering en de gerealiseerde resultaten van de concessies van ProRail en NS worden beoordeeld in een zogeheten midterm review. Deze review is tevens bedoeld om te beoordelen of aanpassingen in het sturingsinstrumentarium van de concessie wenselijk

<sup>1</sup> Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>2</sup> Nationale Markt en Capaciteit Analyse (NMCA), 2017.

zijn voor het resterende deel van de concessieperiode. In mei van dit jaar heb ik uw Kamer geïnformeerd over de aanpak van de midterm review van de vervoerconcessie ook als één van de bouwstenen voor het besluit over de invulling van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet ná 2024<sup>3</sup>. Voor de midterm review van de beheerconcessie van ProRail hanteer ik een vergelijkbare aanpak. Een belangrijk verschil is dat de concessiesystematiek bij de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan plaatsmaakt voor een ander sturingsarrangement, waardoor lessen uit deze evaluatie vooral in het omvormingstraject zullen worden betrokken.

In deze brief ga ik, naast de invulling van het vervoer- en beheerplan, in op de afronding van het Programma «Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten», de doorvoering van een correctie in de prestatie-indicator zitplaatskans in de spits HSL en de motie van het lid Van der Graaf c.s. over bomenskap<sup>4</sup>.

### **Beleidsprioriteiten 2019**

Conform de werkwijze van de concessie geeft lenW aan het begin van ieder jaar een aantal beleidsprioriteiten mee aan NS en ProRail. De beleidsprioriteiten geven extra focus aan de activiteiten voor het komende jaar. Aan de hand van deze beleidsprioriteiten zullen de plannen van NS en ProRail in deze brief nader worden toegelicht.

In 2019 zijn de beleidsprioriteiten voor ProRail:

1. Een blijvende inzet op een betrouwbare operatie;
2. verduurzaming;
3. goederenvervoer.

Voor NS:

1. Een blijvende inzet op een betrouwbare operatie;
2. verdere openstelling van data en transparantie over prestaties;
3. versterken van de regionale samenwerking.

Hieronder licht ik deze prioriteiten en de invulling daarvan verder toe.

#### Blijvende inzet op een betrouwbare operatie (NS en ProRail)

De betrouwbaarheid op het spoor is hoog. Zo kwam in het eerste half jaar van 2018 93,1%<sup>5</sup> van de reizigers binnen 5 minuten van de beloofde aankomsttijd aan. Vanwege het grote belang van betrouwbaarheid voor reizigers en vervoerders heb ik ProRail en NS gevraagd zich maximaal te blijven inspannen om reizigers voldoende kwaliteit te bieden.

Op een aantal andere elementen van een betrouwbare operatie zijn nog verbeteringen mogelijk. Daarom heb ik NS en ProRail specifiek aandacht gevraagd om het aantal grote verstoringen te beperken om zo de hinder voor reizigers te verminderen. Blijvende aandacht voor betrouwbaarheid is ook in het bijzonder van belang voor de HSL-Zuid. In het licht van de jaarlijkse reizigersgroei heb ik NS daarnaast extra aandacht gevraagd voor verbetering van de zitplaatskans.

<sup>3</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 768.

<sup>4</sup> Motie van het lid Van der Graaf c.s. over bomenskap (Kamerstuk 35 000 A, nr. 8, ingediend tijdens het VAO MIRT – AO d.d. 27/6).

<sup>5</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 791.

## *Verstoringen*

Impactvolle verstoringen in de treindienst veroorzaken veel hinder voor reizigers en verladers. NS en ProRail werken daarom gezamenlijk aan het voorkomen, versnellen en verzachten van (impactvolle) verstoringen. Dit doen zij door op een effectieve manier alle disciplines die bij een verstoring een rol spelen samen te laten werken. Bij het voorkomen van verstoringen speelt actieve monitoring een belangrijke rol. NS en ProRail zien het versnellen van herstel en het snel weer oppakken van de dienstregeling na een verstoring als een gedeelde verantwoordelijkheid. Gezamenlijk werken zij ook in 2019 aan verbetermaatregelen. Bijvoorbeeld door het optimaliseren van versperringsmaatregelen. Versperringsmaatregelen zijn maatregelen die de verstoring isoleren om een «sneeuwbal-effect» in de dienstregeling te voorkomen en de hinder te minimaliseren.

## *Reizigerspunctualiteit*

NS en ProRail werken elke dag samen aan een betrouwbare dienstregeling en een goede reizigerspunctualiteit. Enerzijds door het maken van een realistische dienstregeling en anderzijds door te sturen op het zoveel mogelijk rijden volgens deze dienstregeling. ProRail en NS zijn in 2019 vooral gericht op het optimaliseren van deze eerder ingezette aanpak. Bijvoorbeeld door het gebruik van betere IT-hulpmiddelen in combinatie met betrokkenheid van de operationele diensten.

ProRail en NS gaan in 2019 de uitvoering van de dienstregeling verbeteren door de machinisten en conducteurs te voorzien van betere operationele informatie. Een voorbeeld hiervan is de «afteller». Dit is een scherm op het perron waarop 15 seconden worden afgeteld, waarna de treindeuren sluiten. De «afteller» is afgestemd met het sluiten van de overweg van het station, waardoor deze zo kort mogelijk dicht hoeft. Een ander voorbeeld zijn dienstkaartjes met vertrektijden in tienden van minuten en een tablet met apps voor machinisten. Bij afwijking van de dienstregeling streven NS en ProRail in 2019 naar een snellere besluitvorming om daarmee zo snel mogelijk weer te rijden volgens dienstregeling.

## *Prestaties op de HSL Zuid*

NS en ProRail blijven in 2019 uitvoering geven aan het Verbeterprogramma HSL-Zuid om de prestaties op de HSL te verbeteren. Om voor de korte en middellange termijn complexiteit te verminderen en de prestaties te verbeteren is bij de begroting 2018 € 60 mln. vrijgemaakt voor een maatregelenpakket dat nu wordt uitgewerkt en geïmplementeerd. NS en ProRail verwachten verdere prestatieverbetering van deze infrastructurele maatregelen en van de in dienstregeling 2021 geplande introductie van de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Ik heb u onlangs geïnformeerd over de langetermijnvisie HSL-Zuid van NS en ProRail<sup>6</sup>. NS en ProRail geven daarin aan wat volgens hen -op de langere termijn- nodig is voor verdere prestatieverbetering op de HSL

De Intercity Brussel gaat per dienstregeling 2019 tussen Amsterdam en Rotterdam als vijfde trein per uur over de HSL-Zuid rijden en is daarmee niet langer gekoppeld aan één van de vier IC-direct treinen per uur. Dit betekent een uitbreiding van de capaciteit op dit traject en heeft naar verwachting een positief effect op de betrouwbaarheid. De IC-direct wordt verlengd, waardoor ook meer capaciteit ontstaat. Thalys zal vanaf april 2019 naar luchthaven Charles de Gaulle en Marne la Vallée (Disneyland)

<sup>6</sup> Kamerstuk 22 026, nr. 505.

gaan rijden. Dit betekent dat ook het traject Schiphol-Charles de Gaulle gemakkelijker en sneller per trein in plaats van per vliegtuig afgelegd kan gaan worden. Eurostar is voornemens om in de loop van 2019 een derde trein tussen Nederland en Londen te gaan rijden. Samen met Staatssecretaris Harbers werk ik aan het mogelijk maken van een directe Eurostarverbinding tussen Amsterdam en Londen, zonder overstap in Brussel. Hierover wordt uw Kamer voor het einde van dit jaar met een separate brief geïnformeerd.

#### *Afronding Programma «Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten»*

NS heeft de treindiensten die onderdeel zijn van het alternatieve aanbod van NS op de HSL-Zuid (na het stopzetten van de V250/Fyra) de afgelopen jaren stap voor stap geïmplementeerd. Uw Kamer is hierover steeds geïnformeerd. NS heeft hiermee een mooi aanbod neergezet voor de reiziger, zowel op het gebied van binnenlandse als internationale treindiensten. De introducties van deze treindiensten vallen onder het programma «Uitvoering en Betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten». Het overgrote deel van dit programma is nu gerealiseerd<sup>7</sup>. Resteert nu de laatste productstap, namelijk de invoering van nieuw materieel (de Intercity Nieuwe Generatie, oftewel ICNG) op de binnenlandse HSL-Zuid treindiensten. De afspraken hierover liggen vast in artikel 61 van de vervoerconcessie. Ook via de Stuurgroep HSL-Zuid (IenW, NS, ProRail, ILT, Infrasppeed) wordt gezamenlijk gestuurd op o.a. de introductie van de ICNG.

Gezien het feit dat het grootste deel van het alternatieve aanbod op de HSL-Zuid inmiddels door NS is geïmplementeerd en dat via de concessie en de Stuurgroep HSL-Zuid wordt gestuurd op de laatste productstap (de introductie van de ICNG) en beschouw ik het concessieprogramma «Uitvoering en betrouwbaarheid HSL-Zuid diensten» als afgerond.

Voor het verbeteren van de prestaties op de HSL is sinds 2017 een separaat programma onder concessiesturing geplaatst, namelijk het «Verbeterprogramma HSL-Zuid». Afronding van dit programma is nu niet aan de orde. De inzet van NS en ProRail in het kader van dit programma wordt onverminderd doorgezet met als doel om alles uit de kast te halen om de prestaties op de HSL verder te verbeteren.

#### *Correctie in de prestatie-indicator zitplaatskans in de spits HSL*

NS heeft mij geïnformeerd<sup>8</sup> dat er in 2017 en dit jaar een fout is gemaakt bij het vaststellen van de scores op de prestatie-indicator Zitplaatskans in de spits HSL. NS geeft aan dat gecorrigeerde waarde over 2017 96% is. Dit is 0,8% lager dan de gerapporteerde waarde<sup>9</sup>, maar ligt nog steeds ruim boven de bodemwaarde van 91,2% voor deze prestatie-indicator. Het oordeel over deze prestatie-indicator in 2017 hoeft daarmee niet te worden bijgesteld. De gecorrigeerde waarde over het eerste half jaar van 2018 is volgens NS 93,7%. Dit is 1,2% lager dan de gerapporteerde waarde<sup>10</sup>. De oorsprong van de fout ligt erin dat na aanpassingen van het materieel (aanbrengen fietsplekken en bagagerekken) het verminderde aantal zitplaatsen niet correct door NS in het systeem is opgenomen,

<sup>7</sup> Zie bijgevoegde brief van NS: Brief verzoek afronding programma HSL-zuid diensten, Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>8</sup> Zie bijgevoegde brief van NS: Brief NS correctie realisatie KPI Zitplaatskans HSL 2017–2018, Raadpleegbaar via [www.tweedekamer.nl](http://www.tweedekamer.nl).

<sup>9</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 761.

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 791.

waardoor in de berekening van de scores met een te hoog aantal zitplaatsen is gerekend. Omdat de KPI «Zitplaatskans HSL in de spits» een subset is van de KPI «Zitplaatskans HRN in de spits», heeft de correctie in de realisatie van de zitplaatskans HSL in de spits een rekenkundig effect op de zitplaatskans HRN in de spits over alleen 2017. NS geeft aan dat de gecorrigeerde waarde over 2017 95,0% is. Dat is 0,1% lager dan de gerapporteerde waarde, maar ligt nog steeds boven de bodemwaarde van 94,3% voor deze prestatie indicator<sup>10</sup>. Het oordeel over deze prestatie indicator in 2017 hoeft daarmee niet te worden bijgesteld.

Zeker gezien het feit dat in 2015 een vergelijkbare fout is gemaakt, is het betreurenswaardig dat de gerealiseerde scores op deze prestatie-indicator opnieuw moeten worden gecorrigeerd. NS heeft mij gemeld dat het systeem en de processen waarmee deze prestatie-indicator wordt berekend zijn aangepast, om dergelijke fouten in de toekomst te voorkomen. Ik laat een extern onderzoek uitvoeren naar de berekening en scores op de prestatie-indicator Zitplaatskans in de spits HSL om vast te stellen of NS inderdaad inmiddels alles op orde heeft en nieuwe fouten zijn uitgesloten. Ik zal bij het externe onderzoek ook de berekening van de prestatie-indicator Zitplaatskans in de spits HRN betrekken aangezien deze op soortgelijke wijze wordt vastgesteld en ik wil uitsluiten dat bij die prestatie-indicator dezelfde fouten zijn gemaakt.

#### *Verbetering zitplaatskans – Instroom Sprinter Nieuwe Generatie (SNG)*

De vervoerscapaciteit in de spits is de afgelopen jaren flink uitgebreid en wordt ook in 2019 weer groter. NS zet in 2019 in op de instroom van nieuw materieel en op maatregelen om het beschikbare materieel zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de verwachte reizigers aantallen. Zo zal het aantal zitplaatsen toenemen, omdat vanaf de onlangs gestarte dienstregeling 2019 118 nieuwe sprinters van het type SNG gefaseerd instromen<sup>11</sup>. Alle nieuwe sprinters zijn voorzien van toiletten, wifi en stopcontacten. De rolstoeltoegankelijke toiletten in combinatie met de call for aid-knoppen en de gelijkvloerse instap vergemakkelijken bovendien het zelfstandig reizen voor mensen met een beperking. Sinds dienstregeling 2019 wordt al met 9 nieuwe SNG-sprinters gereden op het traject Den Haag – Haarlem.

#### Verduurzaming

In het licht van de klimaatafspraken uit Parijs is duurzaamheid inmiddels een randvoorwaarde voor toekomstgerichte dienstverlening en één van de redenen waarom mensen voor de trein kiezen. Ik ben blij dat ProRail en NS dit belang onderschrijven en zich inzetten om, in lijn met de ambities uit het regeerakkoord, de positie van het spoor als één van de meest duurzame vormen van vervoer te behouden en verder uit te bouwen.

#### *Duurzame mobiliteit en klimaatneutraal vervoer (NS en ProRail)*

De onderwerpen duurzame mobiliteit en klimaatneutraal vervoer hebben ook dit jaar een prominente plek in beide plannen gekregen. Gebouwen en treinen van NS gebruiken nu al 100% windstroom en de NS-treinen rijden inmiddels 25% zuiniger dan in 2005. NS ziet mogelijkheden om ook het vervangend busvervoer in 2019 te vergroenen, om zo een volledig klimaatneutrale reis aan te kunnen bieden. Verder blijf ik samen met NS werken aan de internationale treinreis als aantrekkelijk alternatief voor een vliegreis op de kortere afstanden.

<sup>11</sup> De fasering in de instroom is mede ingegeven vanuit de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra.

ProRail heeft een grote slag gemaakt in de verduurzaming van het infrastructuurbeheer. In 2018 bedroeg de voetafdruk naar schatting 14 kiloton CO<sub>2</sub> tegenover ca. 80 kiloton CO<sub>2</sub> in 2010. ProRail werkt samen met de vervoerders om CO<sub>2</sub>-emissies van treinen te verminderen, bijvoorbeeld van dieseltreinen, door studies te faciliteren en alternatieven te onderzoeken. In het verlengde daarvan heeft ProRail de ambitie om eigen assets te benutten om, door middel van zonnepanelen en zonnestroominstallaties, energie op te wekken. ProRail gaat over de concretisering van deze ambitie in overleg met onder andere IenW. Op termijn is het doel om net zoveel energie op te wekken als dat er door ProRail wordt verbruikt.

Het gebruik van Dubocalc<sup>12</sup> bij aanbestedingen van bovenbouwvernieuwingsprojecten en kunstwerken stimuleert aannemers om duurzamer te werken aan het spoor. Bij nieuwbouwprojecten en beheer en onderhoud zet ProRail in op hergebruik van veelgebruikte materialen zoals beton, staal, koper en ballast en op het circulair inkopen hiervan.

#### *Compensatie van natuurwaarden en bermbeheer*

ProRail richt zich in 2019 specifiek op beleidsontwikkeling voor compensatie van natuurwaarden bij de inrichting en het beheer van spoorbermen en aanliggende percelen en op de vermindering van het gebruik van glyfosaat bij onkruidbestrijding.

Om het bermbeheer te verduurzamen gaat ProRail in 2019 het gebruik van bestrijdingsmiddelen in kaart brengen en onderzoek doen naar alternatieve, niet-chemische methoden van onkruidbestrijding om te bezien of het gebruik van glyfosaat kan worden verminderd.

Tijdens het VAO MIRT van 25 september 2018 is door het lid Van der Graaf een motie<sup>3</sup> over bomenkap ingediend, waarbij de regering wordt verzocht voor een veilige weginrichting en spoorveiligheid alleen in het uiterste geval bomenkap in te zetten. De reikwijdte van deze motie is tweeledig en wordt daarom ook in de Verzamelbrief Wegvervoer en Verkeersveiligheid (december 2018) behandeld. ProRail geeft aan invulling te geven aan de motie door bij de aanleg en het onderhoud van het spoor meer rekening te houden met de waarde van bomen, zoals de monumentale, landschappelijke en ecologische waarde. Er wordt daarbij een afweging gemaakt tussen de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor en behoud van de natuur. Bomen die te dicht op het spoor staan en zicht van machinisten belemmeren of waarvan de kans groot is dat ze op het spoor vallen tijdens een storm zullen bijvoorbeeld worden verwijderd. Bij bomenkap wordt in overleg met betrokken partijen als gemeenten en provincies door ProRail in toenemende mate gekeken naar het terugplaatsen van alternatieve groenvoorziening, zoals heggen of ander groen. De Wet natuurbescherming en gemeentelijke bomenverordeningen en ProRails ambitie om te verduurzamen zijn daarbij de uitgangspunten. In nieuwe contracten met aannemers worden die uitgangspunten opgenomen. Met deze werkwijze en die van Rijkswaterstaat wordt er invulling gegeven aan de motie en daarmee beschouw ik de motie als afgedaan.

#### Goederen (ProRail)

In de zomer heb ik uw Kamer geïnformeerd over een maatregelenpakket om de positie van het spoorgoederenvervoer te verbeteren<sup>13</sup>. In dit kader zal ProRail zich in 2019 richten op betere samenwerking in de keten en op de acties voortvloeiend uit het Maatregelenpakket Spoorgoederenvervoer.

<sup>12</sup> Dubocalc is een software tool om duurzaamheid en milieukosten van ontwerpvarianten van GWW werken te berekenen.

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 782.

Het betreft maatregelen gericht op de realisatie van groei van spoorgoederenvervoer, op verlaging van de kosten van het vervoer in de keten en op vermindering van de effecten van spoorvervoer op de omgeving. Over de implementatie hiervan informeer ik uw Kamer separaat door middel van de voortgangsrapportage spoorgoederenvervoer en Betuweroute die ik uw kamer voor het einde van dit jaar doe toekomen.

#### Verdere openstelling van data en transparantie (NS)

Om de samenwerking met andere partijen te verbeteren is openheid van data een belangrijk middel. Ik heb NS in lijn met de Kamerbrief Data en Transparantie<sup>14</sup> gevraagd in 2019 flinke stappen te zetten en te werken aan een verdere openstelling van data en transparantie over prestaties.

NS gaat in lijn met de beleidsprioriteitenbrief en de Kamerbrief Data en Transparantie informatie openbaar maken waar dit kan en mag. Zij houdt daar rekening met de geldende regels met betrekking tot onder meer privacy, mededinging en bedrijfsvertrouwelijkheid. Onlangs heeft NS een online-dashboard gepresenteerd met cijfers over reizigersgedrag en klantoordelen. NS werkt aan een nieuwe dataomgeving die vervolgens gekoppeld kan worden aan het dashboard. Als de nieuwe dataomgeving werkt kan data over de prestaties worden toegevoegd. Het uiteindelijke streven van NS is om openbare data op detailniveau inzichtelijk te maken op een online dataplatform, dat bereikbaar is vanaf een website van NS. Ook belooft NS actief deel te nemen aan het debat over hoe maatschappelijk relevante data voor Nederland succesvol kan worden ontsloten. Ik ben blij te zien dat NS maatregelen treft op dit gebied en verwacht in 2019 al concrete resultaten te zien.

#### Regionale samenwerking (NS)

Om de te verwachten reizigersgroei aan te kunnen, bij het steeds drukker wordende Nederlandse OV, is samenwerking tussen veel verschillende partijen een vereiste, ondanks de soms verschillende belangen. NS zet zich al enige jaren, in samenwerking met de regio, succesvol in op het verbeteren van onder andere de deur-tot-deur reis en het stationsgebied. Deze samenwerking is van groot belang voor de reiziger, voor 2019 heb ik daarom aan NS gevraagd nadruk te leggen op regionale samenwerking.

In 2019 zal NS blijven samenwerken met decentrale overheden, ProRail en andere vervoerders bij de ontwikkeling van het Dashboard Deur-tot-deur. Dit dashboard bevat diverse OV-data en geeft inzicht in aansluitingen, gebruiksgemak, ketenvoorzieningen en first & last mile van OV-reizigers. Ook geeft NS aan vaker gebruik te gaan maken van zogenoemde expertsessies. In deze sessies voeren zij een open gesprek met regionale partners over de ontwikkeling van de dienstregeling. Dit helpt om elkaars wensen en behoeften te begrijpen en om meer begrip te creëren waarom deze wel of niet te realiseren zijn. In 2018 is NS gestart met deze expertsessies in Noord-Nederland, Oost-Nederland en in de noordelijke randstad, dit leverde een constructieve samenwerking op.

Ook voor ProRail is en blijft samenwerking met alle betrokken partijen op en rond het spoor belangrijk bij de uitvoering van haar taken. In het beheerplan 2019 geeft ProRail aan zich te richten op het verder verbeteren en intensiveren daarvan.

---

<sup>14</sup> Kamerstuk 23 645, nr. 654.

Ten slotte verwacht ik dat NS en ProRail onverminderd hard zullen blijven werken om de genoemde plannen en ambities waar te maken en alle streefwaarden te halen in 2019. In maart zal ik uw Kamer zoals gebruikelijk de jaarverantwoording over 2018 toesturen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer