

Vergaderjaar 2013–2014

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 169

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 5 juni 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 22 april 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 februari 2014 houdende de aanbieding van en reactie op het ILT-vervolgonderzoek prestatiegericht onderhoud aan het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 466);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 maart 2014 houdende een reactie op het verzoek van het lid Van Veldhoven over de gang van zaken rond het buiten dienst nemen van vier wisselcomplexen bij Den Haag Centraal en Rotterdam Centraal op 19 februari 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 471);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2014 over de buitendienststelling rondom Utrecht CS in de zomer van 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 476);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 april 2014 inzake de toezegging van een overzicht stand van zaken aanbevelingen Onderzoeksraad Voor Veiligheid bij spoorincidenten (Kamerstuk 29 893, nr. 166);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 maart 2014 over het Onderzoeksrapport van de ILT «Bijna-botsing tussen twee reizigerstreinen bij Hattermerbroek Aansluiting» naar aanleiding van de stoptonend sein (STS) passage nabij Zwolle op 2 september 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 163).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, De Graaf, Hoogland, De Rouwe en Smaling,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 17.30 uur.

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg en heet eenieder van harte welkom. We praten vandaag niet over de Voorkeursbeslissing ERTMS. Daarvoor zal de commissie op 24 juni nog een apart algemeen overleg houden. Verder is mevrouw Van Veldhoven ziek; zij heeft zich dus moeten afmelden voor dit algemeen overleg. Met de woordvoerders is afgesproken dat we in eerste termijn maximaal vijf minuten spreektijd aanhouden. Dan hangt het af van de flexibiliteit van de voorzitter of we daar nog wat seconden bij gaan doen, zeg ik tegen mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Vanavond is het maximale aantal sprekers niet aanwezig. We hebben de tijd tot 20.30 uur. Kunnen we de spreektijden bepalen op maximaal zeven minuten?

De **voorzitter**: Als compromis maak ik er maximaal zes minuten van.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De VVD gelooft in nieuwe contractvormen, zoals het prestatiegerichte onderhoud (PGO) van het spoor, waarbij veel meer resultaatverplichtingen met de aannemer kunnen worden afgesproken en waardoor de kwaliteit verhoogd kan worden voor minder geld. De PGO-contracten leggen niet alleen meer vrijheid, maar ook verantwoordelijkheid bij de aannemers neer. In de wegenbouw wordt al langer gewerkt met dat soort nieuwe contractvormen, waarbij de aannemende partij moet aantonen dat hij de processen kan managen om het project goed te laten verlopen. Rijkswaterstaat heeft goede ervaringen met deze manier van werken. ProRail gaat op dit punt samenwerken met Rijkswaterstaat, en dat valt toe te juichen. PGO 3.0 is een goed voorbeeld van de combinatie strikt en flexibel. Het moet gaan om harde, eenduidige veiligheidsnormen, waarbij ProRail in haar aanbestedingen stuurt op het eindresultaat. Dit moet ruimte geven aan aannemers om tot innovatie en tot maatschappelijk betere prestaties te komen, wat leidt tot minder verstoringen en meer betrouwbaarheid. Hoe staat het met de uitrol van het werken met PGO-contracten? Vorig jaar is een convenant gesloten met de marktpartijen. Hoe staat het hiermee?

Een routinecontrole door ProRail op 19 februari jongstleden op het spoor doet ernstige twijfels rijzen over de veiligheid van een aantal wissels vlak voor Den Haag. Gedurende zo'n 30 uur was er weinig treinverkeer mogelijk op de trajecten Rotterdam-Den Haag en Utrecht-Den Haag. Op basis van welke bevindingen moesten met stoom en kokend water vier wissels worden vervangen? Is dit niet van tevoren opgemerkt, zoals bij een apk? Het vertrouwen in ProRail staat hier op het spel, en dat is ernstig. De VVD maakt zich ernstig zorgen over de staat van het onderhoud van het spoor en daarmee van de veiligheid.

De volgende oplossingen dienen zich aan. Voor de zomer komt er een nulmeting naar de veiligheid op het spoor. Bij de behandeling van de Lange Termijn Spooragenda heeft de VVD gepleit voor concrete meetbare afspraken in de beheersconcessie over onderhoud aan en veiligheid op het spoor. De Kamer moet een keuze maken voor welk niveau van veiligheid ze eigenlijk wil gaan. Er moet een database komen met actuele

informatie over de stand van het onderhoud aan het spoor met bijbehorende veiligheidsnormen en monitoring. In de huidige beheersconcessie met ProRail was ook een stukje monitoring opgenomen. Wat is daarmee gebeurd? Bestaat dat eigenlijk nog? Verder kan ProRail nog veel leren van Rijkswaterstaat. Het onderzoeksrapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) naar prestatiegericht onderhoud van de NS-infrastructuur onderstreept dat de teugels bij ProRail moeten worden aangetrokken. Er is kennelijk een gebrek aan regie. De belofte in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) luidt dat dit in de concessie zal worden geregeld. De Staatssecretaris krijgt een meer sturende rol en derhalve ook meer verantwoordelijkheid. Daar kan de Kamer de Staatssecretaris op aanspreken. Maar wat wordt de rol van de Staatssecretaris als het gaat om spoorveiligheid in relatie tot de Lange Termijn Spooragenda? ProRail moet in samenspraak met belanghebbende partijen tot meer transparante en integrale afwegingen komen als het gaat om veiligheid van en overlast voor de reiziger. Dat is het dilemma waarin we altijd zitten. Gaat de investeringscommissie hierin een rol spelen, en zo ja, hoe gaat zij toetsen?

De eisen aan veiligheid van onderhoud aan het spoor zijn de afgelopen jaren strenger geworden. Waar vroeger bij onderhoud de helft van het dubbel spoor werd afgesloten, waardoor het werk aan een spoor kon worden verricht, worden nu uit voorzorg beide sporen gesloten voor treinverkeer. Dit is bijvoorbeeld dramatisch voor Schiphol, dat gedurende bepaalde periodes nu helemaal niet bereikbaar is met de trein. Uit gesprekken met de sector en uit werkbezoeken is mij gebleken dat het niet bij alle onderhoud strikt noodzakelijk is om twee sporen af te sluiten. De VVD wil absoluut niet marchanderen met de veiligheid van de spoormedewerkers, maar met de huidige techniek kan de veiligheid geborgd worden, zonder dat in alle gevallen twee sporen dichtmoeten terwijl er aan een spoor wordt gewerkt. Kan hier praktisch naar worden gekeken? Ik zou het goed vinden als in overleg met de sector nog eens wordt gekeken naar deze eisen, onder de voorwaarde dat de veiligheid van de medewerkers aan het spoor niet in het geding is. Binnenkort ontstaan er grote bereikbaarheidsproblemen voor stations als Schiphol en Utrecht Centraal. Is de Staatssecretaris bereid dit overleg met de sector aan te gaan?

Het volgende rapport bevat een onderzoek naar de vergunningverlening door de ILT. De wijze van werken van de ILT baart volgens het rapport zorgen. Daarbij ging het niet over de inhoud, maar over het proces. Men is niet scherp op onafhankelijkheid en er is geen echte scheiding tussen inspectie en vergunningverlening. Kortom, de ILT heeft haar werk niet goed gedaan. Ik hoop dat de enquêtecommissie in haar onderzoek de vraag betreft of de ILT de vergunning voor de Fyra wel had mogen verlenen. Hoe moet het vervolgens beter? Nederland is te klein voor een ILT dat alle kennis over het spoor heeft. Dit moet en zal op Europees niveau worden geregeld. Ik verwijs naar de plannen om de standardeisen voor controle en veiligheid op het spoor gelijk te trekken binnen Europa. Hiermee mag wat mij betreft haast worden gemaakt. De European Rail Agency moet hierbij een rol krijgen. Welke rol blijft er in dat verband over voor de ILT? Minder dubbele petten zou wat mijn fractie betreft wenselijk zijn.

Net zoals je rijkswegen en provinciale wegen hebt, zou je ook provinciale spoorwegen kunnen krijgen. Nu verloopt het soms moeizaam met ProRail en de regio's. De provincies investeren bovendien in regionaal spoor. Kan worden onderzocht of regionale sporen in beheer en onderhoud kunnen worden gegeven bij de provincies en/of de regionale aanbestedende overheden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er staat vandaag een aantal brieven op de agenda over de nieuwe vorm van aanbesteden bij ProRail. Ik moet

op voorhand zeggen dat ik de manier waarop ProRail aanbesteedt geen punt vind waarover de Kamer uitgesproken opvattingen moet hebben. Ik denk dat onze taak zich beperkt tot wat reizigers als belangrijkste punt zien: het moet veilig en op orde zijn. Hoe dat gebeurt, daarover zal ik geen uitgebreide theorieën vertellen. Ik kijk naar het resultaat. In het vorige debat heb ik al gezegd dat ProRail op Zwitsers niveau concurreert als het gaat om spoorveiligheid. Zwitserland wordt door velen als voorbeeld genoemd, dus als we op dat niveau concurreren, zitten we behoorlijk goed. Dat neemt niet weg dat er vandaag een aantal kritische rapporten van de inspectie voorligt. Ik wil daar in het genoemde kader een aantal opmerkingen over maken.

In de brief van 21 februari verwoordt de Staatssecretaris het feit dat de inspectie een tweetal overtredingen heeft geconstateerd bij de beheersconcessie. Je kunt daarvan vinden wat je vindt, maar die overtredingen liggen op tafel. Het gaat hier volgens de inspectie om het belangrijke artikel 3 van die beheersconcessie, dat handelt over de zorgplicht. Krijgt dit nog een staartje? Natuurlijk belooft iedereen beterschap, maar juist artikel 3 houdt in dat er handhavend kan worden opgetreden. Zal dit hier nog gebeuren? Is dat nodig? Is de afweging proportioneel? Daarover lees ik niets.

Een terugkerend punt is dat de inspectie een aantal kritische opmerkingen maakt over ProRail met betrekking tot het actuele onderhoud, de staat van dienst. Heel zwart-wit gezegd: als een ondernemer gaat aanbesteden – wat op zichzelf prima kan zijn – dan moet hij wel weten waarop hij aanbesteedt. Hij moet weten welke opdracht hij in huis haalt. Het mag geen casinoaanbesteding zijn waarbij je een inschatting maakt van de staat van het onderhoud, omdat je niet 100% scherp hebt wat dat onderhoud is.

Ik wil hiermee zeggen dat de actuele staat van het onderhoud perfect moet zijn. Dat is nu niet het geval, lees ik steeds weer. De staat van het onderhoud is niet actueel en niet integraal. Er wordt beterschap beloofd, maar ik lees ook in de stukken dat dit meer tijd heeft gekost dan was voorzien. Hoeveel meer tijd? Waarom duurde het langer? Wanneer worden de keuzes gemaakt die in een brief aan de Kamer worden aangekondigd? Hoe ziet handhavend optreden er hier uit als het langer blijft duren dan wij denken?

Ik maak nu een aantal opmerkingen over de acute wisselproblemen tussen Den Haag-Rotterdam die begin dit jaar opeens op tafel kwamen. De dienstregeling kwam abrupt tot stilstand. Als je op de weg abrupt tot stilstand komt, dan weet je wat er gebeurt, dan volgt er in feite een kettingbotsing. Dat gebeurde hier ook voor de reizigers. De mensen kregen te horen dat een aantal lijnen eruit lag en zij vlogen vervolgens alle kanten uit. Er was geen coördinatie.

Dit doet mij een beetje denken aan het incident met de Traxx anderhalve week geleden. Er doet zich opeens een incident voor en de trein ligt eruit. Daarvoor zullen er allemaal goede redenen zijn geweest, maar het komt heel krakkemikkig over en het zorgt direct voor kettingbotsingen. Waar moeten de reizigers naartoe? Hoe zit dat? Is hier niet te snel te heftig ingegrepen?

Ik lees in de brief dat het volgens ProRail is misgegaan door miscommunicatie tussen verschillende afdelingen in Den Haag. Welke afdelingen waren dat? Wat is er precies misgegaan? Wanneer komt de beloofde externe evaluatie over dit probleem? Wanneer komt het inspectierapport? Ik lees dat het voor de zomer moet komen, maar hoe staat het ermee? In Utrecht Centraal is een buitendienstregeling aanstaande. Het voordeel daarvan is dat wij weten dat het gaat gebeuren. Je kunt er dus op inspelen. Ik heb in de brief gelezen welke organisaties daarbij betrokken zijn. Ik heb daar geen opmerkingen over, want ik zie geen gekke dingen. Ik wil nog wel een link leggen met de Nucleair Security Summit. Dat was ook een grote ingreep die tevoren was aangekondigd en alles is goed

verlopen. Zijn daar lessen uit te trekken voor de situatie in Utrecht Centraal? Het lijkt een vergelijkbare opgave.

Hoe staat het met het tekeningenbeheer bij ProRail met betrekking tot Stavoren? Is er nu een 100% dekkend tekeningenbestand? Is er een nulmeting geweest? Is dit nu op orde?

Ik vraag nog aandacht voor het levensgevaarlijke incident, de roodsein-passage, bij Hattermerbroek dat gelukkig goed is afgelopen. De inspectie is buitengewoon kritisch over, in dit geval, NS Reizigers. Zij schrijft dat de besluitvorming over met name de remopdracht traag verloopt. Uit het rapport, maar ook uit de brief van de Staatssecretaris leid ik af dat de inspectie heel kritisch is. De NS laat weten dat hij een beter idee heeft: ORBIT. De inspectie grijpt het remcriterium echter aan om te opperen dat meer moet worden gedaan aan de remopdracht. Dat lees ik ook in de brief van de Staatssecretaris.

Op mij komt dit alles over alsof de inspectie met zo veel woorden zegt: de NS zit hier fout, maar wij kijken het nog even aan. De reactie van de Staatssecretaris lees ik ook zo. Ik vind dit wel een risico. De inspectie benoemt dit heel expliciet. Kijken wij nu naar een beweging die eigenlijk niet de goede richting op gaat? Ik krijg daarop graag een reactie.

In grootschalige inspecties is aangetoond dat 2,5% tot 3,5% van de passages niet in orde is. Dit is vastgesteld naar aanleiding van een incident. Steeds als zich een incident voordoet, vindt er een grote schouw plaats en blijkt keer op keer dat er veel meer problemen zijn, of het nu de wissels zijn of de passages. Als er een incident is, komen er opeens problemen naar boven, terwijl wij er steeds de mond van vol hebben dat die moeten worden voorkomen. Kennelijk is dit nog niet op orde. Ik krijg graag een uitgebreide reactie op dit totaalbeeld, want ik zie hetzelfde verhaal steeds terugkomen. Een incident wordt gevolgd door een spontane heftige reactie en een grote controle, en dan blijkt opeens dat er veel meer problemen zijn. Lopen wij niet achter de feiten aan, zelfs als wij concurreren met Zwitserland?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik kan mij voor een groot deel aansluiten bij de inbreng van de voorgaande woordvoerders. Het is lastig om zomaar een lijn in dit verhaal te brengen en daarom fiets ik er een beetje doorheen.

Ik begin bij de contracten voor het prestatiegerichte onderhoud. Dit is wat mij betreft het belangrijkste onderwerp dat vandaag op de agenda staat. Ik heb alle nota's en brieven gelezen en daarbij is mij een aantal dingen opgevallen. Er zijn 1.500 objecten bekeken en er zijn 49 personen gehoord. De norm voor de output-procescontracten (OPC) wordt vaker overschreden dan de PGO-contracten. Kan de Staatssecretaris dit verklaren?

Ik noem een aantal voorbeelden die bij mij vraagtekens oproepen. In de eerste plaats noem ik Eemland en de verantwoordelijkheid voor het meten van de doorslagveiligheden aan bovenleidingportalen. Die is van het ene naar het andere onderdeel van ProRail overgegaan. Kennelijk is er een verantwoordelijkheid binnen die organisatie verplaatst. De ILT schrijft dat de juiste informatie haar nooit heeft bereikt. Dat is zorgelijk. Hoe kan dat? Wil de Staatssecretaris daarop reflecteren?

Dit geldt ook voor een aantal andere zaken. Zo is de duurzaamheidsnorm in de PGO-gebieden die zijn aanbesteed voor juni 2013, anders dan na juni 2013. Welke invloed heeft dit op de veiligheid? Wat is de analyse van de Staatssecretaris? Moeten de eerdere contracten worden aangepast of waren de ontbrekende eisen eigenlijk niet belangrijk? Dan kun je dat toch laten zitten? Waarom stel je die eisen dan wel in de nieuwe contracten? Dit blijft een beetje in de lucht hangen.

Er zijn verschillen tussen de duurzaamheidsnormen en de veiligheidsnormen in de PGO-contracten. Bij een duurzaamheidsnorm heb je drie maanden de tijd om het onderhoud uit te voeren als dat nodig is. Wie

controleert dat dit gebeurt? Ik sluit mij aan bij de heer De Rouwe. Het spoor is veilig, maar ik mis de alertheid in dit soort situaties, in ieder geval in de rapporten.

Er zijn drie gebieden bekeken: Eemland, Gelre en Zeeland. Ik heb van ProRail in Zeeland een beeld van een weinig alerte organisatie. Deelt de Staatssecretaris dit? Wat kan zij daaraan doen?

Het abstractieniveau van de PGO-normen vraagt om een alert toezicht; dat schrijft de ILT ook. Dit is voor mij een punt van zorg, ook in relatie tot hetgeen wij eerder hebben besproken, namelijk dat alert toezicht houden ook om een bepaalde kennis vraagt. De Staatssecretaris schrijft dat wij niet de weg zouden moeten opgaan van het zelf uitvoeren van het onderhoud. Ik sta daar open in en ik vind dat prima, maar ik ben verbaasd over de argumenten van de Staatssecretaris.

Haar eerste argument is dat een pilot de relatie tussen ProRail en de aannemers ernstig zal verstoren. Goede relaties zijn natuurlijk belangrijk, maar het is toch niet de bedoeling dat zij bij elkaar op schoot zitten? Zij hebben immers een opdrachtgever/opdrachtnemerrelatie. Hoe gaat de Staatssecretaris met dit spanningsveld om?

Dat geldt ook voor het tweede argument, namelijk dat de sector een aantal gezamenlijke afspraken maakt. Dat begrijp ik, maar het is de vraag in hoeverre die in contrast staan met het wat strak sturen als opdrachtgever en opdrachtnemer, wat wij toch verwachten van ProRail.

De ILT schrijft dat de beheersing beter moet, maar er is geen gevaar geconstateerd. Dat is goed. ProRail beweert dat PGO verbetering brengt in de conditie van het spoor, maar in Zeeland is de conditie van het spoor niet beter geworden na de start van PGO, ook niet na het eerste half jaar waarin een en ander op niveau moet worden gebracht. Is die bewering eigenlijk wel te staven met feiten? In het ILT-rapport staat dat hiervoor geen bewijs is gevonden. Ik snap dat de dingen efficiënter gaan en wat dat betreft steun ik de systematiek, maar de vraag is wel waarom wij dit doen als het kwalitatief niet tot verbeteringen leidt.

Over de ontbrekende technische normen is al eerder iets gezegd. Ik ga ervan uit dat daarop een reactie volgt.

Bij «risico's onbekend» kiest ProRail voor het berijden. Dat is een casus die zich heeft voorgedaan. Ik snap wel dat er een afweging gemaakt moet worden. De ILT stelt dat ProRail enkele keren dat er problemen waren, heeft gekozen voor het berijden van het spoor, terwijl niet bewezen is dat dit honderd procent veilig is. Waarom wordt er op die manier gewerkt? Wat gaat ProRail daaraan doen?

ProRail onderschrijft wat in het rapport is gesignaleerd. In de reactie van ProRail staat ook dat het een vrij stevig rapport is. Het is soms goed om elkaars nieren te proeven om vooruit te komen. In een situatie dat het spoor behoorlijk veilig is, moet je daar tegen kunnen. Ik vraag mij af welke actie ProRail gaat ondernemen. De Staatssecretaris schreef in september 2013 dat er in het PGO 3.0 verbeteringen zullen komen, maar dit rapport is uit december. Ik mis concrete actie. Er zitten nog veel mitsen en maren in. Hoe kan de Staatssecretaris borgen dat de uitvoeringsorganisatie, waar wij vrij ver vanaf staan, echt in de benen komt om de aanbevelingen te implementeren? Dat is waar wij naar zoeken.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Het gras is mij aardig voor de voeten weggemaaid. Ik kan mij voor een groot deel aansluiten bij wat er is gezegd. De SP is nooit een voorstander geweest van het uit elkaar halen van NS en ProRail. Daar hebben we het vorige week ook over gehad, dus dat hoeft niet herhaald te worden. Volgens ons is het geheel, als je de reizigersorganisatie en ProRail in één hand zou hebben, meer dan de som der delen.

De brief van de inspectie van 21 februari gaat over het onderzoek dat is gedaan op verschillende plekken in het land. De veiligheid is goed in Nederland, gezien de internationale context, dat zal men ook uit mijn

mond horen. Het onderzoek levert toch wel wat zorgen op, omdat ProRail op twee punten niet voldoet, zoals verwoord in de rapportage van de ILT. Hoe duidt de Staatssecretaris dat? Is zij daardoor verrast of is dat een onderdeel van het proces? Gaat het steeds beter of is zij ook geschrokken van die rapportage?

Ik hoor graag of de Staatssecretaris mijn constatering deelt dat er een grote toename is van spoedreparaties in de afgelopen jaren. Volgens ons is dat een gevolg ervan dat er aan het eind van de concessieperiode wat bekibbeld moet worden, dat geld wat meer in het vizier is dan veiligheid en dat er veel buitenlandse werknemers worden aangetrokken door de bedrijven die het werk uitvoeren, zodat het binnen de financiële marges te houden is. Ziet de Staatssecretaris dat ook? Is er een toename van buitenlandse werknemers bij de spooraanneemers? Leidt deze tot verdringing op de arbeidsmarkt? Is dit iets wat de Staatssecretaris bezighoudt, hoort dat bij de portefeuille van iemand anders of is het gewoon een Europese realiteit?

De Staatssecretaris zegt dat zij geen behoefte heeft om een proef met de PGO's uit te voeren. Hierover is wel de motie-Kuiken aangenomen. Kan zij toelichten waarom zij dat echt niet wil doen?

Wij zijn ook benieuwd waarom mevrouw Gout is vertrokken. Is dat een regelrecht gevolg van besluiten die het ministerie recent heeft genomen of ligt daar iets anders aan ten grondslag? Ik hoor hierop graag een reactie van de Staatssecretaris.

De vorige sprekers hebben ook gesproken over de hiccups die we in de afgelopen maanden hebben gehad, zoals op het traject tussen Den Haag en Rotterdam, het lang stilleggen bij Den Bosch en Utrecht-Schiphol. Dat blijft toch maar komen. In het stuk over de externe audit in september werd al geconstateerd dat er behoefte is aan een cultuuromslag. In de recente brief staat dat men bezig is met een verbetertraject. Ik wil dat allemaal wel geloven, maar wanneer kan ik meten of dat ook echt gerealiseerd is? Anders zegt de Staatssecretaris dat het steeds beter gaat en dan belooft zij dat het niet meer voorkomt, maar als het dan weer voorkomt, zitten we hier weer. Op grond van welke meetbare criteria kun je zeggen dat er een cultuuromslag heeft plaatsgevonden?

Verder zijn er wat wisselende geluiden over het aantal storingen. Er is een algemene rapportage dat er 25% meer storingen zijn. ProRail heeft daarop geantwoord dat er 9% minder storingen zijn. Dat zijn wel verschillende typen storingen. Is dat niet een reden om te bekijken vanuit welk perspectief er wordt gekeken naar storingen? Heeft het zin dat verschillende organisaties verschillende typen storingen melden?

Er gaat 800 miljoen naar de verbreding van de A27, maar we zouden daar ook graag een spoorlijn zien. Hoe gaat dat tussen de Minister en de Staatssecretaris? Wordt er een muntje opgegooid? Is het dan: kop is weg en munt is spoor? Laat de Staatssecretaris zich niet te snel de miljoenen van het brood eten door mijn even favoriete Minister Schultz van Haegen? Ik hoor het graag. Verder hoop ik ook dat er niets meer in de la ligt wat deze Kamer nog niet gezien heeft.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. De reiziger staat op 1, 2 en 3. Met deze woorden presenteerde de nieuwe directeur van de Nederlandse Spoorwegen zijn nieuwe spoorambitie. Een nobel streven. Wij moesten natuurlijk meteen denken aan dat liedje van Guus Meeuwis; niet aan kedeng, kedeng, maar aan: ik tel tot 3, (1, 2, 3) en dan gaat het gebeuren; alles gaat zo goed, er kan niets fout. Dat is ook een liedje van Guus, maar laten we eerlijk zijn: dat laatste gedeelte is natuurlijk niet geheel van toepassing op de spoorsector.

De aanleiding tot dit debat was de chaos die ontstond, toen het hart van het Nederlandse spoor een waar infarct kreeg. Eens te meer werd duidelijk hoe cruciaal de driehoek Den Haag, Rotterdam, Utrecht is voor Nederland, niet alleen op het spoor, maar totaal. Laten we maar hopen dat

er snel verbetering optreedt, dat de nieuwe directeur snel progressie kan maken en verlost zal zijn van het juk van zijn voorganger. Weet u wie ook heel goed was in tot 3 tellen? Dat was Bert Meerstadt zelf, maar dat waren dan de tonnen die netto aan het eind van het jaar op zijn rekening stonden.

Ik ga verder over het onderhoud van het spoor. Bij het lezen van de stukken kwam ik een interessante zin tegen. Er staat: «NS en ProRail werken aan een methodiek om klanthinder te objectiveren en varianten onderling af te wegen.» Hier mist één woordje, maar dat is de kern van het hele debat. Er staat: NS en ProRail werken aan, maar er staat niet: NS en ProRail werken samen aan een methodiek.

Dat is een opvallende woordkeuze. Het Ministerie van I en M is altijd heel goed in het kiezen van de woorden in de brieven. Dat is een compliment aan de Staatssecretaris en de vijf mensen naast haar. Dit is wat mij opvalt. Er is nog geen methodiek of de huidige methodiek is niet toereikend. Welke van de twee is het? Graag een reactie daarop. Op welke termijn kan een goede methodiek, waar dat woordje «samen» in staat, verwacht worden?

Dan ga ik over naar Schiphol, om te beginnen de communicatie daarover. In de brief schrijft de Staatssecretaris dat zij de communicatie groot heeft aangepakt. Er is al meer over gezegd. Waarom dan niet bij Schiphol? Wie schetst onze verbazing? De data in de brief komen niet overeen met de data op de site van de NS. Om concreet te zijn: waarom staan de werkzaamheden van 19 en 20 juli aanstaande niet in de brief, maar wel op de site? De communicatie met de reiziger is natuurlijk belangrijk en het parlement op dat moment eventjes niet. Oftewel: de reiziger staat op 1, 2, 3 en het parlement staat op dat moment op 4. Dat zou ook kunnen. Dat is goed voor de reiziger, maar minder voor onze informatievoorziening. Welke bureaucraat heeft het in zijn hoofd gehaald om twee zomervakanties op rij zulke grote werkzaamheden bij Schiphol te plannen? Wij vinden dit niet goed. Wij vinden het, zacht gezegd, te gek voor woorden. Hoe ver moet je afstaan van het belang van alle reizigers om dit te verzinnen? In de zomer gaat men op vakantie. Wees blij dat er onder dit kabinet nog mensen zijn in Nederland die op vakantie kunnen, ook met het vliegtuig, ook via Schiphol.

Misschien moet ik nu even tot 3 tellen, want ik kan er echt met mijn verstand niet bij. Ja, we begrijpen de logistieke keten. Men kan niet een weekend eruit halen en een ander weekend erin plaatsen, dat is allemaal lastig. Maar toen de planning werd gemaakt, zag men dit kennelijk niet als een probleem. Het gaat ons om het beslismoment. Voor alle duidelijkheid, we hebben het niet over de werkzaamheden op het spoor zelf. Die mensen doen fantastisch werk, onder gevaarlijke omstandigheden. Zij verdienen alle lof. Zij zorgen ervoor dat ons spoor veilig is, wordt en blijft. We hebben het over de planners die er zogenaamd verstand van hebben. Graag een reactie daarop.

Het is de commissie bekend dat Schiphol een selectiviteitsbeleid voert met betrekking tot de reizigers. Vluchten met reizigers die veel geld opleveren, krijgen in het schema een bepaalde prioriteit. Dat levert meer geld op, waardoor Schiphol een aantrekkelijke luchthaven blijft en veel geld kan verdienen voor heel Nederland. Mijn vraag is of een dergelijk beleid ook door de NS wordt gevoerd. Het valt ons op dat de treinreiziger die hoofdzakelijk van maandag tot en met vrijdag reist, weinig last heeft van alle geplande werkzaamheden, of de werkzaamheden die al geweest zijn, terwijl de leisure-reizigers, degenen die op vakantie gaan of leuke dingen doen, die vaak met hun eigen geld en vaak in het weekend reizen, wel significant vaker last hebben van geplande of uitgevoerde werkzaamheden. De Staatssecretaris zal zich wellicht verschuilen achter de macht van de grote getallen, maar de PvdA was toch altijd de partij van de sterkste schouders en de zwaarste lasten? Staat de Staatssecretaris daar nog steeds voor of geldt dat niet op het spoor?

De **voorzitter**: Ik dank alle woordvoerders voor hun betoog in eerste termijn. De Staatssecretaris heeft mij gevraagd om een kwartier te schorsen, voordat zij over kan gaan tot de beantwoording in eerste termijn.

De vergadering wordt van 18.03 uur tot 18.18 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het woord voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. In het vorige AO is mij Frank Boeijen in het vooruitzicht gesteld. Inmiddels heb ik begrepen dat in dit AO mij Guus Meeuwis in het vooruitzicht wordt gesteld. Nu heb ik geen flauw idee wat «1, 2, 3 en dan gaat het gebeuren» is. Ik zou dan ook willen vragen of dit met muzikale tonen ondersteund kan worden zodat de heer De Graaf mij kan uitleggen welk nummer dat is. Mocht er een VAO komen, dan zie ik dat met erg veel plezier tegemoet, waarbij ik ervan uitga dat de belofte van de heer Smaling over Frank Boeijen nog staat. Spoorveiligheid en onderhoud. Ik zal eerst even in het kort schetsen hoe ik in het onderwerp zit. Daarna ga ik in op PGO, verstoringen, buitendienststellingen, spoorveiligheid en «overige».

Veiligheid en betrouwbaarheid vormen het fundament van een goed werkend spoorstelsel. Het belang ervan heb ik al in de Lange Termijn Spooragenda toegelicht. Ik ben ook heel blij met de woorden van de heer De Rouwe; inderdaad, de veiligheid op het spoor staat in Nederland op een hoog niveau. Ons druk bereden net behoort tot de veiligste van Europa. Dat betekent nog altijd wel dat het beter kan. Kijkend naar wat we goed doen en waar we ook trots op mogen zijn, mag het niet zo zijn dat wat verbeterd kan worden ineens tot een 100%-probleemgebied wordt gemaakt. Ik vind dat we altijd in de juiste verhoudingen moeten bekijken wat er goed gaat en wat er anders kan of beter moet. Ik kom zo meteen terug op Den Haag-Rotterdam, ten aanzien waarvan ik al heb bericht dat een aantal zaken beter kunnen. Dat moet ook, want willen we de Lange Termijn Spooragenda-ambities realiseren, dan hebben we ook veiligheid en betrouwbaarheid nodig. De uitdaging is om dat op een slimme manier te organiseren: strikt waar het moet en flexibel waar het kan. Strikt betekent bijvoorbeeld voor de veiligheidskritische onderdelen op het spoor dat er duidelijke veiligheidsnormen moeten zijn voor het gehele spoornet. Ik verschill daarover zeker niet van mening met de Kamer, want ik denk dat iedereen dat beleden heeft, maar dit moet niet verschillend geïnterpreteerd worden; er moet voor worden gezorgd dat iedereen weet waar die aan toe is. Het betekent ook dat wanneer dergelijke kritische veiligheidsnormen overschreden worden, er op een beheerste manier moet worden ingegrepen om de veiligheid van reizigers en personeel te garanderen. Het ILT-rapport over PGO riep daartoe ook op. Ik steun dan ook het initiatief van ProRail om in antwoord op dit ILT-rapport, nog dit jaar voor de veiligheidskritische onderdelen van de infrastructuur te komen met een algemeen geldende set van eenduidige veiligheidsnormen. Ik zie in het verbetertraject PGO 3.0 een voorbeeld van hoe een combinatie van strikt en flexibel kan werken. De kracht van dat verbetertraject is dat na een start die toch wat turbulent was, de aannemers en ProRail er nu gezamenlijk achter staan. Dat is ook belangrijk want dat zijn de partijen die het moeten doen.

Striktheid is ook de boodschap in de manier waarop de veilige bereikbaarheid van het spoor wordt geborgd. Tegelijkertijd moet er sprake zijn van flexibiliteit in de wijze waarop ruimte wordt gegeven aan de expertise en de innovatiekracht van de aannemers om tot betere prestaties te komen. Ik denk dat dit ook is waar mevrouw De Boer nadrukkelijk op doelde. Dit allemaal met als doel om te komen tot een veiliger spoor met minder verstoringen en een hogere beschikbaarheid. Dat is ook wat we in

de Lange Termijn Spooragenda willen, namelijk dat er een hogere beschikbaarheid komt.

Alle partijen in het verbetertraject PGO 3.0 onderkennen dat dit een cultuuromslag en een bepaalde manier van werken vraagt. Deze opmerking heeft wat mij betreft nogal wat gewicht, want alleen als er het bewustzijn bij alle partijen is dat de cultuur anders moet, sta je ook aan het begin van een traject waarin het ook anders gaat. Er zijn geen trajecten die zich in enkele maanden voltrekken. De overgang naar de PGO-contracten zal een aantal jaren in beslag nemen. Elke keer bij een overgang of aanbesteding gelden lessons learned voor een volgende keer. Wat mij betreft staat zorgvuldigheid voorop ten opzichte van tempo, maar die kreet kent men al van mij.

Het is een manier van werken waarbij samenwerking, het nemen van verantwoordelijkheid en het sturen op maatschappelijk gewenste eindresultaten vooropstaan. De veiligheid op het spoor en de veiligheid van iedereen die daar gebruik van maakt of er aan werkt, moeten te allen tijde gegarandeerd worden, maar de manier waarop er in de praktijk invulling aan wordt gegeven moet steeds gezocht worden in het maatschappelijk optimum. Dat betekent niet dat we veiligheid ter discussie stellen, maar de vraag is wel hoe we die invullen. Ik weet dat ook de heer Hoogland al eerder in relatie tot ATBvv, de vraag heeft opgeworpen hoe daarmee omgegaan moet worden. Die vraagstukken moeten we nadrukkelijk op tafel leggen om er transparant over te zijn en te laten zien welke afwegingen er worden gemaakt. Het gaat er dan vooral om te voorkomen dat de indruk gewekt kan worden dat we veiligheid niet meer bovenaan hebben staan.

De gang van zaken rond de wisselstoringen in Den Haag op 19 februari en de discussie over de toepassing van het Normenkader Veilig Werken laten zien dat die balans ingewikkeld is en nog niet gevonden is.

In het voorbije jaar heeft de spoorsector mede naar aanleiding van ernstige incidenten veel geïnvesteerd in veiligheidsbeheerssystemen, risicoanalyses en veiligheidsprotocollen. Dat heeft ervoor gezorgd dat de veiligheidsrisico's veel beter structureel zijn geborgd. Als je kijkt naar de bijlagen van de adviezen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) gedurende de laatste vijf jaar en hoe daadkrachtig daar invulling aan gegeven is door de sector, dan zie je ook dat het heel serieus opgepakt wordt door de sector. Toch zie je iedere keer als er een incident is, dat er weer nieuwe dingen te leren zijn.

Het is noodzakelijk om de veiligheid op het spoor naar een hoger plan te brengen, maar de kunst is om ervoor te zorgen dat deze procedures en protocollen niet vervallen tot een dwingend keurslijf maar dat ze ondersteunend werken voor medewerkers in de dagelijkse praktijk en dat ze uitnodigen tot het nemen van verantwoordelijkheid en het geven van ruimte voor vakmanschap. Ik heb de vorige week met de bonden gesproken. Ik heb ook met medewerkers gesproken die verantwoordelijk zijn voor het spoor en die de trajecten beheren. Ik hoor van hen ook zinvolle tips. Ik ben ook heel verheugd dat ze blij zijn met de koers die we inzetten voor de Lange Termijn Spooragenda. Tegelijkertijd zie je dat het heel nauw luistert waar het gaat om het onderhoud van het spoor en de machinisten die erop rijden. Ik heb met de groep afgesproken dat ik ze in november weer zal spreken. Ik wil steeds met zo'n groep mensen kijken hoe zij een en ander beoordelen. Dat zijn namelijk de mensen die aan het spoor werken; ze schrijven over het algemeen niet de contracten maar hebben er wel verstand van hoe bepaalde zaken ingevuld moeten worden. Ik moet dus aansluiten bij de ervaring en de beleving op de werkvloer, zodat die veiligheidscultuur daadwerkelijk ontstaat in alle lagen van de organisatie.

Verder ga ik ProRail nadrukkelijk aanspreken op haar maatschappelijke presentaties. In de Lange Termijn Spooragenda heb ik aangegeven hoe ik wil gaan sturen om tot betere prestaties te komen. Zo wil ik meer op

programma's gaan sturen. Met het verbeterprogramma PGO wil ik de vinger aan de pols houden bij de verdere uitruil van de PGO-contracten. Ik wil de Kamer ook meenemen in dit soort verbeterprogramma's om duidelijk te maken wat we daarmee beogen, wie waarvoor verantwoordelijk is en wat de voortgang van een en ander is. Ik wil ook dat ProRail mij inzicht geeft in de manier waarop ze tot een afweging komt tussen de verschillende prestatiegebieden, bijvoorbeeld veiligheid en betrouwbaarheid. We willen daarmee bewerkstelligen dat een integrale afweging mogelijk wordt. Daarnaast moet ProRail wijzigingen in de operationele criteria en plannormen, zoals dat Normenkader Veilig Werken, voor bindend advies aan mij als concessieverlener voorleggen. De heer Hoogland vraagt dan wie controleert dat het onderhoud goed gebeurt. Natuurlijk is dat ProRail. De aannemer pleegt het onderhoud en ProRail controleert dat. De ILT constateert dat het toezicht strakker kan en dat de normen concreter kunnen. Dat gaat gebeuren. De ILT ziet er dan op toe hoe ProRail hieraan invulling geeft.

De heer Hoogland triggerde mij eigenlijk met zijn vraag hoe die verschillende rollen dan worden ingevuld. Je moet sturen en tegelijkertijd moet je met elkaar werken. Ja, dat is ingewikkeld, maar dat geldt eigenlijk voor het gehele spoorgebied. Als je ziet hoeveel partijen daarop rijden en ermee bezig zijn, is het belangrijk dat iedereen goed in zijn rol en verantwoordelijkheid zit en dat we elkaar daarop aanspreken. Die cultuur moet in de volledige breedte ontstaan. Dat klinkt misschien wat filosofisch of niet tastbaar – ik zie de heer Smaling glimlachen, dus ik heb hoge verwachtingen – maar het belangrijkste is dat je er elkaar op aanspreekt en dat je die cultuur daadwerkelijk verandert. Dat is ook de reden dat de beheersconcessies die u zeer spoedig krijgt, heel duidelijk sturend zijn, zowel bij ProRail als bij de NS, want uiteindelijk zijn ze onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de investeringscommissie zich ook gaat bezighouden met bijvoorbeeld de vervanging.

De heer **Hoogland** (PvdA): Was dit het onderdeel over de PGO's, of was dit het onderdeel over sturing? Ik heb een vraag, maar ik weet niet of ik die nu kan stellen of straks pas. Mijn vraag is: geldt die omslag voor alle PGO-contracten, dus ook voor de contracten die al vastgesteld zijn, of geldt die alleen voor de contracten die nog vastgesteld moeten worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom zo terug op de PGO-contracten; de ambtenaren rechts van mij gaan ermee aan de slag.

Mevrouw De Boer vroeg: gaat de investeringscommissie zich ook bezighouden met de vervanging? Nee. De investeringscommissie gaat zich bezighouden met de besluitvorming over aanlegprojecten, waar NS en ProRail wellicht geen gedeelde belangen hebben en waar ze toch samen moeten uitkomen, over grote investeringsprojecten en opdrachten, zoals OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol – Amsterdam – Almere – Lelystad). De commissie zal mij adviseren over de investeringsvoorstellen van de sector. Ik heb toegezegd dat ik informatie over het afwegingskader en de vormgeving van de investeringscommissie voor de zomer aan de Kamer zal sturen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over de investeringscommissie hebben wij al gesproken bij de LTSA, dus er is hier en daar wat overlap. Ik heb al aangegeven dat ik het een heel vage commissie vind. Ik weet werkelijk niet wat nu precies de toegevoegde waarde daarvan is, wie erin zitten en wat de criteria zijn. Tot nu toe is dit het speeltje van de Staatssecretaris. Het is haar goed recht om zelf te beoordelen op welke manier zij dit wil doen. Wij worden wel geïnformeerd, dus wij zien wel. Toch wil ik hier even een cruciaal punt aanstippen. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat de investeringscommissie kijkt naar investeringen die gedaan moeten

worden. Dat is logisch. Echter, een heel groot deel van het budget voor de komende jaren is voor de staat van het onderhoud. Mijn vraag is en blijft: wij kunnen geweldige ambities op papier hebben staan, wij kunnen veel meer willen gaan rijden in dit land, nog meer dan wij al kunnen, maar hebben wij scherp en goed in beeld wat al het onderhoud is voor de komende jaren? Hebben wij scherp en goed in beeld wat er allemaal nodig is om al die extra ambities uit te voeren? Daar lees en hoor ik niets over. Wie gaat dat dan doen? Welke informatie kan de Kamer daarover inzien?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een goede vraag van de heer De Rouwe. Ik weet niet of de investeringscommissie nu zozeer een speeltje is van mij; daar ga ik dan ook maar niet op in. De informatie over wie erin komt en wat de commissie gaat doen, krijgt de Kamer voor de zomer. Ik weet ook nog niet wie erin zitten, want er zit nog niemand in. Wij zijn nu aan het opstarten. De Kamer krijgt alle informatie, want die wil ik graag met de Kamer communiceren. Ik wil daar zo transparant mogelijk in zijn. Bij de investeringscommissie gaat het om investeringen. Voor het onderhoud verwacht ik dat de Kamer voor 1 juni 2014 de nulmeting van de staat van het onderhoud van de ILT in haar bezit heeft, met mijn reactie daarop. Daarin bekijken wij wat de basis van het onderhoud is, hoe wij invulling gaan geven aan het normenkader en hoe wij ervoor zorgen dat het normenkader voor het onderhoud maximaal betrouwbaar is. Dat zijn wat mij betreft twee verschillende dingen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat kunnen op papier verschillende dingen zijn, maar uiteindelijk komt het neer op de vraag: wat gaan wij de komende jaren doen en kunnen wij dat betalen? Hoe realistisch zijn de ambities? Je kunt wel ambities hebben, maar als de portemonnee leeg is, zijn het slechts papieren ambities. De nulmeting moet op orde zijn; volgens mij is dat ook wat de ILT zegt. Mijn vraag is eigenlijk heel simpel. Als die nulmeting voor de zomer komt, zit daar dan ook een financiële onderbouwing bij? Weten wij dan wat het gaat kosten om het op het gewenste niveau te hebben en weten wij dan wat het gaat kosten als wij al die ambities uit de LTSA – op papier zien zij er mooi uit – echt gaan verwezenlijken? Dan moet er echt geleverd worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij hebben de nulmeting van de ILT. Die staat, zoals ik al zei, los van de investeringscommissie. Zoals gezegd, zullen wij een afwegingskader maken voor de herijking van de investeringen. Dat krijgt de Kamer in de loop van de herfst. Dat wordt, denk ik, oktober, november, zodat wij dit jaar nog kunnen bespreken hoe wij met de herijking van de projecten omgaan. Ook daarin zal ik een uitspraak doen over het beheer en onderhoud. Zoals de Kamer weet, is er 18,9 miljard gepland voor het beheer en onderhoud tot 2028 en 10 miljard voor de investeringen. Er is nog een investeringsruimte. Daarvoor wordt naar alles gekeken waarvoor nog niet de schop in de grond is gegaan en wat nog niet juridisch vastligt in projecten. Beheer en onderhoud zal ik daarbij betrekken, niet in een herijking, maar in een uitspraak over de vraag of het budget toereikend is voor de wensen die we hebben.

De heer De Rouwe maakte een interessante vergelijking tussen de nucleaire top en de buitendienststelling van Utrecht. Dat zijn geen onderwerpen die je zo een-twee-drie met elkaar verbindt. De les van de nuclear summit is in ieder geval dat een zeer goede afstemming en voorbereiding werken. Dat doen de NS en ProRail ook, maar dat kan beter. ProRail en de NS hebben in twee sessies constructief gesproken met de consumentenorganisaties en het Locov. Volgens mij heeft de Minister in het vragenuur aangegeven wat zij daar voor mij heeft gedaan. De consumentenorganisaties hebben in dat overleg ook tips gegeven voor

verbetering van het alternatieve trein- en busvervoer tijdens de buiten-dienststellingen rondom Utrecht.

Die suggesties worden nu verder onderzocht. Ik weet in ieder geval dat de consumentenorganisaties content zijn met de bij de NS en ProRail in ontwikkeling zijnde methodiek om klanthinder te objectiveren. De hinder is ook een belangrijk selectie criterium voor aanbesteding door ProRail. De partijen zijn met elkaar in gesprek over de vraag hoe in de toekomst de betrokkenheid van de consumentenorganisaties kan worden verbeterd en hoe zij erbij betrokken kunnen worden. Ik vind dat heel belangrijk, want uiteindelijk wil je optimaliseren. Dat heb je ook bij het station van Rotterdam gezien. Je wilt dat het er zo goed mogelijk bij komt te liggen. Bij Utrecht betekent dit dat een aantal wissels eruit moet en dat er meer mogelijkheden op het station moeten komen. Ik vind het erg belangrijk dat het een minimale klanthinder oplevert en een maximaal rendement voor de lange termijn, als de investering achter de rug is.

Over de concessie heb ik gezegd dat ik steeds meer vind dat de consument in beeld moet zijn voor advisering en beoordeling. Uiteindelijk is het de reiziger die er rijdt. Hem of haar wil ik tevreden zien. Dat geldt ook voor dit soort enorm ingrijpende investeringen en projecten. Het kan niet anders dan dat er hinder is, maar die moet geminimaliseerd worden en wat geoptimaliseerd moet worden ... Ik moet andere woorden gebruiken: het moet in zo goed mogelijk overleg en in overeenstemming met de consumentenorganisaties gebeuren.

Ik kom op prestatiegericht onderhoud. Hierbij kan ik ook de vraag van de heer Hoogland beantwoorden. Een betrouwbaar en veilig spoorstelsel met zo min mogelijk verstoringen is de essentie van het PGO. In het PGO stuurt ProRail de sporaannemer aan op het resultaat van het onderhoud, bijvoorbeeld op storingsreductie, punctualiteit en kwaliteit van de infrastructuur. Aannemers worden daarmee aangesproken op hun expertise en innovatiekracht. Het doel is om door middel van preventief onderhoud te komen tot een veilig spoor met minder verstoringen en een grotere beschikbaarheid.

De ILT heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar het PGO. De conclusie is dat het spoor er veilig bij ligt, maar dat de beheersing van de veiligheid een prominenter plaats moet krijgen in de aanbesteding en uitvoering van het onderhoud. ProRail moet ook beter zicht krijgen op de staat van de infrastructuur. ProRail heeft met de ILT afspraken gemaakt over het oplossen van deze tekortkomingen. Afgelopen zomer hebben alle aannemers en ProRail hun handtekening gezet onder het convenant PGO 3.0. Daarmee hebben zij zich geëngaat aan de PGO-aanpak en afspraken gemaakt. Mijn ministerie ziet nauw toe op de voortgang van alle verbeteracties. Aan ProRail is een PGO-verbeterprogramma gevraagd. Voorafgaand aan elke volgende fase in de uitrol van PGO-contracten wordt I en M geïnformeerd over de voortgang van dat programma. Ik heb in mijn inleiding al gezegd hoe belangrijk ik het vind dat dit stapsgewijs gaat. Steeds doen wij een aantal aanbestedingen, dan kijken wij hoe het loopt en dan pas doen wij de volgende aanbestedingen. Alles in een keer lijkt mij onwenselijk. Ik vind het belangrijk dat er fasering in zit en dat er gekeken wordt waar wel en niet geleerd kan worden van de gezette stappen en de gedane aanbestedingen.

Mevrouw De Boer vroeg hoe het staat met de uitrol. De aannemers en ProRail hebben in augustus een tijdpad afgesproken. Volgens dit tijdpad starten binnenkort de vier pilots met nieuwe PGO-gebieden. Het eindpunt is dat alle contractgebieden eind 2017 zijn overgezet naar PGO-contracten. Ik heb net al gezegd dat wat mij betreft zorgvuldigheid voor tempo gaat. Als blijkt dat er tegen dingen wordt aangelopen, heb ik liever dat die problemen worden opgelost, dat het tempo wordt vertraagd en dat we zorgvuldigheid bovenaan zetten.

De heer Hoogland wees erop dat uit het ILT-rapport blijkt dat de OPC-normen vaker worden overschreden dan de PGO-normen en vroeg

hoe dat kan. De OPC-normen zijn gedetailleerder. Daarin wordt de activiteit beschreven die moet worden uitgevoerd. PGO-normen richten zich op de kwaliteit van het onderhoud. In die zin zijn ze niet een-op-een vergelijkbaar. Er wordt naar een andere methodiek gegaan, waarbij wordt gezegd: dit moet de kwaliteit zijn en de aannemer moet invullen hoe dat wordt gedaan. In de OPC-normen wordt echter de activiteit beschreven. De heer Hoogland heeft ook gevraagd: leidt PGO echt tot beter onderhoud? Met PGO wordt er meer gefocust op kwaliteit en beschikbaarheid van het spoor. Dat moet zich natuurlijk gaan bewijzen. Ik heb al gezegd dat we hiermee op stap gaan. Stap voor stap moeten we bekijken welke lessen we daaruit leren, maar de aannemers en ProRail hebben zich allemaal geschaard achter deze doelen. Ik denk dat het belangrijk is dat alle partijen het commitment hebben gegeven op de weg die nu wordt ingeslagen. Dat betekent dat het antwoord in die zin alleen maar «ja» kan zijn.

De heer Hoogland heeft ook gevraagd hoe het zit met de cultuuromslag ...

De **voorzitter**: Staatssecretaris, één moment. De heer Hoogland heeft een vraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het wordt een beetje een theoretisch debatje, maar als ik het laat lopen, vervul ik mijn taak niet goed als controleur van de regering. ProRail stelt dat het leidt tot verbetering. Dat terwijl de Staatssecretaris meer een slag om de arm houdt en zegt: het moet zich ook gaan bewijzen. Dat vind ik op zichzelf niet erg, want dat is altijd zo bij nieuwe methodieken, maar ik zou hier wel scherp willen hebben welke van de twee het is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, het antwoord is «ja». Ik probeer alleen toe te lichten hoe we daar komen. Het gaat erom dat er nu wordt gefocust op de kwaliteit en de beschikbaarheid van het spoor. De focus wordt dus verlegd van OPC naar PGO. Als ik daarmee enige twijfel tot uitdrukking breng, dan constateer ik dat ik niet zozeer twijfel over het eindresultaat. Ik vind dat we zorgvuldig die weg moeten bewandelen, aangezien er toch altijd wel cruciale vragen zijn over veiligheid en onderhoud. Wanneer hebben we het vaak over veiligheid en onderhoud? Na een incident of naar aanleiding van een incident. Daarom vind ik het ook belangrijk om te constateren hoe zorgvuldig de aanbevelingen van de OVV van de laatste vijf jaar worden opgepakt. Zoals ik al zei, is het niet incidentgestuurd, maar komen er naar aanleiding van incidenten wel vaak vragen boven.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zeg het volgende om het even af te ronden, want ik vind het antwoord van de Staatssecretaris heel duidelijk. Wat dat betreft, is het prima. De ILT constateert echter ook dat het niet te verifiëren is dat PGO op dit moment leidt tot een veiliger spoor. Men zit nu dus op een iets ander spoor. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: De ILT heeft aangegeven dat zij achter PGO staat. Zij heeft daar een aantal opmerkingen bij gemaakt. De eerste resultaten zijn bemoedigend, maar in een beginstadium. De ILT ziet het als een zeer begaanbare weg, maar heeft ook haar vragen daarbij. Ik denk dat dit belangrijk is. De heer Hoogland heeft immers in één van zijn vervolgvragen al een deel van het antwoord gegeven. Het gaat hierbij om een cultuuromslag ...

De **voorzitter**: Gaat u verder, Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als de voorzitter mij aankijkt, denk ik gelijk dat ik stil moet zijn. Ik ken iemand die ook graag zou willen dat ik zo zou reageren.

Voorzitter. Het PGO 3.0-traject van ProRail en de aannemers is gericht op alle PGO-gebieden, nieuwe en bestaande, en het vereist een andere manier van werken. Samenwerking staat voorop en aannemers moeten zelf verantwoordelijkheid nemen. Dat moet ook bij het omzetten van de oude PGO-contracten naar PGO nieuwe stijl leiden tot meer innovatie en betere prestaties.

De heer Hoogland heeft een aantal zeer logische vragen op volgorde gesteld. Hij vroeg zich ook af ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u even, Staatssecretaris. Voor de helderheid van het debat: u bent dus bezig met het beantwoorden van de overige vragen. Daar komt het dan op neer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als ik na de beantwoording van deze vraag even mijn mond dichthoud, kunnen er daarna misschien nog andere vragen aan de orde zijn.

De **voorzitter**: Laten we dat afspreken. Daarna komt u dus op de andere vragen. Doorgaans wordt het niet in deze volgorde gedaan, maar als het allemaal past in hetzelfde verhaal, dan mag dat bij dezen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Hoogland heeft gevraagd hoe de strakke sturing op ProRail en de samenwerking in de sector tussen ProRail en de aannemers zich tot elkaar verhouden. Ik ga ervan uit dat de heer Hoogland op de verschillende rollen doelde. De rollen van opdrachtgever en samenwerken lopen door elkaar. Ik denk dat dit precies past bij de cultuuromslag. Iedereen moet zeer zuiver in zijn rol staan en zijn verantwoordelijkheid nemen. Op het moment dat dat optimaal is, zul je ook de resultaten zien. ProRail maakt afspraken met de aannemers en informeert mij over de voortgang. Voorafgaand aan een nieuwe stap in de uitrol van PGO, wil ik eerst beoordelen of de voortgang ook voldoende is. Dan kom ik weer op «zorgvuldigheid boven tempo». Dan maken we de volgende stap. Ik wil dat het grondig en goed gebeurt en dat de juiste cultuuromslag plaatsvindt.

De **voorzitter**: Dan kunt u doorgaan met het beantwoorden van de overige vragen, als die er nog zijn. Die indruk had ik wel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zowel mevrouw De Boer als de heer De Rouwe heeft gevraagd wat er is gebeurd met het activaregister. ProRail is bezig met het opstellen van één integrale database van alle spoorinfrastructuur. Dit duurt inderdaad langer dan verwacht. Overigens zijn de aannemers hierbij betrokken. Ik vind namelijk dat hier zo transparant mogelijk moet worden gehandeld. Men moet weten wat de totale staat is van het onderhoud. Het blijkt veel werk te zijn om tot een complete database te komen. Het wordt even wat technisch, maar eerst moet in kaart worden gebracht welke objectgegevens al beschikbaar zijn. Daarna moeten er keuzes worden gemaakt over het detailniveau waarop alle objecten worden opgenomen en vervolgens over de manier waarop de database wordt gevuld door ProRail en de spooraanneemers en de manier waarop zij die gegevens delen. Ik vind het belangrijk dat gegevens worden gedeeld en dat ze zo transparant mogelijk zijn. Ik begrijp heel goed dat iedereen daar een eigen positie in heeft. Dat vind ik allemaal prima, maar zaken naar een hoger plan tillen gaat alleen maar met transparantie en samenwerking. Het werk is nu afgerond. De komende tijd wordt die database gevuld. Ik vind het belangrijk dat dit snel gebeurt. Ik dring hier ook op aan bij ProRail.

De heer Smaling heeft gevraagd of er meer buitenlandse werknemers op het spoor zijn en of dat gevolgen heeft voor het onderhoud. Ik heb geen enkel zicht op het aantal buitenlandse werknemers en zie op zich de relatie met het onderhoud niet. Ik denk dat een werknemer functioneel competent moet zijn voor het werk dat hij doet, ongeacht waar hij vandaan komt. Ik vind de continuïteit van het personeel wel heel belangrijk. Ik zou het toejuichen als aannemers over een hoger percentage vaste medewerkers zouden beschikken.

De heer **Smaling** (SP): Dat is nou net het punt: je kunt het toejuichen, maar Europese wetgeving staat het amper toe. Ik hoor van meerdere kanten dat dit het geval is omdat hiermee kosten worden gedrukt. Er zijn allerlei constructies waarbij je op de arbeidsvoorwaarden van het land van herkomst kunt sturen. In wat minder hoogopgeleide kringen treedt er verdringing op. Ik vraag mij af of dat in deze sector ook het geval is door de aard van de aanbestedingen. Misschien zou dit niet het geval zijn als er geen sprake zou zijn van heel scherpe aanbestedingen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik net al zei, gaat het mij om de kennis en de kunde. Het is in die zin ook een zeer ambachtelijk beroep. Je moet er verstand van hebben. Ik heb inmiddels van mensen die het spoor onderhouden, begrepen dat het aankomt op de beheersing van het vakgebied en dat zij sommige dingen horen in plaats van zien of meten. Ik vind het belangrijk dat die kennis aanwezig is, ongeacht waar een medewerker vandaan komt, en dat een hoog percentage werknemers in vaste dienst is. Ik denk dat dit heel belangrijk is voor de continuïteit, voor de borging van kennis en voor het beheersen van de kwaliteit van de aannemer.

De heer **Smaling** (SP): Ik hoor de Staatssecretaris wel zeggen dat zij dit niet ziet als iets wat afdwingbaar is. Het gaat mij helemaal niet om die buitenlandse werknemers, want die gun ik het allerbeste. Maar het feit doet zich voor dat, als in een sector zoals deze scherp moet worden geboden op een aanbesteding, dit een verdringend effect heeft op mogelijke Nederlandse werknemers in zo'n sector. Dat wil ik even gemarkeerd hebben. Dit is namelijk niet alleen het geval in deze sector, maar in heel veel sectoren waar lager opgeleiden normaal hun brood verdienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik herken de zorg van de heer Smaling. Voor mij is het belangrijk dat ik mij afvraag hoe wordt omgegaan met aanbestedingen tussen ProRail en de aannemers. Hoe ga je om met de borging van die kennis? Ik zie mogelijkheden als het gaat om het aantal vaste medewerkers, mensen in vaste dienst met een langer dienstverband die een eigen traject hebben. Het gaat mij om de borging van de kennis en van de veiligheid en de kwaliteit van de aannemer wat betreft het uitvoeren van de aanbesteding. Daar kijk ik sec naar. Ik weet niet of hier meer buitenlandse mensen werken. Het gaat mij erom dat ze over de benodigde kennis beschikken, dat die wordt geborgd en dat een hoog percentage mensen in eigen dienst is.

De **voorzitter**: Dank. Ik verzoek de Staatssecretaris door te gaan met de beantwoording van de overige vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heren Hoogland en Smaling zijn teruggekomen op de pilot klein onderhoud bij ProRail. Ik heb al aangegeven dat ik daartoe geen noodzaak zie. De heer Hoogland twijfelde erg aan de motivatie daarvoor. Ik heb die in de brief neergelegd. Bij het uitbesteden van het onderhoud wordt gebruikgemaakt van de expertise en innovatiekracht bij aannemers. ProRail en aannemers hebben goede afspraken

gemaakt over de ontwikkeling van het prestatiegericht onderhoud. Ze werken onder andere samen aan het beter delen van de data en de kennis en het verder ontwikkelen van PGO-contracten. Op basis van de aanbevelingen van de ILT zal ProRail ook meer regie nemen en houden bij de beheersing van de veiligheid bij de uitbesteding van contracten. Gelet op deze verbeteringen en de verstoringen die in de markt kunnen ontstaan als ProRail zowel gaat inbesteden als uitbesteden, heb ik in mijn brief van begin 2014 aangegeven een pilot voor inbesteden van klein onderhoud niet wenselijk te vinden.

Ik kom bij het thema spoorveiligheid. De veiligheid op het spoor staat in Nederland op een hoog niveau. De heer De Rouwe begon zijn betoog met die constatering maar het kan en moet nog beter. Daarin wordt veel geïnvesteerd. Voorbeelden zijn het tegengaan van het door een rood sein rijden met het STS-Verbeterplan, het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen maar ook de verbetering van de veiligheid van baanwerkers. Met de sector wordt verder gewerkt aan de veilige berijdbaarheid van en het veilig kunnen werken aan de spoorweginfrastructuur. Daarbij is een goede balans tussen veiligheid en het beperken van de hinder voor reizigers van groot belang. Dat heb ik al eerder betoogd, maar ik denk dat het in het kader van de veiligheid belangrijk is om dit nog eens te zeggen. Ik werk met de spoorsector samen aan het verhogen van de veiligheid. Dat is ook noodzakelijk voor de kwaliteitssprong die wij willen maken met de Lange Termijn Spooragenda deel 2.

Mevrouw De Boer vraagt naar de rol van I en M als het gaat om spoorveiligheid, in relatie tot de Lange Termijn Spooragenda. In de Lange Termijn Spooragenda geef ik een visie voor de lange termijn. Daarin wordt benadrukt dat veiligheid, naast betrouwbaarheid, een pijler is van een goed werkend spoorstelsel. Hoewel de veiligheid in Nederland op een hoog niveau staat, is een kwaliteitssprong nodig om tegelijkertijd de veiligheid te vergroten en meer treinen met hogere snelheid te laten rijden, met hoge betrouwbaarheid. De Kamer kent ons Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Dat moet uiteindelijk in elkaar passen om die stap naar voren te kunnen zetten. Het is geen rocket science, heb ik wel eens gezegd, maar een zeer ingewikkelde puzzel die wij met zijn allen moeten leggen. De veiligheid is daarbij een belangrijke basis. Met de Lange Termijn Spooragenda breekt een nieuwe fase aan, waarin door mij meer gericht wordt gestuurd op publieke belangen. Het is gewenst dat naast een inhoudelijke herijking ook deze bijstelling in de sturing goed terugkomt in de kaders. Ik geef met de herijking ook invulling aan de in de Derde Kadernota Railveiligheid aangekondigde tussenevaluatie in 2015. Ik ga ervan uit dat ik die in de loop van 2015 aan de Kamer kan aanbieden. De heer De Rouwe heeft gevraagd of we niet meer met het remcriterium moeten doen, naar aanleiding van de STS-passage Hattermerbroek. Ik ben het eens met de ILT dat de NS te langzaam is geweest met de besluitvorming over het remcriterium. Ik heb de NS daarom tot 1 juni de tijd gegeven, nog zes weken dus, om met een goed onderbouwd voorstel te komen, waarin wordt aangegeven hoe wordt geborgd dat machinisten voldoende remmen na een geel sein. Ik zal de Kamer daar ook over informeren.

De heer De Rouwe vraagt ook of het tekeningenbeheer op orde is. Dat is een heel goede vraag. Ik weet dat de ILT in dat kader binnenkort met een verslag komt over de vervolgaudit naar aanleiding van het tekeningenbeheer van ProRail. Ik ga ervan uit dat ik dit ook binnen zes weken naar de Kamer kan toesturen. Daarin moet duidelijk worden hoe de ILT kijkt naar het vervolgtraject, wat er is gebeurd en wat de stand van zaken is. Er zijn twee vragen gesteld over de buitendienststellingen. Ik heb zojuist al betoogd dat ik de communicatie met de consumentenorganisaties belangrijk vind. Ik merk dat men binnen de spoorsector hechter tegen elkaar gaat staan en beter met elkaar communiceert. Het verwachtingenmanagement onderling, de oplossingsgerichtheid en de gezamenlijke

verantwoordelijkheid gaan met sprongen vooruit. Ik hoop dat wij dat kunnen vasthouden om de Lange Termijn Spooragenda te kunnen borgen. Bij de geplande werkzaamheden is tijdig overleg met de reizigersorganisaties en het goed informeren van de reiziger ook belangrijk. Wij hadden vandaag niet de beste dag als het gaat om het informatiesysteem. Ik heb in de Lange Termijn Spooragenda aan ProRail en de aannemers gevraagd hoe de overlast door buitendienststellingen kan worden verminderd door innovatief te werken, bijvoorbeeld door aannemers in de aanbesteding te laten meedingen op het minste aantal dagen buitendienststellingen, om te kijken hoe ze dat willen organiseren.

Mevrouw De Boer vraagt heel concreet of het altijd nodig is om twee sporen buiten dienst te stellen. Het nieuwe Normenkader Veilig Werken, waarbij het spoor bij de werkzaamheden dubbelsporig buiten dienst wordt genomen, is vastgesteld om de veiligheid voor baanwerkers en treinreizigers te vergroten. Aanpassingen van dergelijke normen kunnen grote impact hebben op de beschikbaarheid van het spoor. Het sterkst zien wij dat bij Schiphol, waar het nachtnet door het nieuwe normenkader in 2014 drie nachten per week niet beschikbaar is. Bij Schiphol is ook sprake van veel werkzaamheden in het kader van het onderhoud en het project OV SAAL. Ik bekijk nu met alle partijen op welke manier het mogelijk is om het nachtnet bij Schiphol in 2015 weer beschikbaar te laten zijn. Ik hoop de Kamer daarover volgende maand te kunnen informeren. Er is overigens een oplossing in zicht om het nachtnet in 2015 weer te laten functioneren. Verder moeten ProRail-aanpassingen aan het normenkader en de daaruit voortvloeiende plannormen, allemaal technische woorden, maar dat krijg je al snel bij dit onderwerp, voortaan aan mij worden voorgelegd. Deze normen hebben namelijk grote impact voor de treindienst. Ik zal die ook vastleggen in de nieuwe beheerconcessie.

De heer De Graaf is terug. Wat betreft de vraag over: «1, 2, 3, en dan gaat het gebeuren», na de belofte van de heer Smaling over een lied van Frank Boeijen, zou ik graag op toon van de heer De Graaf willen horen om welk lied het gaat, want ik ken dat helemaal niet.

De **voorzitter**: Ik begrijp evenwel dat de heer De Graaf vandaag niet gaat zingen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik ben beter in declameren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nadat Frank Boeijen mij is beloofd, hoop ik dat ook Guus Meeuwis de Kamer haalt als het gaat om dat voorzingen. De heer De Graaf heeft gevraagd om een methodiek voor het bepalen van klanthinder. Werken de NS en ProRail hier samen aan? Inderdaad werken de NS en ProRail samen met de consumentenorganisaties aan een methodiek om de klanthinder bij buitendienststellingen te bepalen. Die moet zorgen voor een verdere verbetering van de besluitvorming over buitendienststellingen. Deze methodiek wordt ontwikkeld, maar natuurlijk ook beproefd.

Ik kom bij de verstoringen. Mevrouw De Boer vraagt naar de oorzaak van de wisselstoringen bij Den Haag Centraal en op basis van welke bevindingen dat is gebeurd. Op basis van een reguliere inspectie van de infrastructuur ontstonden op 19 februari twijfels over de toestand van vier wisselcomplexen bij Den Haag en Rotterdam. Uit de meetgegevens bleek dat de wissels mogelijk sneller sleten dan redelijkerwijs kon worden verwacht. Om de veiligheid te garanderen, moesten deze wissels nader worden onderzocht. Dit moest niet acuut maar nog wel dezelfde dag gebeuren. Uiteindelijk bleken de problemen bij drie van de vier wissels mee te vallen. Die wissels zijn de volgende dag weer in gebruik genomen. Het vierde wissel kon pas tijdens een lange treinvrije periode, anderhalve week later, worden hersteld. Bij Den Haag is het fout gegaan tijdens de

voorbereiding van de buitendienststelling voor de nadere inspectie van de wissels. Er zijn communicatiefouten gemaakt op de werkvloer waardoor het treinverkeer acuut stil kwam te liggen. Dat had niet mogen gebeuren. ProRail evalueert het incident grondig en bekijkt welke maatregelen nodig zijn om herhaling hiervan te voorkomen. De ILT voert nog onderzoek uit naar de technische oorzaken bij de wissels.

De heer De Rouwe heeft een vervolgvraag gesteld: wat is er precies misgegaan bij Den Haag en wanneer komt hierover meer informatie beschikbaar? De miscommunicatie vond plaats tussen de treindienstleiding en de operationele afdeling, de onderhoudsafdeling, in Den Haag. Extern onderzoek dat ProRail laat uitvoeren, is voor de zomer afgerond. Het ILT-onderzoek zal pas in de zomer afgerond zijn. Over de vraag hoe het volgtijdelijk is gegaan met die miscommunicatie in de stad Den Haag kan ik de Kamer pas na de zomer informeren, op het moment dat zowel ProRail als ILT het onderzoek hebben afgerond.

De heer **De Rouwe** (CDA): Stel dat die miscommunicatie niet had plaatsgevonden. Was het treinverkeer dan ook zo massaal stilgelegd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarmee komen wij in als-danbeweringen en het is bekend dat ik daar weg van probeer te blijven, maar ik wil er voorzichtig iets over zeggen. Als er goede communicatie was geweest, zou de wissel er niet middenin de spits zijn uitgehaald. Dat is zomaar wat ik denk te kunnen zeggen. Hoe het dan wel zou zijn gegaan, moet het onderzoek uitwijzen. Ik heb begrepen dat het om zes uur is gebeurd. Zonder miscommunicatie was het gecontroleerder gegaan, net als in Rotterdam. De miscommunicatie heeft tot een soort hiccup geleid in plaats van tot een rustig proces, waar rustiger over nagedacht is. Dan zou alles gecontroleerd zijn gegaan. Dit is wat ik kan zeggen op de als-danvraag van de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is goed dat dit goed onderzocht wordt. Ik vind het belangrijk om te horen of er een menselijke fout is gemaakt of dat er een fout zit in het systeem. Voor het debat vind ik dat relevant.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het lastig om hierop antwoord te geven. De ILT kijkt er nog naar. Het is nogal een vraag: zijn het mensen of is het een systeem? Vanuit zorgvuldigheidsoogpunt zou ik willen wachten op het ILT-onderzoek.

De heer De Graaf heeft gevraagd waarom bij Schiphol voor de tweede keer het onderhoud in de zomer plaatsvindt. Samen met de betrokken partijen ben ik een verbeteraanpak gestart voor de ov-bereikbaarheid van Schiphol. Wij hebben daar een programma van gemaakt. Dat betekent dat wij NS, ProRail, Schiphol, KLM, gemeente Amsterdam, Rover en de Consumentenbond bij elkaar hebben gehaald. Wij hebben iedereen bij elkaar gezet en gezegd: dit is een gezamenlijk probleem, wij moeten hier integraal naar kijken, wij moeten met z'n allen een oplossing vinden. ProRail is daarin een belangrijke partner, maar bij de oplossing en de communicatie zijn alle partijen betrokken. In de toekomst zullen wij problemen steeds vaker op deze manier benaderen. Uiteindelijk ben je met z'n allen probleemeigenaar op het moment dat de reiziger wordt benadeeld. Iedereen kan een onderdeel daarvan oplossen, ook Schiphol, ook de KLM, ook de gemeente, ook, indien nodig, de provincie. Er wordt dus integraal gewerkt aan de korte- en langetermijndagingen voor de bereikbaarheid van Schiphol. Wij moeten er niet alleen voor zorgen dat de tunnel bereikbaar blijft, maar wij moeten alle reizigers van en naar Schiphol krijgen. Hoe kijken wij verder dan de komende twee jaar? Wat kan de toekomst zijn?

Deze verbeteraanpak kent drie belangrijke onderdelen: het verder voorkomen van verstoringen op het spoor, het beperken van de gevolgen

van verstoringen ofwel het verminderen van de impact van het spooronderhoud op de dienstregeling, en de planning van het onderhoud. Binnenkort zal ik de Kamer over de verbeteraanpak en de eerste resultaten ervan berichten. Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan oplossingen waardoor in 2015 het nachtnet weer grotendeels beschikbaar kan zijn.

De heer De Graaf heeft terecht gevraagd waarom het twee jaar achter elkaar gebeurt. Is er niet van het eerste jaar geleerd? Doordat wij alle partijen bij elkaar zetten, hoeft niet iemand in z'n eentje om een probleem heen te lopen, maar kun je met vijf, zes partijen om een probleem heenlopen. Iedereen heeft vanuit zijn eigen achtergrond een eigen verantwoordelijkheid.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb een korte verduidelijkingsvraag. In het verder duidelijke antwoord van de Staatssecretaris blijft de vraag hangen of het beleid dat NS samen met ProRail voert, lijkt op het beleid van Schiphol rond de indeling en prioritering van reizigers. Is er een zelfde systematiek?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of die systematiek hetzelfde is. Maar door de partijen bij alle problemen bij elkaar te zetten, zien wij dat men dichterbij elkaar komt. Als ProRail iets wil gaan doen, kan Schiphol zeggen: hoho. De impact van de besluiten is direct aan tafel helder. Met de groep hebben wij gezegd dat wij dit in een jaar opgelost zouden moeten hebben. Wij zouden het beeld dan in kaart gebracht moeten hebben en weten wat er gaat gebeuren.

De heer **De Graaf** (PVV): Wellicht is het dan toch handig om nadere informatie naar de Kamer te sturen over de uitkomsten van die bijeenkomsten van de verschillende partijen. Bij Schiphol heeft het zakelijk vervoer prioriteit. Daarna komen de reizigers die van de hub gebruikmaken. Vervolgens komt het vrachtvervoer en aan het eind zit het leisure-vervoer. Hoe zit dat als er over het onderhoud van het spoor wordt vergaderd? Het zou handig zijn als de Kamer dat weet, maar ook voor reizigers zou het duidelijkheid scheppen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal proberen de heer De Graaf tevreden te stellen. Ik zal de Kamer in ieder geval berichten over de verbeteraanpak. Hoe werkt het project, wat verwachten wij ervan, wat is de stand van zaken? De differentiatie in de gebruiksvergoeding zal net als de selectiviteit van Schiphol werken.

Mevrouw De Boer stelde een vraag waarvan ik eerst dacht dat hij retorisch was, maar wellicht is dat toch niet zo. De vraag ging over de vergunningverlening voor de V250 en de rol van de ILT daarin. Het auditrapport over de vergunningverlening concludeert dat de toelating van de trein conform de wettelijke voorschriften is verlopen. Ik heb de Kamer het Horvatrapport toegestuurd. Het rapport bevat wel een aantal verbetermogelijkheden ten aanzien van de ILT, maar de geadviseerde verbetermogelijkheden zouden, indien zij reeds waren aangebracht, niet hebben geleid tot een andere uitkomst. Voor zover ik het op basis van deze audit kan beoordelen, heeft de ILT geen fouten gemaakt bij de vergunningverlening.

Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd of het niet verstandiger is om de kennis van het spoor en het afgeven van veiligheidscertificaten op Europees niveau te organiseren. In de huidige rol- en taakverdeling hoeft de ILT niet alle kennis van het spoor te hebben, maar moet zij de toetsen van specialistische keuringsinstanties beoordelen, de NoBo's en de DeBo's. Ik weet overigens niet of ik als organisatie graag als NoBo zou worden aangeduid, maar goed. Deze instanties hebben de inhoudelijke kennis. Met de invoering van het vierde spoorpakket, waarbij de rol van de ILT grotendeels wordt overgenomen door het Europese railagentschap,

blijft de inhoudelijke kennis van het spoor in principe bij een notified body en designated body. Dit verandert dus niet. Het auditrapport over de vergunningverlening rond de V250-treinen wijst erop dat de betrouwbaarheid van het materieel niet voldoende geborgd is in de Europese regelgeving. De lidstaten zijn bezig met het uitwerken van specificaties voor de betrouwbaarheid van het materieel. Een voorbeeld hiervan zijn de control command and signalling subsystems (CCS TSI). Per juni 2014 worden die bijgewerkt met meetbare betrouwbaarheidseisen. Dit updateproces zal het toelatingsproces verscherpen en verbeteren. Hiermee verkeer ik oprecht in de veronderstelling dat ik alle vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Laten wij kijken of dat daadwerkelijk het geval is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vraag gesteld over de decentrale spoorlijnen. Er zijn rijkswegen en provinciale wegen. Ik weet niet of dat een goed idee is; misschien wel helemaal niet. Ik ben ook niet van plan om hier concrete voorstellen te doen. Je zult dit echt goed en zorgvuldig moeten onderzoeken. Soms betalen provincies mee aan spoorwerkzaamheden. Men klaagt weleens dat men lang moet wachten. Is het een idee om ze er meer bij te betrekken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp deze vraag heel goed, maar wij hebben het over één ongedeelde spoor en één beheerder. Ik vind dit geen goed idee. Het beheer en onderhoud van de spoorweginfrastructuur moeten wat mij betreft in één hand zijn, juist om de expertise en efficiency bij de beheerorganisatie te vergroten.

Decentrale overheden kunnen nu al het door hen gewenste werk aan het spoor door ProRail laten verrichten. Maar ik denk dat ik wel snap waar de vraag van mevrouw De Boer vandaan komt, namelijk dat regionale zaken niet altijd even perfect liepen. Dat hoor ik natuurlijk ook, bijvoorbeeld via de MIRT-overleggen. Daarom vind ik het zo belangrijk dat we nu die regionale tafels krijgen waar iedereen aan moet zitten. Wat mij betreft zijn NS en ProRail daarbij verplicht aanwezig. Hoewel ik denk dat dat wel vrijwillig gebeurt, vind ik het belangrijk dat dat geborgd is. Verder vind ik het belangrijk dat de regionale vervoerders en waar nodig ook de goederenvervoerders daar aan tafel zitten. Want mocht er al onduidelijkheid zijn dat dingen niet goed geregeld worden waar het ProRail betreft, dan wil ik dat op deze wijze ondervangen hebben, transparant op tafel hebben en doorgeleid hebben naar landelijke tafels en naar het MIRT. In die zin begrijp ik de vraag van mevrouw De Boer heel goed.

De heer **De Graaf** (PVV): Het kan liggen aan de voortreffelijke lasagne die vandaag daghap is en waarvan ik heel even gauw genoot, dat ik het antwoord op mijn vraag over 19 en 20 juli heb gemist. Dat onderhoudsweekeinde stond niet in de brief, maar wel op de site van de NS. Hoe is dat gekomen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zie een enorme rij vragende gezichten naast me. Vindt u het goed als ik daarop via een e-mail reageer?

De heer **De Graaf** (PVV): Ja. Het gaat om een heel simpele vraag: waarom wel op de site van NS – ik zal daar een screenshotje van sturen – en niet in de brief? Ik vat dit niet op als het vals voorlichten van het parlement, want zo zwaar is het niet. Maar is die informatievoorziening wel helemaal oké? We hebben het hier immers heel vaak over communicatie.

Staatssecretaris **Mansveld**: We zullen hier zo snel mogelijk via een e-mailtje aan de commissie op reageren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik heb een vraag gesteld over de PGO-contracten, die uiterlijk in 2017 uitgerold moeten zijn. In dat verband vroeg ik om een transparante database, om ervoor te zorgen dat iedere aannemer dezelfde informatie heeft en kan meedingen. Hetzelfde geldt voor gedecentraliseerde spoorlijnen. We kennen allemaal de klachten uit Limburg over niet-beschikbare informatie. Ik denk dat het goed is dat die nulmeting daar nog bijkomt.

Er komt een onderzoek naar de buitendienststelling op 19 februari. Als sprake is van miscommunicatie is het misschien simpeler, maar het debat vandaag wijst uit dat veiligheid heel ongrijpbaar is. Er kan vandaag of morgen in feite zomaar weer iets gebeuren. Daarom is het goed als die nulmeting er zo snel mogelijk komt. Verder is het goed als in de beheerconcessie met ProRail een bepaald veiligheidsniveau wordt afgesproken. Bij de behandeling van de Lange Termijn Spooragenda heb ik verwezen naar onze dijken, die een overstromingsrisico van 1 op 10.000 hebben. Daaraan meet je de veiligheid af. We moeten daar goede afspraken over maken, die dan weer kunnen landen in goede PGO-contracten. Ik was blij dat de heer De Rouwe zei dat het gaat om het resultaat. Daarover zijn wij het eens.

De Staatssecretaris gaf in het kader van Schiphol en de buitendienststelling aan dat er een normenkader komt, dat aan haar wordt voorgelegd. Ook daar zit je weer met het eeuwige dilemma of je gaat kiezen voor flexibiliteit of voor veiligheid. Meer wissels betekent een flexibeler spoor, maar ook meer onderhoud, waardoor de kans op verstoringen heel groot wordt. Flexibiliteit is heel belangrijk, maar we moeten wel voldoende budget hebben. Als je alle dubbelsporen dichtgooit als je op één spoor aan het werk bent, dan is dat maximaal veilig, maar dan wordt de reiziger minimaal bediend. Als de spoorwerkers werken in een veilige onderhoudslocomotief, hoeven er toch geen twee sporen dicht te worden gegooid? Maar ik ben geen techneut, dus daar wil ik verder geen uitspraken over doen. Ik vraag de Staatssecretaris wel hoe we daarmee omgaan. Volgens haar is het nachtnet-Schiphol in 2015 weer in gebruik; dan wordt er dus kennelijk toch naar gekeken. Kunnen we met maximale veiligheid voorkomen dat dubbele sporen worden dichtgegooid, waarmee Schiphol als belangrijke hub onbereikbaar wordt? Ik denk dat niemand dat laatste wil. Het antwoord op mijn vraag over het normenkader vond ik wat vaag.

Het European Rail Agency krijgt belangrijke bevoegdheden, maar welke rol blijft er dan over voor de ILT? Ook daarover zien we in het rapport dat er toch weer niet scherp op de onafhankelijkheid is getoetst. Daar maak ik me zorgen over.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Er komt nog een heel aantal rapporten, dus dit is een tussenstand. Ik heb een vraag gesteld over de beheersconcessie die nu nog loopt bij ProRail, waarvan de ILT zegt dat er op twee punten een overtreding is geconstateerd. Vloeit daar nog een handhavingstraject uit voort?

De inspectie heeft al meerdere keren een nulmeting aangekaart. Er ligt op dat punt fundamentele kritiek van ProRail, dat vindt dat deze zaak op orde, inzichtelijk en actueel moet zijn. Waarom? Ik ben net even in de stukken gedoken: in 2011 heeft de inspectie hierover al heel kritische opmerkingen gemaakt naar aanleiding van het ongeval in Uithuizen. Toen werd al gezegd: er moet een nulmeting komen, met een assetregister en duidelijke afkeuringsnormen. Mijn vraag is heel simpel: krijgen wij dat vóór deze zomer, of krijgen we dan alleen maar een technische foto van de staat van onderhoud? Dat is mij namelijk te dun en te smal. Kunnen we ervan uitgaan dat er een goed register ligt, dat inspectieproof is? Het even voor de inspectie opnemend, merk ik namelijk op dat dit een terugkerend punt is. Het wordt tijd dat daar een punt achter wordt gezet.

Ik heb nu niet veel opmerkingen gemaakt over ATB-vv, de roodlichtpassages, omdat wij zoals de voorzitter al zei nog een hoorzitting krijgen over ERTMS. Daar valt nog heel veel over te zeggen, en ook over het steeds maar niet halen van doelstellingen en niet nakomen van beloftes. Daar kom ik dus nog op terug. Tegen die tijd hebben we waarschijnlijk het verslag van vorig jaar, inclusief de cijfers en de toelichting. Wanneer komt dat alles naar de Kamer?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik was verheugd, te horen dat de Staatssecretaris constateert dat er veiligheidsnormen moeten zijn. Wanneer zijn ze er? Kan zij daar iets van een deadline bij aangeven. Verder zei de Staatssecretaris dat er nog dit jaar eenduidige normen zullen komen. Dat loopt dus tot 31 december, 24.00 uur. Geldt dat voor alle PGO-gebieden, dus ook voor de oude gebieden, waarvoor de contracten al gestart zijn? Worden die contracten opengebroken en wordt daar een bodem in gelegd. Of geldt dit alleen voor de nieuwe PGO-gebieden? Volgens mij moet je er over het hele land een bodem in leggen zodat je daarop kunt sturen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik heb gevraagd waarom de CEO is vertrokken. Was zij toe aan een nieuwe uitdaging of moet haar vertrek worden toegeschreven aan de inhoud van de Lange Termijn Spooragenda? In die zin is ook de vraag relevant of de LTSA zodanig is geformuleerd dat het ministerie duidelijk een regierol heeft overgenomen. Ik heb ergens gelezen dat ProRail geen zelfstandig overheidsbedrijf meer zal zijn door wat in de LTSA is opgenomen. Is dat waar? Dat zou ook aangeven dat het ministerie een deel van de vrij grote mate van ellende van de afgelopen jaren naar zich toetrekt. Komt er een nieuwe CEO? Zo niet, kan het geld dat daardoor wordt uitgespaard, worden besteed aan al die mensen die 's nachts met een hesje aan in de kou op het spoor staan om de boel voor ons veilig te houden?

De **voorzitter**: De heer De Graaf ziet af van een bijdrage in tweede termijn.

De Staatssecretaris vraagt om een korte schorsing om haar papieren te ordenen.

De vergadering wordt van 19.20 uur tot 19.24 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij vervolgen met de beantwoording van de regering in tweede termijn. Het woord is aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik ga het rijtje af. Ik kom iedere vijf jaar bij de heer De Rouwe terug op de nulmeting. Mevrouw De Boer sprak over flexibiliteit of betrouwbaarheid. Ik heb daarover al iets gezegd. Ik heb gesproken over strikt en flexibel. Wij bekijken of het onderhoud bij Schiphol grotendeels enkelsporig kan worden uitgevoerd en nemen daarbij alle opties in ogenschouw. Het moet natuurlijk veilig gebeuren. Mevrouw De Boer bracht in haar bijdrage al naar voren welk dilemma dit oplevert. Je wilt niet dat er aan veiligheid wordt ingeboet, maar je wilt toch kijken of het anders kan. Er moeten maatregelen worden getroffen voor baanwerkers en treinreizigers. Ik heb met vakbonden en met medewerkers gesproken, ook met mensen die naast het spoor lopen. De vraag is natuurlijk wat je doet als je de verantwoordelijkheid daar neerlegt en er gebeurt iets. Over dergelijke vragen spreek ik met die mensen en de bonden, maar ook met de partijen die bij Schiphol zijn betrokken. Die vraag moet zorgvuldig en transparant worden beantwoord. Als er iets gebeurt, hebben wij een enorm probleem.

Op dit moment kijken wij naar dit soort dilemma's en naar vragen als: hoe gaan wij daarmee om, en wat willen wij en wat willen wij niet. Ik zal de Kamer over onze bevindingen informeren. Mevrouw De Boer gaf al aan wat het frictiepunt is tussen veiligheid en flexibiliteit en tussen strikt en flexibel, en hoe je daar een balans in aanbrengt.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd welke rol overblijft voor de ILT. Het Vierde Spoorpakket zorgt ervoor dat bepaalde taken van de ILT naar Europa gaan, naar het ERA. Dit geldt bijvoorbeeld voor de certificering van treinen. Dit laat voldoende taken voor de ILT ongemoeid, bijvoorbeeld het toezicht op ProRail en het onderzoek naar incidenten en dergelijke. De heer De Rouwe heeft heel concreet gevraagd of er opvolging wordt gegeven aan de constatering van de ILT dat de concessies zijn overtreden. ProRail heeft in opdracht van de ILT een plan van aanpak gemaakt met verbeteracties om de twee geconstateerde overtredingen in het PGO-rapport weg te nemen, bijvoorbeeld door het formuleren van concrete afkeurnormen. Dat gebeurt dit jaar en de ILT zal dan beoordelen of de maatregelen die ProRail neemt, voldoende zijn en goed worden ingevuld. De Kamer wordt daarover geïnformeerd.

De nulmeting komt voor 1 juni, dat wil zeggen dat de Kamer die binnen zes weken zal ontvangen. Wij hebben afgesproken dat de ILT een nulmeting zal doen. De meting wordt iedere vijf jaar herhaald. De ILT heeft deze meting verricht en ik zal de uitkomsten met een beleidsreactie aan de Kamer sturen.

Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat dit op orde moet zijn en dat hierover duidelijkheid moet ontstaan. Wij hebben nu een aantal stappen gezet met de PGO en de nulmeting.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is dit blokje afgerond, want dan heb ik nog een aantal vragen? Als de Staatssecretaris nog zal zeggen waaraan een en ander moet voldoen, wil ik haar daarvoor nog de ruimte geven.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe is geïnformeerd over hetgeen de ILT gaat doen voor de nulmeting die voor de zomer aan de Kamer zal worden gestuurd. Ik ben blij dat ik kan zeggen dat dit voor 1 juni zal gebeuren. De ILT zou een aantal objecten meten in gebieden die representatief zijn voor het hele land en zo is het ook geschied. De ILT zal daarvan uitgebreid verslag doen. Dat zal een dik rapport zijn. De heer De Rouwe heeft een aantal specifieke elementen genoemd die daarin moeten worden opgenomen, want anders wil hij het rapport niet ontvangen. Ik begrijp nu dat dit een misverstand is. Misschien kan de heer De Rouwe herhalen wat naar zijn mening in het rapport moet worden opgenomen? Ik kijk dan stiekem naar rechts of het erin staat. Wij komen dan vast tot een goed einde.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat niet zozeer om wat ik erin wil, als wel om wat de inspectie keer op keer op keer heeft gevraagd aan ProRail en dus aan deze Staatssecretaris, die daarvoor uiteindelijk verantwoordelijk is. Laat ik een paar dingen noemen. Zit het assetregister erbij in, waar ProRail over spreekt? Zitten de afkeuringsnormen daarbij in? Zitten er de actuele beheer- en onderhoudsgegevens bij in? Of is het slechts een technische foto? Anders houden wij elkaar voor de gek. Ik geloof wel dat er in juni iets komt, dat is prima, maar het gaat mij om de inhoud. Hoever zijn we in juni? Is dit er, ja of nee?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er wordt een nulmeting gedaan door de ILT, conform de afspraak. Ik heb al aangegeven dat er hard gewerkt wordt aan de invulling van de database, maar dat is niet de focus van de nulmeting van de ILT. Deze is de huidige staat van het onderhoud. Ik kom schriftelijk terug op de planning van de ILT. Het ILT-proof maken van het activaregister zit niet in de nulmeting, maar dat loopt. Daar kom ik op terug. Dat

zijn twee trajecten die naast elkaar lopen en elkaar in dit geval gelukkig aanvullen. Daarmee krijgt u een compleet verhaal. Zitten de afkeurnormen erin? Ik heb al gezegd dat de afkeurnormen voor het einde van het jaar bekend zijn, conform de afspraak met de ILT. Ik hoop dat ik daarmee volledig ben. Bij de brief over de nulmeting zal ik meteen de planning van het activaregister meenemen, zodat u weet wanneer u het volledige verhaal hebt.

De **voorzitter**: U mag nog een korte vervolgvraag stellen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik denk dat er spraakverwarring is over de nulmeting en het activaregister. Laten we dat in een brief aan de Kamer even uitzoeken. Het punt dat ik namens het CDA wil maken, is dat de inspectie al een aantal jaren kritiek heeft die is gericht op het activaregister. Ik snap ook wel dat men bij het aanbesteden op de PGO's moet weten wat men koopt. Het moet geen casinoaanbesteding worden. Dat is wat zwart-wit gezegd, om het even scherp aan te zetten. Ik zou graag op korte termijn een brief van de Staatssecretaris willen hebben over de concrete aanbevelingen van de inspectie en over de planning wanneer dat naar de Kamer gaat. Dat voorkomt dat ik daarover een motie moet indienen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik neem dat mee bij de brief over de nulmeting, zodat u een volledig overzicht hebt. Ik heb ook gezegd dat ik het belangrijk vind dat die activa bekend zijn, transparant en integraal. Ik zal in een brief uitleggen hoe of wat, maar ik deel het standpunt dat het transparant en integraal moet zijn, want uiteindelijk gaat het om het totale spoor, dat een en ondeelbaar is. Ik hoop dat ik daarmee de heer De Rouwe het vertrouwen heb gegeven dat alles als een geheel naar de Kamer komt voor 1 juni.

De **voorzitter**: Dank u wel. Er liggen nog een paar andere vragen open.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarmee heb ik de vragen van de heer Hoogland voor een deel ook beantwoord. Hij heeft ook gevraagd of het bij de veiligheidsnormen om alle PGO-gebieden gaat of alleen om de nieuwe. Het gaat om de nieuwe en de oude worden daar geleidelijk in ondergebracht. Uiteindelijk gaat het om alle gebieden.

De heer Smaling heeft een vraag gesteld over het vertrek van mevrouw Gout. Ik heb in maart eenmalig met de voltallige raad van commissarissen gesproken, vlak voor het uitkomen van de Lange Termijn Spooragenda. Ik heb toen mijn voorgenomen koerswijziging in de Lange Termijn Spooragenda ten aanzien van ProRail besproken. Ik heb de raad van commissarissen opdracht gegeven om er adequaat invulling aan te geven. De raad van commissarissen heeft die opdracht ook aanvaard.

Er is daar gesproken over het geheel, maar niet specifiek over de president-directeur. De raad van commissarissen en de president-directeur hebben uiteindelijk hun verantwoordelijkheid genomen, vanuit de sturing die ik in de Lange Termijn Spooragenda heb neergelegd. Het initiatief voor de invulling van de vacatures ligt wat mij betreft bij de raad van commissarissen, maar ik heb aangegeven er zeer intensief bij betrokken te willen worden, conform de nieuwe lijn van de Lange Termijn Spooragenda, voor invullingen van functies. Het doel is om te komen tot een nieuwe raad van bestuur, die complementair en fit for the future is. De positie van de CEO is daarbij uiteraard heel belangrijk. Ik voer overleg met de raad van commissarissen over hoe te komen tot een nieuwe directie en te voorzien in een goede bezetting in de tussenliggende periode, totdat de directie weer voltallig is.

Hiermee heb ik alle vragen beantwoord. Ik hoop dat ik de CDA-fractie voldoende vertrouwen heb gegeven over de informatie die zij zo snel mogelijk tegemoet kan zien.

De heer **Smaling** (SP): De Staatssecretaris heeft nog een vraag van mij gedoken, maar die wil ik nog even aan de orde stellen. Deze gaat niet helemaal over spooronderhoud of veiligheid, maar op een gegeven moment lees je in de krant dat er een wegverbreding komt van de A27 en dat daarvoor 800 miljoen euro is. Dan denk je: hoe vindt dat plaats? Het zijn toch communicerende vaten van wegen, spoor en waterwegen? Als de Staatssecretaris mevrouw De Boer met een binnenschip terug naar Groningen stuurt, dan zal zij merken dat dit toch wat anders is dan spoor en weg. Je ziet nu dat Utrecht Centraal wordt aangepakt en dat Breda steeds meer een knooppunt wordt. In Gorinchem is er ook behoefte aan goede ov-verbindingen. Het zou ook een dot werkgelegenheid opleveren, als je dat gaat aanleggen langs de A27. Dan kun je ook de vraag stellen: waarom nu die keuze?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet toevallig wat de huisvesting is van mevrouw De Boer. Ik wil dat schip niet direct vergelijken met een binnenvaartschip, maar ik denk dat zij ook redelijk snel thuiskomt. Er is een vaste verdeling van de middelen tussen spoor en weg binnen het Infrafonds. Binnen die verdeling hebben we de investeringen in beheer en onderhoud, volgens een vaste formule. Die formule hebben we ook toegepast bij de bezuinigingen van 250 miljoen per jaar binnen het Infrafonds. Toen hebben we die exacte verdeling gebruikt om te bezuinigen op spoor en wegen. De Kamer is daarin meegenomen. Via de MIRT-systematiek wordt transparant naar de Kamer gecommuniceerd wat er gebeurt met het budget dat over is voor spoor en wegen. Bij dat overleg, dat gemiddeld acht tot tien uur neemt, zitten de Minister en ik naast elkaar en geven toelichting over hoe het budget is toebedeeld over spoor en wegen, hoe er binnen de budgetten is gekomen tot een prioritering, door de MIRT-onderzoeken naar de projecten die gedaan worden. Er gaan ook brede MIRT-onderzoeken plaatsvinden. Via de gebruikelijke methodiek wordt er altijd breed gekeken naar het totale pakket van investeringen uit het Infrafonds.

De heer **Smaling** (SP): Ik begrijp wat de Staatssecretaris zegt, maar het is echt een keuze. Ik vind het jammer dat we daar niet nog over kunnen praten, maar goed, het is misschien ook niet logisch dat ik dat vraag. Het is een besluit van de regering, maar als oppositiepartij kun je je de blaren op de tong praten bij het MIRT-overleg over de vraag: waarom geen spoor? Dan krijg je als antwoord dat de VVD graag een weg wil. De Partij van de Arbeid mag niet zeggen dat zij graag een spoorlijn zou willen hebben. Dan is het zo jammer dat je niet vooraf al een gedachtewisseling over zo'n belangrijke keuze voor het een of het ander kan hebben. Of is het niet aan de orde dat wij ons daar vooraf druk over maken, omdat wij nu eenmaal niet regeren?

De **voorzitter**: Dat is meer een constatering dan een vraag.

De heer **Smaling** (SP): Er zat wel een vraag in aan het eind.

De **voorzitter**: Oké, dan gaat de Staatssecretaris een poging doen om die vraag te beantwoorden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb inmiddels geleerd dat alle mensen die politiek actief zijn, iets vinden en iets delen. Ik zou tegen de heer Smaling willen zeggen: houd u zich vooral niet in, u bent hier om iets te vinden en om dat ook te delen. Als je naar de methodiek kijkt, zie je dat we

MIRT-onderzoeken starten en dan bekijken welke modaliteit kan zorgen voor de meest effectieve oplossing. Dat is de brede MIRT-systematiek. Ik verwijs ernaar dat deze systematiek is toegepast bij de A27 en bij spoorprojecten, want er wordt gekeken naar bredere modaliteiten. Juist in dat MIRT-onderzoek wordt dat door het hele ministerie en bij het totale Infrafonds samengebracht.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dank voor de antwoorden, maar ik blijf nog met een dingetje zitten. Misschien kan dat meegenomen worden bij de brief over de nulmeting spoor. Bij Utrecht is de keuze gemaakt voor minder wissels. Daardoor heb je ook minder storingen. NS heeft daar minder belang bij en ProRail misschien wat meer. Kan dat dilemma van veiligheid en betrouwbaarheid worden meegenomen in de brief over de nulmeting spoor? Dan wordt inzichtelijk gemaakt waarom wij in Utrecht hebben gekozen voor minder wissels en hoe wij daar in de toekomst mee omgaan. Het is best een belangrijke afweging, namelijk die van flexibiliteit versus betrouwbaarheid.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil dat met alle plezier meenemen in de brief. Het wordt een zeer lange maar ook een zeer nuttige brief.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik kijk nog een keer naar de leden of ze nog vragen hebben. Volgens mij kan ik concluderen dat de vragen op zijn. Dan kunnen wij nu overgaan naar de lijst van toezeggingen.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor de zomer over het plan van de NS inzake het remcriterium voor het spoor.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer in mei over het terugbrengen van het nachtnet rond Schiphol in 2015 en de aanpak van werkzaamheden rond Schiphol.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer na de zomer over de resultaten van de onderzoeken naar de wisselstoringen bij Den Haag en Rotterdam in februari 2014.
- De Staatssecretaris beantwoordt de vraag van het lid De Graaf over het verschil tussen de data van de buitendienststelling van NS in haar brief en de website van de NS zelf.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over het oordeel van de ILT over het plan van aanpak van ProRail voor het oplossen van de overtredingen van de beheerconcessie inzake het onderhoud.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de planning met betrekking tot het activaregister in de brief bij de nulmeting over de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur. Ze gaat daarbij in op het dilemma van flexibiliteit versus betrouwbaarheid.

Volgens mij is dat alles wat er is toegezegd door de Staatssecretaris. Dat zo zijnde, dank ik u allen hartelijk en sluit ik de vergadering.

Sluiting 19.40 uur.