

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 262

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 14 april 2011

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu¹ heeft op 16 maart 2011 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister d.d. 27 januari 2011 over het functioneren van het spoor (29 984, nr. 255);**
- **de lijst van vragen en antwoorden, opgesteld op 11 maart 2011 door de voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu, inzake het functioneren van het spoor (29 984, nr. 261);**
- **de brief van de minister d.d. 15 december 2010 over de uitvoering van de motie-Bashir over het verplichtstellen van een toilet in iedere trein (32 500-XII, nr. 61);**
- **de brief van de minister d.d. 11 maart 2011 over toiletten in de OV-keten (23 645, nr. 417);**
- **de brief van de minister d.d. 9 maart 2011 over de prestaties van de NS en ProRail in 2010 en 2011 (29 984, nr. 259);**
- **de brief van de minister d.d. 1 maart 2011 ter beantwoording van de vragen van de vaste commissie over de M.E.R.-studie naar alternatieven voor de spoorboog bij Deventer (32 404, nr. 34);**
- **de brief van de minister d.d. 18 januari 2011 in reactie op het verzoek van de vaste commissie inzake het bergen van gestrande treinen op hoofdsporen en de ontvangen reacties van de spoorsector daarop (29 984, nr. 254);**
- **de brief van de minister d.d. 7 maart 2011 houdende informatie over het overleg van IVW met de spoorsector over diesellocomotieven en het bergen van gestrande treinen (29 984, nr. 258);**
- **de brief van de minister d.d. 11 maart 2011 ter begeleiding van de Vijfde voortgangsrapportage PHS en het Actieplan Groei op het Spoor (32 404, nr. 35);**
- **de brief van de minister d.d. 8 maart 2011 ter aanbieding van de FENS-rapportage over het 3e kwartaal van 2010 (29 984, nr. 260);**
- **de brief van de minister d.d. 14 januari 2011 houdende drie toezeggingen over spooronderwerpen waarover de stop van**

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Srijder-Hazelhoff (VVD), voorzitter, Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), ondervoorzitter, De Jong (PVV), Huizing (VVD), Leegte (VVD) en Van der Werf (CDA).

Plv. leden: Groot (PvdA), Braakhuis (GroenLinks), Houwers (VVD), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Lucas (VVD), Smeets (PvdA), Van Gerven (SP), Haverkamp (CDA), Bontes (PVV), Thieme (PvdD), Van Bochove (CDA), Agema (PVV), Grashoff (GroenLinks), Plasterk (PvdA), Jacobi (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van der Ham (D66), Verhoeven (D66), Van Bommel (PVV), De Boer (VVD), Lodders (VVD) en Koopmans (CDA).

treinen te Assen, de bollensprinter en de stand van zaken in het Strategisch Platformoverleg ProRail – spooraanneemers (29 984, nr. 253);

- **de brief van de minister d.d. 7 januari 2011 houdende de toezegging, gedaan tijdens het AO Spoor d.d. 24 november 2010 inzake spoorveiligheid (mogelijkheid om ten aanzien van railveiligheid één minimumnorm vast te stellen waarmee vaststaat wanneer iets veilig is of niet) (29 893, nr. 113);**
- **de brief van de minister d.d. 14 januari 2011 over de aanpak van het stoptonend sein bij passages (STS-passages) (29 893, nr. 118);**
- **de brief van de minister d.d. 22 november 2010 over spoorwegovergangen (29 893, nr. 111);**
- **de brief van de minister d.d. 11 maart 2011 over de uitvoering van de motie over de regeling voor vervangend vervoer en de verbetering van de informatievoorziening bij verstoringen van het spoorvervoer (31 305, nr. 113) (31 305, nr. 193);**
- **de brief van de minister d.d. 14 maart 2011 over de toezegging m.b.t. de sluiting van station Emmen Bargeres (31 801, nr. 18).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Snijder-Hazelhoff

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

Voorzitter: Snijder-Hazelhoff
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Snijder-Hazelhoff, Bashir, Verhoeven, Haverkamp, Slob, De Jong, Monasch, Van Gent en Aptroot,

en mevrouw Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus, minister van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom bij dit AO. Ik geef de Kamerleden in eerste instantie vijf minuten spreektijd en de gelegenheid tot twee interrupties. De heer Aptroot heeft mij verzocht om als eerste het woord te mogen voeren omdat hij een afspraak heeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dank voor het begrip. Ik heb u de redenen reeds meegedeeld; die zitten in de privé sfeer. Ik moet zo meteen onverwacht weg. Zeker nu ik in de media heb geroepen dat ik dit onderwerp belangrijk vind, wil ik desalniettemin mijn verhaal houden. Ik bied mijn excuses aan voor het feit dat ik daarna zal vertrekken, ook tegenover de minister. Het is niet beleefd dat ik de beantwoording, het verdere debat en de mening van de collega's niet afwacht, maar dat doe ik om privéredenen. Laten we het daar verder niet over hebben.

De minister heeft conclusies getrokken met betrekking tot de problemen op het spoor bij verstoringen, zoals de verstoringen door het winterweer en problemen bij de verkeersleidingspost van ProRail. De minister zegt allereerst dat er een cultuurverandering moet plaatsvinden waarbij de reizigers centraal komen te staan. De VVD-fractie is het daarmee eens. Er is een cultuurverandering nodig. We hebben de indruk dat NS en ProRail wel erg opgesloten zitten in hun eigen cultuur, die niet de reiziger centraal stelt. Vaak kijken deze bedrijven daarbij elkaar aan. Ze leggen de schuld altijd elders als er iets misgaat.

Wij wachten de organisatieaanpassing bij de verkeersleiding af. Er wordt een audit uitgevoerd naar het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR). Wij onderschrijven de conclusie van de minister dat een betere samenwerking nodig is tussen NS en ProRail.

Ten derde schrijft de minister over organisatieverbetering en reisinformatie in één hand. Wij zijn het op zich met haar eens, maar twijfelen wel. Aan de ene kant is het logisch dat de minister zegt dat NS al de meeste reizigersinformatie heeft en die dus gaat verstrekken. Aan de andere kant krijgen regionale vervoerders meer mogelijkheden op het spoor, zeker als het aan de VVD ligt. Met het voorstel van de minister worden de collega's wel afhankelijk van NS. Wij vinden dit lastig. Graag zouden wij van de minister vernemen of deze keuze op lange termijn de beste is.

Ten vierde zijn we het ermee eens dat de kernprestatie-indicatoren moeten worden herzien. Dat is heel hard nodig. Ook daarbij moeten de belangen van de reizigers en de vervoerders vooropstaan. Ik zeg er wel bij dat wij veel meldingen krijgen van reizigers die uiterst geïrriteerd zijn doordat een trein bijvoorbeeld gewoonweg uit de dienstregeling wordt genomen. Zelfs de mensen op het perron schijnen te zeggen: wij halen de trein uit de dienstregeling, want anders zou hij te laat zijn, terwijl hij nu niet meetelt als te laat gekomen trein. De huidige indicatoren zijn dus deels nogal pervers.

Wij vinden het prima dat de minister het boetesysteem wil aanscherpen, maar wij zien er eigenlijk niks in. De minister deelt dan namelijk een boete uit aan ons eigen staatsbedrijf. Op die paar miljard omzet maakt een boete van een paar miljoen niet zoveel uit. Daarvoor zal de belastingbetaler opdraaien, en dat zijn wij uiteindelijk zelf. De reiziger draait er ook voor op, want dat geld komt eventueel niet beschikbaar voor spoor. De minister zegt dat zij ervoor zal zorgen dat er afdoende geld beschikbaar komt voor

het spoor, maar wij denken niet dat dit boetesysteem een goede motivator is. Een boete voor de bestuurders zal eerder helpen. Laten we in elk geval bonussen niet uitbetalen. Wellicht kan er zelfs een malusregeling komen. Wij denken dat dat veel meer effect heeft.

Als vijfde heeft de minister het over perspectief op robuuster spoor. NS en ProRail gaan een voorstel doen voor een betrouwbaardere keten van infrastructuur, dienstregeling, materieel en personeel. Het is gek dat de organisaties dat niet allang hebben gedaan.

Wij kijken deels anders tegen de toekomst van het spoor en met name de toekomst van NS aan dan de minister. Als we terugkijken naar wat er de laatste jaren is misgegaan, hebben we de indruk dat een kleiner, compacter bedrijf dat zich helemaal gaat richten op het rijden van treinen met reizigers erin, op intercity's en op sprinters, het beste zou zijn. Laat NS maar teruggaan naar de core business.

Ten eerste: haal allereerst al het onroerend goed, zoals winkels en dergelijke, eruit en stop het in een aparte vennootschap. Omdat daaronder ook de stations vallen, moet die vennootschap niet privaat worden, maar bij de overheid blijven, want stations zijn een essentieel onderdeel van de infrastructuur. Ook de busactiviteiten kunnen wat ons betreft door NS worden afgestoten.

Ten tweede hebben wij al eerder gezegd dat wij willen dat het hoofdnet bij NS blijft en – als het enigszins kan – scherp onderhands wordt aanbesteed. Alles wat er niet bij hoort, kan openbaar worden aanbesteed. Ik doel op alle dwarsverbindingen. Groningen-Leeuwarden is daar een voorbeeld van. Dat traject is in het verleden al openbaar aanbesteed. Ook de verbinding tussen Rotterdam en Hoek van Holland zou prima naar regionale vervoerders kunnen gaan. Zo'n 35% van de verbindingen maakt geen onderdeel uit van de echte hoofdroutes waar intercity's en sprinters moeten rijden. Die kunnen we aanbesteden.

Ten derde zien we de hogesnelheidslijn ook niet als een kernactiviteit van NS. Het gaat al jaren slecht, dus wat ons betreft mag dit onderdeel eruit. Ik sta daar nu verder niet bij stil, want we gaan nog een keer apart over HSA praten.

Ten vierde herhaal ik onze eerdere wens om de directie en de raad van commissarissen bij NS te vervangen. Zoiets is bij het CBR ook al eens gebeurd. Wij nemen het de raad van commissarissen haast nog meer kwalijk dan de directie dat het fout gaat. De raad ziet al jaren heel veel dingen fout gaan en heeft nooit ingegrepen, maar altijd alles goedgekeurd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): U hebt weer bevestigd dat u voor inbesteden van het hoofdnet aan NS bent. Hoor ik u nu eigenlijk zeggen dat u wilt bezien of er wellicht samenhang kan worden gecreëerd met het plan dat andere vervoerders kort geleden hebben ingediend? Ik zeg er gelijk bij dat dit punt ook bij mijn fractie leeft.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb het plan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) gezien. Zij willen dat alles wordt aanbesteed, ook de hoofdroutes, zoals de verbinding tussen Amsterdam en Utrecht. Daar voelen wij niets voor, maar in het plan gaat het ook over de regionale lijnen, die vaak dwars op de hoofdroutes staan. Die zou je prima openbaar kunnen aanbesteden. De hoofdinfrastructuur tussen de grote steden met intercity's en sprinters blijft bij NS. De rest kun je afstoten. We hebben nu ook al een aantal lijnen die heel goed worden geëxploiteerd door regionale vervoerders.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik dank de heer Aptroot voor zijn toelichting. Dit is een heel interessante optie die ook voor mijn fractie bespreekbaar is.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is goed om dat te horen.

Ik rond af met drie korte opmerkingen. Allereerst zouden wij graag willen horen hoe het mogelijk is dat een toilet zes à zeven ton zou kosten, als je het omrekent. Dat is gek. De minister heeft de oplossing aangedragen om de toiletten op de stations aan te passen. Dat vinden wij ook een goede optie. Het zou vier jaar moeten duren; dat vinden wij wel wat lang. Dit hoeft niet door één aannemertje te worden gedaan; je kunt overal verschillende bedrijven inzetten.

Ten tweede willen wij graag een update van de stand van zaken met betrekking tot het Programma Hoogfrequent Spoor. Naar onze mening heeft de Kamer nog geen groen licht gegeven. Er wordt echter al veel uitgewerkt. Wij vinden dat de boog bij Deventer en veel andere onderdelen veel te veel overlast veroorzaken in de provincie. Wat ons betreft kunnen die dus niet doorgaan.

Tot slot blijft de veiligheid op het spoor voor ons een zorgpunt. Er wordt nog steeds regelmatig doorgereden bij een rood sein. Waarom zouden we alle seinen niet toch beveiligen? Ik heb daarover al eens een motie ingediend met de heer Roemer van de SP. Je kunt dit in vijf à tien jaar uitvoeren. Het kost enige tientallen miljoenen per jaar, maar daarna hebben we ook een echt veilig spoor. Ik zou van de minister willen weten hoe ze hierover denkt. Ik wil in het bijzonder een opmerking maken over de spoorwegovergang in De Bilt. Daar zijn regelmatig storingen. Laatst is een schooltaxi met acht kinderen en chauffeur ternauwernood aan een ramp ontsnapt doordat de lichten en de spoorbomen niet werkten. Kan de minister ervoor zorgen dat in elk geval die spoorwegovergang op orde komt? Er moeten ten minste goed werkende lichten en spoorbomen komen, maar het liefst zien we een ongelijkvloerse kruising. Tot zover mijn inbreng. Dank dat ik als eerste mocht spreken.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De reizigers hebben flink te lijden gehad onder de wanprestatie van de topbestuurders van NS en ProRail. Na de brand bij de verkeersleidingspost in Utrecht en tijdens de winterse weersomstandigheden werden de reizigers aan hun lot overgelaten. Dat was niet voor het eerst. Elke keer als er bladeren vallen, als het sneeuwt of als het spoor door de hitte uitzet, zien we de consequenties van het op afstand zetten van deze organisaties. De minister houdt het voorlopig op een goedmoedig gesprek met de twee topmannen van NS en ProRail en hoopt daarmee een cultuuromslag te bereiken waardoor reizigers wel ineens centraal komen te staan. Waarom dat al die jaren niet het geval was, blijft een raadsel. Veel hoop voor de toekomst blijft er ook niet over als je bij voorbaat al weigert om een toilet in de trein verplicht te maken. Ik heb eerder aangegeven dat het opstappen van de top van ProRail en NS terecht zou zijn vanwege het keiharde falen. De minister zegt nog steeds vertrouwen in deze mensen te hebben, maar hoe kun je aan een cultuuromslag werken met mensen die keer op keer gefaald hebben? Zij genieten geen vertrouwen van een deel van de Kamer. Met dat deel bedoel ik niet alleen de SP-fractie, maar ook de fractie van regeringspartij VVD. Mij is dus onduidelijk hoe je met deze mensen aan een cultuuromslag kunt werken. Graag hoor ik de reactie van de minister.

Met het opstappen van de top zijn de problemen op het spoor uiteraard niet meteen opgelost. Is de minister bereid om fundamenteeler aan de slag te gaan? ProRail en NS kunnen niet zonder elkaar. Daarom zou de SP-fractie beide bedrijven graag weer samenvoegen. Om te beginnen kan een sterke spoororganisatie stoppen met onderling geruzie, maar er zijn meer voordelen. Is de minister bereid om de voor- en nadelen van het weer samenvoegen van NS en ProRail te onderzoeken?

Ik kom nu bij veiligheid op het spoor. Een onduidelijk sein is vaak de oorzaak dat veel treinen door rood rijden. De minister heeft aangegeven de roodseinpassages te willen voorkomen, maar wat doet zij daarvoor? Zij heeft slechts de betekenis van het seinbeeld «geel» veranderd om roodseinpassages te voorkomen. Ik heb de nieuwe omschrijving bekeken

en het valt me op dat de wet nu zodanig is aangepast dat niemand behalve de machinist persoonlijk verantwoordelijk kan worden gesteld voor roodseinpassages. Dat is natuurlijk fijn voor de minister, want zij kan dan nooit meer de schuld krijgen, maar dit voegt niets toe aan de praktijk van problemen bij roodseinpassages. Is de minister bereid om de seinen langs het spoor zelf aan te pakken? De heer Aptroot heeft daar ook iets over gezegd. Wat vindt de minister bijvoorbeeld van het voorstel om een extra sein in te voeren met als teken «geel binnen remwegafstanden»? Dat betekent in feite voor de machinist dat hij weet dat er straks een geel sein op hem afkomt. Zo wordt hij daar twee keer op gewezen. Landen om ons heen hebben dit systeem ook al heel lang en het zorgt voor extra veiligheid. Waarom doen wij dat nog niet? Graag een reactie.

Ik wil het tot slot over een principiëlere kwestie hebben. We komen er helaas niet onderuit. In de Kamer is uitgebreid gesproken over de toiletten in de trein. Eerst is de motie-Roemer aangenomen; daarna kwam de motie-Bashir erbij. De minister besluit tot mijn verbijstering om deze moties niet uit te voeren. De minister probeert nu de discussie opnieuw te voeren met twee brieven in reactie op de motie en zij schermt met dure inbouwkosten. Ik twijfel ernstig aan die kosten. Er hoeven geen treinen te worden omgebouwd. Er hoeven geen toiletten te worden ingebouwd. We kunnen nieuwe coupés met toiletten bestellen en die toevoegen aan de treinen die we nu hebben. Waar een wil is, is een weg. Dat is het punt. Het ontbreekt de minister volkomen aan de wil om te doen wat de Kamer van haar vraagt.

Laat ik heel duidelijk zijn. Ik ben samen met mijn collega's gekozen als vertegenwoordiger van het Nederlandse volk. In die hoedanigheid hebben wij een motie ingediend. De minister is niet gekozen. Zij moet beseffen dat wij niet een of ander lullig adviesraadje zijn dat vrijblijvend wat ideeën aan de minister overbrengt. Wij vertegenwoordigen het volk en hebben meerdere malen, met ruime meerderheid, uitgesproken dat de minister deze moties moet uitvoeren. Dat heeft zij dus maar te doen. Ik til hier heel zwaar aan, niet alleen vanwege de toiletten, maar vooral ook vanwege het onderliggende principiële punt. Ik vraag haar om onze moties alsnog uit te voeren. Twee keer de mening van de Kamer volstrekt negeren, dat kan niet. De minister lijkt op een oude regent die de inspraak van het volk vooral hinderlijk vindt bij de uitvoering van haar briljante plannetjes. Ik wil duidelijk de toezegging dat de minister uitvoering gaat geven aan mijn motie die haar oproept om de toiletten vanaf 2015 in de concessie te verplichten. Ik reken erop dat de minister tot inkeer komt. Zo niet, dan zal ik in een vervolgdébat de Kamer alsnog om een uitspraak vragen. Die zal uiteraard niet over toiletten gaan, maar de minister betreffen. Ik hoop dat dit niet nodig is, maar deze gang van zaken kan de Kamer niet accepteren.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. We hebben vandaag een volle agenda, maar D66 richt zich volledig op het op vervoerplan van NS en het beheerplan van ProRail. Deze stukken staan niet op zich, want het was deze winter extra koud op het spoor. Wat begon met blije spotjes op televisie eindigde in bittere spot op de stations. Er ging veel mis. Mensen stonden in de kou, de kranten stonden vol en de Kamer hield een hoorzitting. De minister heeft ons een brief gestuurd waarin zij de prestaties van NS en ProRail ondermaats noemt. Zij ziet twee hoofdproblemen: het op gang brengen na storingen en het informeren bij storingen gaan niet goed. Als een ware dokter van het spoor heeft de minister een aantal medicijnen: een cultuurverandering, waarbij de reiziger centraal moet komen te staan, een organisatieverandering, waarbij de minister verkeersleiding en reisinformatie in één hand wil brengen, een simpeler spoor en een scherpere sturing.

D66 steunt deze aanpak op hoofdlijnen, maar heeft een aantal vragen. Hoe ziet de minister de cultuuromslag precies voor zich? Op dit moment roepen conducteurs van NS vertragingen vaak niet om. We lazen dat

onlangs in de krant. Ze zijn bang voor de reizigers en hun reactie, maar daarnaast behoort de term vertraging ook niet tot de beleidstaal van NS. Er wordt nooit gezegd dat de trein vertraagd is; er wordt altijd gezegd hoe laat de trein wel komt. Wanneer gaat de reiziger iets merken van die andere cultuur? Ik doel daarmee vooral op eerlijkheid. NS moet de reiziger eerlijk gaan informeren. Reisinformatie in één hand en het nieuwe InfoPlus-systeem bieden wat ons betreft perspectief. Graag zouden wij weten wanneer we de eerste resultaten daarvan kunnen verwachten. Gek genoeg kost een simpeler spoor, met minder wissels die wel sterk zijn en met solide sprinters, juist geld. Is het reëel om te denken dat dit te bereiken is met een taakstelling van 160 mln.? Zo niet, dan moeten we daar eerlijk over zijn.

Ik ga het nu hebben over ProRail en NS. Allereerst kom ik met enkele observaties. Beide organisaties zijn miljardenbedrijven, maar ze zijn uitermate verschillend. NS maakt bijvoorbeeld dikke winst, terwijl ProRail schrijft structureel verlies te gaan maken. Ook de salarissen van de top van de organisaties lopen sterk uiteen. Verder is NS er voor de reizigers en ProRail vooral voor de vervoerders. Hoe ziet de minister de onderlinge verhoudingen tussen deze twee bedrijven? Moet die disbalans zo blijven? Ten aanzien van het beheerplan van ProRail vraag ik me allereerst af waarom er nog een KPI (kritieke prestatie-indicator) reizigerstevredenheid zou moeten zijn als ProRail zich niet meer op reizigers hoeft te richten doordat de reizigersinfo naar NS gaat. Waarom is zo'n KPI dan nog nodig? Voor D66 moet de focus volledig liggen op de capaciteit: het verdelen van spoor voor alle treinen, de geleverde treinpaden, en de bijsturing daarop, de deels gerealiseerde treinpaden. ProRail wil op deze punten van 97% naar 98% respectievelijk van 40% naar 60% gaan. Dat lijken ons gezonde ambities, maar de vraag is of ze haalbaar zijn. Slechts 72% van de uitgaven van ProRail gaat naar deze kerntaken. Kan dat aandeel niet wat verder omhoog? Ondanks eerdere efficiëncytaakstellingen die ProRail heeft gekregen, ziet men een structureel tekort van bijna 500 mln. tot 2020. Dat wordt veroorzaakt door nieuwe, maar onvermijdelijke taken, volgens ProRail. Hoe taxeert de minister dit? Krijgt ProRail extra geld of mag het bedrijf gewoon verlies gaan maken?

Ik ga over naar NS. Volgens onze fractie gaat het reizigers om twee dingen. Allereerst wil men een hoge punctualiteit. Daarbij gaat het om feitelijke cijfers, dus een objectieve werkelijkheid. Ten tweede wil men goede reizigersinformatie. Daarbij gaat het ook heel erg over gedrag en gevoel. Op het gebied van punctualiteit scoort NS goed. Volgens internationale vergelijking doen alleen Japan en Zwitserland het beter. De cijfers zijn wel enigszins verstoord, want zoals mijn VVD-collega net zei, worden er treinen uit het systeem gehaald opdat ze niet te laat zijn. Verder wordt er wel eens aan stations voorbij geracet om toch op tijd te zijn. Wij vinden het geen goede zaak dat dergelijke trucjes nodig zijn om de punctualiteit te halen. Graag hoor ik een reactie van de minister daarop. NS komt nu met een nieuwe indicator: reizigerspunctualiteit. Wij hopen dat die indicator een duidelijker en eerlijk beeld geeft, want het is echt belangrijk om te weten of reizigers zelf ervaren of hun trein op tijd is of niet.

De tevredenheid over de reizigersinformatie was nu slechts 52%. Dat is omgerekend een 5,2. De minister vraagt ook maar een 5,5, want volgens de afspraken is 55% voldoende. D66 neemt nooit genoeg met een vijfeneenhalfje, dus ook nu niet. Wij willen de prestatie-eis in twee jaar opvijzelen naar 75%. Wij willen de maximale boete daarbij omhoog laten gaan. Onlangs gaf de minister een recordboete van 2 mln.; het stond met chocoladeletters in De Telegraaf. Dat lijkt heel veel geld en dat is het in sommige situaties ook, maar niet voor een bedrijf met een omzet van 3,5 mld. en een grote winst van meer dan 100 mln. Daarom wil D66 dat de boete wordt vertienvoudigd naar 27,5 mln. Dan boezemt zo'n boete tenminste enige angst in. Dat zal tot betere prestaties leiden.

De heer **Haverkamp** (CDA): In datzelfde artikel waarin met chocoladeletters stond dat de minister een boete van 2,5 mln. geeft, stond rechts- onder in het artikel met heel kleine lettertjes dat de boete over vorig jaar wordt kwijtgescholden. Hoe beoordeelt u dat?

De heer **Verhoeven** (D66): Er speelt altijd een aantal dingen bij boetes. Het liefst deel je helemaal geen boetes uit. Dat is het mooiste. We willen de boete verhogen met het doel dat die niet hoeft te worden uitgedeeld. Als een boete wel is uitgedeeld, moet je niet te snel of te gemakkelijk een boete intrekken. Ook dan maakt de boete namelijk geen enkele indruk. We willen daarin een wat strakkere lijn zien.

Voorzitter. Ik kom tot een afronding. Als derde zou de bonus van de NS-top moeten worden gekoppeld aan de publieke prestaties. Hij moet dus niet gebaseerd zijn op een indicator als ziekteverzuim; de publieke prestaties moeten leidend zijn. Graag hoor ik een reactie van de minister op deze voorstellen. Ook hoor ik graag welke mogelijkheden er zijn om bijvoorbeeld tot een simpelere personele logistiek te komen.

Tot slot: NS heeft weinig concurrentie, ondanks de magere prestaties, maar de concessie loopt in 2014 af. Er zijn partijen met ambities; zie bijvoorbeeld het nieuwe spoorplan van de andere vervoersbedrijven. Wanneer gaat de minister duidelijkheid geven over de volgende concessie? Overweegt de minister een open of opener aanbesteding?

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Onze minister lijkt wel een dieseltrein. Het duurde even voor ze op gang kwam, zeker ten aanzien van de problematiek op het spoor, maar nu ze eenmaal op stoom is, blijven de stukken de Kamer binnenstromen. Tijdens dit debat zal er wel weer een of ander beheerplan op de mat vallen. De afgelopen tijd heeft de minister hard gewerkt, en met haar vele medewerkers. Ik wil via de minister dan ook de medewerkers uit de spoorsector en van het ministerie hartelijk bedanken. Laten we dat bij alle kritiek niet vergeten. Je zal maar midden in de winter in een weiland hebben gestaan om de wissel draaiende te houden, of de medewerker zijn met het rode mutsje voor het blauwe bord. We moeten wel begrip blijven houden voor die mensen.

Naar aanleiding van de situatie in de winter van 2010 op 2011 hebben we een uitgebreide lijst ontvangen met genomen maatregelen. Wat dat betreft deel ik het pessimisme van mijn SP-collega niet. Er ligt een dik rapport met allerlei aanbevelingen. Een belangrijke vraag is wel hoe alle maatregelen gaan uitwerken. Dat zal tijdens de volgende winter getest worden, want we hebben de vorige keer ook gezien dat er allerlei voorbereidingen getroffen zijn.

De informatievoorziening gaat het hele jaar door. Daarom sta ik daar nu even bij stil. Mijn collega's hebben ook gerefereerd aan het feit dat uit een onderzoek van Horvat & Partners blijkt dat medewerkers zich zeer identificeren met reiziger. Dat is op zichzelf heel goed, maar het vormt ook een belemmering. Daardoor gaan medewerkers op een bepaalde manier communiceren. Ze vinden het verliezen van een paraplu wel belangrijk, maar een vertraging is toch een wat emotioneel onderwerp en wordt daarom vermeden. De reizigers willen echter weten wat er met hun trein aan de hand is. Ik zal de lijst met aanbevelingen van het rapport niet helemaal op gaan lezen, maar wil wel graag weten hoe de minister met de aanbevelingen omgaat.

Een andere vraag is hoe we ervoor zorgen dat de medewerker informatie heeft. Vanochtend mocht ik weer ervaringsdeskundige zijn: de medewerker op de trein weet ook niet waar hij of zij aan toe is. Het is heel belangrijk dat de medewerker dat wel weet en zo de reiziger goed kan bedienen. Met de blauwe borden speelt iets vergelijkbaars. We hebben gezien dat alles was voorbereid, behalve de communicatie, en opeens gingen de blauwe borden helemaal op blauw zonder iets over rijdende treinen te melden. Een van de aanbevelingen is om alleen maar rijdende

treinen op de borden te zetten, maar je kunt wellicht ook gewoon op de borden zetten: de treinen rijden vandaag niet. Dan weet je in elk geval ook waar je aan toe bent.

De minister schrijft in haar brief over informatievoorziening dat de sector het OPA-principe (oorzaak-prognoses-advies) moet gaan hanteren. Dat is gericht op de toekomst. Voor mijn fractie is nog onduidelijk wat de stand van zaken van dit project is. In het ene stuk staat dat men in Groningen bezig is met een proef, maar in antwoord op de feitelijke vragen schrijft de minister dat het een hoeksteen van het beleid zal zijn. Kan zij hierover duidelijkheid geven? Verder schrijft de minister over de Aanpak Multimodale Reisinformatie. Je moet nu kiezen of je met de auto of met het ov van het ene naar het andere punt wilt, maar ik kan me voorstellen dat sommige reizigers een combinatie willen en bijvoorbeeld via het eerste, het beste transferium willen reizen. Hoe gaan we daarmee om?

Ik sta nu stil bij enkele punten rondom veiligheid op het spoor. Er is veel te doen geweest over koperdiefstallen. Kan de minister aangeven of zij overleg heeft gehad met haar collega van Veiligheid en Justitie om te bekijken of het mogelijk is om extra opsporingscapaciteit in te zetten en de strafmaat voor dergelijke diefstallen, die vaak ernstige gevolgen hebben, te verhogen? En hoe staat het met het meldpunt voor verdachte kopertransacties? Ik kan me voorstellen dat je, als iemand ergens komt aanrijden met een aanhangwagen vol koper, wat nerveus wordt en je afvraagt waar iemand het vandaan heeft gehaald. Dit is gewoon georganiseerde criminaliteit.

Dank voor de brief naar aanleiding van mijn vragen over tunnelveiligheid. De brief was voor mij echter niet helemaal duidelijk. We hebben inmiddels een nieuw stuk over tunnelveiligheid van de minister mogen ontvangen. In de vorige brief, die we vandaag behandelen, staat dat zij niet kan komen tot een norm, maar in de brief die we vandaag hebben ontvangen, staat dat er wel een norm komt. Mag ik ervan uitgaan dat die laatste brief geldt?

Het is heel terecht dat de veiligheid rondom spoorwegovergangen de aandacht van de spoorsector en de minister heeft. Kan de minister aangeven wanneer de dynamische lijst met gevaarlijke spoorwegovergangen er is? Krijgen wij die? Over de specifieke situatie in De Bilt wordt in het jaarverslag van ProRail aangegeven dat er twee onderdoorgangen komen. Kan de minister daarover nadere informatie geven? Waarom worden de incidenten door ProRail zelf onderzocht en niet door de inspectie? Kan de minister ook aangeven wat de definitie van een incident is? Naar aanleiding van de Kamervragen zegt zij dat er slechts sprake is geweest van drie incidenten, maar de inwoners van De Bilt hebben het gevoel dat er veel vaker iets aan de hand is. Wanneer is er sprake van een incident?

Het is goed dat het aantal STS-passages, situaties waarin een trein doorrijdt bij een stoptonend sein, is afgenomen. Elke keer dat een trein doorrijdt is er echter een teveel. De minister concentreert zich nu vooral op materieel en medewerkers. Is het wellicht een idee om zich ook te concentreren op de seinen? Is er bijvoorbeeld ook een dynamische lijst van seinen? Als we kunnen zien welke twintig seinen het vaakst gepasseerd worden, kunnen we ons daarop concentreren en is het niet nodig om alle treinen in Nederland uit te rusten met een bepaald systeem. Sommige collega's hebben al gerefereerd aan de concessie. Graag hoor ook ik van de minister een reactie op het plan dat zij heeft ontvangen. Kan zij toezeggen voor 1 mei te reageren op het plan van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland? De CDA-fractie zou bijvoorbeeld een regionale concessie waarin rail- en busvervoer samengenomen worden, een interessante optie vinden. Graag hoor ik hoe de minister daarover denkt.

Hoe gaan wij om met onderzoeken van NS? NS meet nu zelf altijd hoe goed het bedrijf werkt, maar is het niet handig om dat te objectiveren?

Daarbij zijn ook de juiste criteria nodig. Nu is 52% van de reizigers van mening dat de trein op tijd rijdt, 45% van de reizigers is tevreden over het feit dat men de conducteur heeft kunnen aanspreken en 40% is tevreden over de reizigersinformatie. Dat zijn natuurlijk geen cijfers waarmee wij de reiziger weer in de trein krijgen.

Ik kom bij het goederenvervoer. Als ik het jaarverslag van ProRail goed lees, wordt het spoor voor 80% gebruikt voor reizigersvervoer, voor 16% voor overig vervoer en slechts voor 4% voor goederenvervoer. Welke stappen gaat de minister zetten om het goederenvervoer via het spoor te bevorderen?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik las vanmorgen in een krant dat de Zweedse spoorwegen erg veel last hadden van rendieren. Ik dacht: nou, zo heeft iedereen zijn problemen. Wij hadden wat andere problemen en het is goed om daarnaar te kijken, want het moet en kan beter, zeker gezien het uitgangspunt van de minister om reiziger weer met hoofdletter te gaan schrijven. Wat er deze winter allemaal heeft plaatsgevonden, vonden we best pijnlijk. We konden nu namelijk niet zeggen dat we heel erg overvallen waren door alle gebeurtenissen, zoals het jaar ervoor. Er was een heel duidelijk actieplan gemaakt op basis van de ervaringen vorig jaar. Daar was extra geld in gestoken. Toch liepen we op verschillende plekken weer in de sneeuw vast, soms letterlijk. Ik zie nu ook weer heel veel goede voornemens, onderzoeken, audits enzovoorts. Ik vraag de minister ons nauwgezet te blijven informeren over de voortgang. Kan zij de resultaten zo snel mogelijk naar de Kamer sturen? Dan kunnen wij in de maanden voordat het weer winter wordt, de vinger aan de pols houden. Het zou mooi zijn als de resultaten er voor de zomer zouden liggen. Graag krijg ik een toezegging op dat punt.

Een van de grootste ergernissen van de mensen was het feit dat de reisinformatie onvoldoende was. We hebben een onderzoek gedaan naar alles wat de mensen hebben meegemaakt. Ze waren zeer tevreden over de inzet van veel personeel. De conducteurs deden wat zij konden, evenals de mensen op de perrons, maar de informatievoorziening moet echt beter. De topmannen van NS en ProRail hebben in dat opzicht het boetekleed aangetrokken tijdens de hoorzitting en hebben aangegeven dat zij hieraan gaan werken. Ik ben er wel van geschrokken dat het waarschijnlijk jaren gaat duren voordat de informatievoorziening echt goed is, gezien alles wat er technisch moet gebeuren. Hoe kijkt de minister aan tegen het traject om de reisinformatie op orde te krijgen en de ontstane problemen op te lossen?

Met betrekking tot ProRail heeft mijn fractie een aantal maanden geleden een notitie uitgebracht. Daarin hebben wij een kortetermijn- en een langetermijnperspectief geschetst. Wij vinden dat op lange termijn een integratie met Rijkswaterstaat zou moeten plaatsvinden. Ik zie dat daarvoor bij andere fracties nog niet veel draagvlak is, maar er is ook veel kortetermijnwinst te boeken. Dat kan onder andere door de prestatieafspraken met ProRail scherper te maken. De minister stelt dat ook voor en we steunen haar daarin. Verder vinden we het belangrijk dat er veel meer transparantie komt over financiën en projecten in het beheerplan. Ik verzoek de minister daaraan te werken.

We zijn een aantal maanden geleden geschrokken toen de oud-topman van ProRail in Buitenhof aangaf dat er plannen waren om veel wissels te gaan slopen. Ik meen me te herinneren dat hij het over 2000 wissels had. Dat is een behoorlijke ingreep op een totaal van 7000 wissels. Wij willen ervoor waken dat dit een soloactie van ProRail wordt. Ik vraag de minister op toe te zien dat wij de komende maanden kunnen spreken over de plannen daaromtrent. Dat betekent natuurlijk dat de Kamer zich moet gaan uitlaten over elke wissel in het land, maar ik wil wel dat dit zorgvuldig gebeurt en dat ook de consumentenorganisaties erbij zijn betrokken. Ook deze ingreep moet namelijk in het belang van de reiziger

zijn. Daarom verzoek ik de minister om ons hierover op tijd te informeren en ervoor te zorgen dat er geen wissels worden gesloopt voordat wij daarover ordentelijk hebben kunnen spreken. Ik heb de indruk dat men ook hier graag een bezuiniging wil realiseren. Natuurlijk drukt die bezuiniging zwaar, maar zij moet wel zorgvuldig worden uitgevoerd. We zullen later nog een keer uitgebreider over het Programma Hoogfrequent Spoor spreken, maar ik vraag nu alvast aandacht voor de planning. Die moet ambitieuzer zijn. Ik lees dat er zeven jaar tijd nodig is voor het bouwen van infrastructuur om de seinen tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Bijlmer ArenA te optimaliseren. Ik vraag me af wat daar precies aan de hand kan zijn. Ik lees ook dat er acht jaar nodig is om een inhaalspoor bij Geldermalsen te realiseren. Kortom, het bouwen van infrastructuur kost tijd, maar het moet van ons echt ambitieuzer. Tijdens de hoorzitting hebben we ook aandacht gevraagd voor het overleg tussen ProRail en de spoorbouwers over de vitaliteit van de sector. Kan de minister de Kamer een voortgangsreportage sturen over het verloop? Wat wordt er besproken, wat is er bereikt en wat is de agenda voor de komende jaren? De minister weet dat er ook Kameruitspraken zijn over de onafhankelijkheid van dat overleg.

Er zijn prestatieafspraken gemaakt met NS. Wij vinden het van belang dat wij tijdig inzicht krijgen in de manier waarop men de 160 mln. gaat inboeken en in de gevolgen daarvan. Ik heb begrepen dat de minister de plannen van NS en ProRail al heeft liggen. Ik zou graag willen dat de Kamer daarover ook wordt geïnformeerd. De minister weet dat we al veel eerder hebben uitgesproken dat NS volgens ons op het hoofdrailnet zou moeten rijden, ook na 2015. Wel moeten er strengere eisen aan NS worden gesteld. Er moet zelfs een programma van eisen komen voor de nieuwe vervoersconcessie, met hogere frequenties. De prestaties moeten per traject inzichtelijk worden en de resultaten moeten onafhankelijk worden gemeten. Ik heb daartoe overigens al een amendement ingediend. Ik ben benieuwd wanneer de minister definitief een besluit over deze zaak wil nemen.

Wij vinden het ook belangrijk dat het klantoordeel bij ontregelingen omhooggaat. Andere collega's vroegen daar ook al om. De 55% tevredenheid bij reizigers vinden wij echt onvoldoende.

De voorzitter: Gaat u bijna afronden?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik sluit me aan bij de vragen die zijn gesteld over toiletten in de trein. Ik heb de indruk dat de bedragen wel erg opgeschroefd zijn. Waarom zou er 30 mln. voor extra rijtuigen nodig zijn als je slechts een enkel stoeltje uit een rijtuig moet halen voor een toilet? Daar zouden we graag wat meer zicht op hebben.

Tot slot haal ik Friesland even uit mijn overige punten. NS vraagt zo'n 5 mln. voor de extra trein van Zwolle naar Leeuwarden. Dat lijkt ons erg veel, terwijl NS genoeg reservematerieel heeft. Wij willen graag de toezegging van de minister dat de eis van een hogere frequentie wordt meegenomen in de nieuwe concessie van 2015. Ik heb ook begrepen dat Friesland wil meebetalen. De minister zal ook nog iets moeten bijdragen, maar dat kan misschien uit de boete van NS worden gehaald. Dan krijgt het geld een bestemming die bij het spoor past. Dat is veel beter dan dat het geld op een andere plek terecht komt, want daarvan is uiteindelijk de reiziger de dupe en dat willen we niet.

De overige punten bewaar ik even voor de tweede termijn.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben blij om te horen dat de heer Slob wel wat ziet in het optrekken van de prestatie-eis voor klanttevredenheid over reizigersinformatie. Nu is die 55%. Wat is volgens de heer Slob een goed percentage in een periode van enkele jaren?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik denk in ieder geval dat we die verbetering niet in één jaar kunnen realiseren. Die zal dus langzaam moeten worden opgeschroefd. Ik denk niet dat we hier moeten afspreken waar we de limiet precies gaan leggen, maar het spreekt voor zich dat de limiet omhoog moet. Er is bijvoorbeeld gesproken over 70%. Laten we er eens rustig naar kijken, maar in elk geval moet het percentage glijdend omhoog en moeten we ervoor zorgen dat we in de goede richting gaan.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. De veiligheid op het spoor is een groot goed, zeker ook voor de PVV. De laatste tijd komt die veiligheid vooral in het geding door de vele koperdiefstallen. Er wordt voor zo'n 13 mln. per jaar gestolen, zo vernamen wij uit de media. Terecht dat er na de ontsporing bij Zevenaar direct verscherpte toezichtmaatregelen zijn genomen. Echter, zijn deze wel toereikend? Begin deze maand is er tussen Oss en Nijmegen maar liefst 300 meter koper gestolen en ook vandaag zijn er weer vertragingen op het spoor ontstaan door koperdiefstal. Het gaat om grote hoeveelheden koper, die je niet zomaar in vijf minuutjes bij elkaar schraapt en in de achterbak van je lader deponeert. Kortom, hoe heeft dit kunnen gebeuren onder het toezicht van verscherpte veiligheidsmaatregelen?

Ik ga over naar de STS-passages. Ondanks alle inspanningen en financiering daalt het aantal weliswaar gestaag, maar wordt er nog steeds zo'n 170 keer per jaar door rood gereden. Afgelopen week stond er een groot interview in De Telegraaf met de machinist die in 2009 betrokken was bij het beruchte treinongeval bij Barendrecht. Hij stelt dat alle maatregelen als ATB-Vv, afstanden tussen sein en gevaarpunt, verzwaaring van remcriteria en alertheid van machinisten in principe allemaal hartstikke leuk zijn, maar dat er één middel is om STS-passages echt uit te bannen: ERTMS. Deelt de minister deze mening? Zo ja, is het dan niet mogelijk om de middelen die nu worden gebruikt ter vermindering van de STS-passages volledig aan te wenden voor de implementatie van ERTMS? Er is de afgelopen tijd al veelvuldig gesproken over het functioneren van het spoor. Ik zal daarom kort zijn over dit punt. Toch moet ik kwijt dat ik met verbazing heb kennisgenomen van de antwoorden van de minister over de punctualiteitscijfers. In de huidige situatie loont het namelijk dat NS treinen laat uitvallen in plaats van deze met een lichte vertraging te laten rijden. Het is dan ook zeer terecht dat de media hieruit concluderen dat de vertragingcijfers niet deugen. Wij zijn daarom blij dat er wordt overgeschakeld naar een zogenaamde reizigerspunctualiteit, maar wij vragen ons af hoe die gemeten gaat worden en of daar niet mee gesjoemeld kan worden. Een trein die uitvalt uit de dienstregeling, telt zwaar mee, evenals een kortere trein. Kan de minister dit toelichten?

De heer **Bashir** (SP): De CDA-fractie is tegen inbesteden van het hoofd-railnet aan NS. Dat is geen verrassing. We hoorden zojuist van de VVD-fractie een vergelijkbaar geluid: zij wil erover denken om een derde van het hoofd-railnet openbaar aanbesteden. Ik schrok daarvan, want in feite betekent het dat we ons openbaar vervoer nog meer aan de markt zouden verpatsen, aan de Duitsers en de Fransen. Wat vindt de PVV-fractie daarvan?

De heer **De Jong** (PVV): Wij vinden het nu te vroeg om daarover een uitgebreid debat te willen voeren. Wij hebben er langdurig over nagedacht en de discussie loopt nog steeds. De PVV-fractie gaat nog bezien wat zij hiermee gaat doen.

De heer **Bashir** (SP): Waar gaat u dan naar kijken? We hebben het allemaal gezien en in elk geval geconcludeerd dat het op afstand zetten van NS en ProRail geen goede zet is geweest, maar het verzelfstandigen of nog meer aan de markt verpatsen zal helemaal niet goed uitpakken. De

PVV is in het verleden bij dergelijke onderwerpen altijd tegen het verder vermarkten van het openbaar vervoer geweest. Ik zou het waarderen als de PVV daaraan zou vasthouden.

De heer **De Jong** (PVV): In ieder geval bekijken wij wat het beste is voor de reiziger. De reiziger moet gewoon kunnen reizen met openbaar vervoer dat aan kwaliteitsnormen voldoet. Dat nemen wij uiteraard mee. De minister komt ook nog met een verhaal hierover. Wij gaan alles netjes afwegen. De reiziger moet centraal staan, ook bij dit onderwerp. Misschien vindt de heer Bashir dat wij te laat met ons oordeel komen, maar je moet een goede afweging maken voordat je hierover allerlei uitspraken doet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil iets rechtzetten. Ik waardeer het zeer dat de heer Bashir verwoordt wat het CDA vindt, maar dat kan ik zelf ook. Wij zijn niet tegen het inbesteden. Wij vinden alleen het automatisch verlengen van de concessie onverstandig.

De **voorzitter**: De heer De Jong vervolgt zijn betoog.

De heer **De Jong** (PVV): Voorzitter. Ik ga over naar de toiletten in de trein. Wij hebben de motie indertijd gesteund omdat wij het een normale zaak vinden om in een trein een toilet te hebben. Voor de reiziger is het onaanvaardbaar dat er klauwen met geld worden uitgegeven aan fancy schermpjes in de trein waarop je tot op de minuut nauwkeurig kunt zien hoe laat jouw trein het station binnenrijdt, terwijl je met samengeknepen billen in de trein moet zitten doordat je niet naar het toilet kunt. Die toiletten waren er eerst wel. Je hoort van veel reizigers dat ze het zeer op prijs zouden stellen als die toiletten weer terugkomen. Wij zien helemaal niets in halfbakken oplossingen als een wc-app voor op je telefoon. In onze beleving is dat je reinste geldverspilling. Ik hoop dan ook dat de minister het met mij eens is dat het niet zo'n goed idee is om het op die manier te regelen. Ook met het oog op ouderen en gehandicapten zou er gewoon een toilet in de trein moeten zijn. Daarnaast heb ik met stijgende verbazing in de brief van de minister gelezen dat de toiletten maar liefst 90 mln. en honderden zitplaatsen zouden kosten. Het bizar hoge bedrag komt volgens de minister onder meer door vergaande Europese bemoeienis, die voorschrijft dat onze behoeftes in nieuwe treinen niet langer op het spoor terecht mogen komen. Daardoor moet niet alleen een toilet worden ingebouwd, maar een heuse ontlastingsrecyclinginstallatie. Dat mag een paar miljoen kosten en zorgt er bovendien voor dat NS 21 extra rytuigen moet bestellen om de gemiste vervoerscapaciteit te compenseren. Ik vraag de minister het volgende: wat nou als zij gewoon lak heeft aan dergelijke achterlijke Europese bemoeienis en de treinen voorziet van simpele toiletten zoals die altijd in de trein hebben gezeten, gewoon met een gat in de bodem? Dat moet volgens mij niet zo veel geld kosten. Kan de minister zeggen hoeveel het dan zou kosten? Overigens laat dit onverlet dat het plaatsen van toiletten in treinen geld gaat kosten. Daarom zijn wij op zoek gegaan naar mogelijkheden om ergens anders geld te besparen om dit te kunnen bekostigen; dat zou in ieder geval wellicht een mogelijkheid kunnen zijn. Wij vinden dat geld terug in het project BTS (Beheerste Toegang Stations). Dit project, dat zo'n 500 mln. moet gaan kosten en waarvan nu nog zo'n 220 mln. te besteden is, zo lezen wij in het FENS-rapport. Kan de minister aangeven of dat klopt? Zo ja, is het dan mogelijk om dat geld alsnog anders te besteden, mochten wij besluiten BTS een halt toe te roepen? Een dergelijk besluit is volgens ons namelijk wel te overwegen. Daarvoor zijn diverse goede redenen. Ten eerste ontbreken de poortjes vooralsnog op de meeste stations door de problematische uitrol van de ov-chipkaart. Ten tweede

heeft NS bericht dat dit systeem op minder stations zal worden toegepast. Ten derde heeft NS toegezegd dat deze poortjes open blijven staan bij drukte.

De **voorzitter**: Wacht even, mijnheer De Jong. Ik heb een punt van orde. Dit onderwerp staat morgen op de agenda.

De heer **De Jong** (PVV): Ja, maar ik heb het over de financiering van toiletten. Ik neem aan dat ik daarvoor een onderbouwing moet hebben?

De **voorzitter**: Dat kan, maar we gaan vandaag geen debatten met elkaar vermengen. We hebben scherp afgebakend waarover dit AO zal gaan. Daar houd ik u aan. U mag vandaag het financiële plaatje geven en u mag dat morgen onderbouwen, want dan moet u waarschijnlijk ook uitleggen waarom u iets anders wilt met de ov-chipkaart.

De heer **De Jong** (PVV): Goed, ik ga rustig verder. Zoals ik al zei, zou het geld uit zo'n FENS-potje kunnen komen. Ik kom nu bij de spoorwegpolitie. Is de minister het met ons eens dat juist de spoorwegpolitie en niet het poortjessysteem voor veiligheid zou moeten zorgen? NS gebruikt de poortjes voor veiligheid. We hebben met conducteurs over dit onderwerp gesproken en zij zien niets de poortjes, maar vinden dat de spoorwegpolitie voor sociale veiligheid moet zorgen. Ook daarop krijg ik graag een reactie van de minister. Ik kom tot een afronding. We zouden het heel betreurenswaardig vinden als er bij NS, met name bij de conducteurs, een cultuuromslag zou komen ten aanzien van de sociale veiligheid in de trein. We hebben gemerkt dat veel conducteurs bang zijn om nog te controleren. Ze zijn daarin terughoudender geworden. Ik maak me zorgen of de spoorwegpolitie nog wel kan blijven worden ingeschakeld voor prio 1-meldingen. Is de minister bereid om de veiligheid in de treinen een hoge prioriteit te geven?

De heer **Bashir** (SP): Begrijp ik goed dat de PVV-fractie nog steeds achter de motie over de toiletten staat? Daarbij komt nog dat het bestellen van treinen zonder toiletten ook geld heeft opgebracht. Dat geld is niet naar de Staat gegaan; het is onder andere verdwenen in de hoge bonussen en salarissen aan de top. Vindt de heer De Jong ook dat ze nu zelf maar moeten uitzoeken hoe ze de toiletten gaan betalen?

De heer **De Jong** (PVV): In principe wel, maar dat moet wel financieel gedekt zijn. Daarom heb ik zojuist ook gewezen naar de Europese regelgeving en het bemoeizieke gedrag vanuit Europa; ik ben blij dat ik daar toch een klein beetje de kans toe kreeg. Ik kan me niet voorstellen dat er vanuit Brussel controleurs naar Nederland zullen worden gestuurd om de sporen te controleren op Nederlandse drollen. Ik ga er dus van uit dat het geen enkel probleem zou moeten zijn. Bovendien moet je goed rekening houden met het reizigersgemak. De toiletten moeten echter wel financieel gedekt zijn. Daarom heb ik gevraagd of het niet uit het FENS-potje kan komen. Laat ik het zo zeggen: het mag niet zo zijn dat ambtenaren in Brussel bepalen dat mensen in de trein moeten zitten met samengeknepen billen.

De heer **Bashir** (SP): De PVV staat er dus nog steeds achter dat zij tweemaal voor de moties over de toiletten heeft gestemd? Die toiletten moeten er dus hoe dan ook komen?

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb, ook tijdens die debatten, heel duidelijk aangegeven dat het financieel gedekt moet zijn. Iets wat heel veel geld kost, kun je niet zomaar ongedekt even regelen. Ik vind nog steeds dat de basis van die moties staat als een huis. Ik vind ook dat er in iedere trein

een toilet moet zijn. Tegelijkertijd vind ik dat dat goed gedekt moet zijn. Daarom heb ik daarvoor een oplossing aangedragen.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Allereerst dank aan de minister en haar apparaat voor de toezending van alle stukken over alle uiteenlopende thema's. Misschien zijn het iets te veel thema's voor een algemeen overleg. Dat zou een punt kunnen zijn voor het Presidium.

Het centrale punt waarover wij vandaag indringend willen spreken, is de prijs van het treinkaartje. In Amsterdam worden de bezuinigingen op het openbaar vervoer die dit kabinet hebben opgelegd inmiddels uitgewerkt. Een van de eerste maatregelen waaraan wordt gedacht – hoe kan het ook anders – is verhoging van de prijs van het openbaarvervoerkaartje in Amsterdam. Dit kabinet wil 160 mln. weghalen bij de NS. Dat is een gigantisch bedrag, zeker gezien de winstmarges van de NS. Is de NS voornemens om de prijs van het treinkaartje te verhogen en, zo ja, wat is de minister van plan om daartegen te doen? Is de minister bereid om hier vandaag uit te spreken dat zij, ongeacht het bedrag van de bezuinigingen, geen verdere verhoging van de prijs van het treinkaartje zal toestaan? Dat is het eerste en belangrijkste punt. Wij voeren hier voortdurend uitvoerig structuurdiscussies, maar het belangrijkste punt is dat de reiziger waar voor zijn geld krijgt en niet wordt geconfronteerd met de gevolgen van inefficiënties op andere terreinen. Er moet voor worden gezorgd dat het openbaar vervoer betaalbaar blijft. Graag horen wij vandaag van de minister of zij wil voorkomen dat de prijs van treinkaartjes de komende tijd onder haar ministerschap omhoog gaan.

Een volgend punt betreft de verkeersleiding en de reizigersinformatie. Vandaag hebben wij weer allerlei voorstellen gehoord waardoor het spoor nog verder opgeknipt zou moeten worden. Een van de grote problemen van het opknippen van het spoor is dat daardoor de reizigersinformatie niet meer in één hand kan worden gehouden. De minister zet nu een tegenovergestelde beweging in, die wij overigens van harte ondersteunen. Wij horen graag de reactie van de minister op voorstellen en gedachten die hier leven over het verder opknippen van het spoor, met nog meer vervoerders en nog meer differentiatie. Daardoor zal het spoorvervoer nog ondoorzichtiger worden en zullen nog meer partijen aan tafel moeten zitten om aan de knoppen van de verkeersleiding en de reizigersinformatie te draaien. Dat is precies tegengesteld aan wat wij nu willen. Ik hoor graag van de minister wat dit soort plannen voor gevolgen heeft voor de kwaliteit en efficiency van de reizigersinformatie. De minister stelt voor om de reizigersinformatie in handen van de NS te leggen. Kan dat zo blijven als wij een aantal voorstellen die hier inmiddels ter tafel zijn gekomen, invoeren? Hoe ver staat het inmiddels met de implementatie van het voorstel om de NS verantwoordelijk te maken voor de reizigersinformatie?

De heer **Verhoeven** (D66): Wat de heer Monasch net schetste, vind ik een vereenvoudiging van de werkelijkheid. Hij doet net alsof de NS in de toekomst de enige partij moet zijn die informatie geeft aan reizigers. Er zijn echter al andere partijen op het spoor die ook informatie aan reizigers geven. Zij doen dat over het algemeen goed, vaak zelfs beter dan de NS. Acht de heer Monasch het mogelijk dat verschillende partijen in een concurrerende vorm de reizigers beter bedienen op dat punt?

De heer **Monasch** (PvdA): Ik weet niet of de heer Verhoeven de discussie van de afgelopen maanden heeft gemist. De minister heeft, ook in haar brief, voorgesteld om, ongeacht het feit dat er ook regionale vervoerders zijn aan de randen van het hoofdspoor en met bewaking van de belangen van die regionale vervoerders, de reizigersinformatie in handen te leggen van de NS. Daar refereer ik aan. Als er nog meer partijen komen,

kan dat verder onder druk komen te staan. Dat is de kern van mijn vraag aan de minister.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister heeft geschreven dat de verantwoordelijkheid van de reizigersinformatie moet worden verschoven van ProRail naar de NS. De keuze ging tussen ProRail en de NS. ProRail is geen vervoerder, maar een organisatie die de vervoerders faciliteert. Daar zit de verschuiving van de reizigersinformatie, niet van andere vervoerspartijen die hun eigen reizigers hebben naar de NS. Ik vraag de heer Monasch of hij gelooft dat het mogelijk is dat andere vervoerders goed of beter informeren. Of denkt hij dat alleen de NS dat kan?

De heer **Monasch** (PvdA): Met alle respect, mijnheer Verhoeven, maar de systematiek zit anders in elkaar. De minister mag er ook op reageren, maar ik wil het wel even uitleggen. De NS leverde de informatie aan ProRail, zoals ook andere vervoerders doen, en vervolgens ging ProRail deze verspreiden. Omdat dit kennelijk tot zo veel onduidelijkheid leidt, is nu het voorstel om de reizigersinformatie in handen te leggen van de NS met inachtneming van de belangen van de regionale vervoerders. Dat de regionale vervoerders in hun eigen trein op hun eigen plekken de mensen die zij vervoeren goed moeten informeren, staat buiten kijf. Het gaat om de vraag hoe die reizigersinformatie, juist in tijden van crisis, vorm moet worden gegeven. De intentie van de minister is om de reizigersinformatie zo veel mogelijk bij de hoofdaanbieder op het spoor onder te brengen. Deze intentie steunen wij.

De minister gaat een audit doen bij de verkeersleiding. Ik ben op het prachtige Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) geweest. Het is mooi om daar een audit te doen. Het ziet er allemaal prachtig uit. De vraag is – ik vraag de minister om achter die audit weg te komen – hoe wij de aansturing van de verkeersleiding gaan organiseren. Ook daar zitten te veel schakels tussen, net als bij de reizigersinformatie. Op dat terrein wil de minister een stap zetten. De vraag is of zij ook een stap wil zetten op het terrein van de verkeersleiding.

Een volgend punt is de boete die de minister oplegt. Terecht wordt er gewerkt met boetes binnen een systeem waarin de markt beperkt werkt. Dat laat onverlet dat het een heel rare figuur is dat de Staat een boete oplegt en die vervolgens zelf ontvangt. Die boete zou zo veel mogelijk de reiziger tegemoet moeten komen. Uit krantenberichten begrijp ik dat er een apart potje is. Wij zouden graag meer willen weten over de besteding ervan. Is het wellicht goed om, zeker omdat het zo'n gevoelig punt is en het belang van de reiziger centraal hoort te staan, dat geld in een apart fonds te stoppen? Dan weet je, meer dan bij andere uitgaven, zeker dat de uitgaven gericht worden gedaan aan het comfortabeler maken van het reizen voor consumenten van de NS. Die boetes moeten terugkomen bij de klant en niet bij de Staat of bij andere NS-projecten.

De heer **Haverkamp** (CDA): Is de heer Monasch het met mij eens dat als er een boete wordt opgelegd, deze moet worden geïnd? Er is toch een regeling voor vertragingen? Het is toch het belangrijkste dat die werkt? Als ik als reiziger te maken krijg met een vertraging, kan ik een formuliertje invullen en stort de NS een bedrag. Op die manier word ik toch als reiziger gecompenseerd voor het door mij geleden verlies?

De heer **Monasch** (PvdA): Dat gaat ons niet ver genoeg. Het is ook vaak heel gecompliceerd. Het is vaak heel moeilijk om dat geld terug te krijgen. Als een boete wordt opgelegd, is de vraag of die ten gunste moet komen van de aandeelhouder of van de reiziger. De CDA-fractie wil die boete kennelijk naar de aandeelhouder sluizen. Wij willen dat deze naar de reiziger gaat. Dat is het verschil.

De heer **Haverkamp** (CDA): De boete wordt geheven door degene die de concessie heeft verleend. Dat zijn wij als rijksoverheid. De boete moet toch naar ons gaan omdat het contract met ons niet is nageleefd? De contractbreuk met de reiziger wordt gecompenseerd via de verdragingsregeling. Waarom zou de reiziger twee keer moeten worden gecompenseerd en degene die de concessie verleent geen enkele keer?

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb nog geen voorstel gezien van de CDA-fractie over compensatie van de mensen die urenlang in de trein hebben moeten wachten. Ik wil mijn uurtarief wel toezenden met het verzoek aan de NS om dat te compenseren. Het gaat erom dat het systeem zo moet worden ingericht dat niet de aandeelhouder ervan profiteert, maar de reiziger. Vandaar onze inzet.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik wil even wat verduidelijking. Ik neem aan dat de heer Monasch een ov-jaarkaart heeft. Als hij vertragung heeft, kan hij naar de site van de NS gaan. Daar kan hij een formulier invullen en krijgt hij keurig een storting op zijn rekening. Bij dezen het gratis advies, daar is geen enkel uurtarief voor nodig.

De heer **Monasch** (PvdA): Dan krijg ik waarschijnlijk weer vragen waarom de belastingbetaler moet betalen voor een vergoeding aan een Kamerlid. Ik vermijd dat maar even, mijnheer Haverkamp.

De **voorzitter**: Vervolgt u uw betoog, mijnheer Monasch. U bent bijna door uw tijd heen.

De heer **Monasch** (PvdA): Volgens mij hebt u alle reacties op interrupties meegeteld, of niet?

De **voorzitter**: Nee, wij hebben echt de tijd gestopt.

De heer **Monasch** (PvdA): Goh, ik probeer zo keurig anderen niet te interromperen. Mag ik de twee interrupties die ik niet heb gepleegd hieraan toevoegen?

De voorzitter: Nee.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik zal heel kort een aantal andere punten noemen, zonder toelichting. Het eerste is de inzet van bussen bij calamiteiten. Wij willen graag dat ook de bussen van de NS vrij baan krijgen. Nu moet ontheffing worden aangevraagd om bijvoorbeeld op de vrije busbanen te rijden in gemeenten. Als NS-bussen dat niet mogen, kunnen zij in de file terechtkomen. Wij willen gewoon een algemene ontheffing hebben voor dit soort calamiteiten, zodat de NS niet eerst een ontheffing moet vragen en de bussen gelijk kunnen doorrijden. Regionale vervoerders hebben al zo'n ontheffing. Zij hebben vaak een concessie voor de bus in dat gebied. Die zou voor iedereen die bussen moet inzetten, moeten gelden.

Het tweede punt is koperdiefstal. Heeft de minister inmiddels al overleg gehad met de bewindspersoon van Veiligheid en Justitie over versteviging van de politie-inzet om dit verschijnsel de kop in te drukken? Het derde punt betreft de concessie. Ons standpunt daarover is bekend. Wat voor ons verreweg het belangrijkste is – die discussie zal ongetwijfeld terugkeren – is de vraag wat de minister gaat doen met de bezuiniging op de NS en of die niet gaat leiden tot prijsverhogingen voor de klant.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met de Reiziger met een hoofdletter R. Ik kan dat niet zo mooi zeggen als de minister, maar ik denk dat wij elkaar wel begrijpen. Los van de heel lange

lijst van brieven die vandaag op de agenda staan, spreken wij hier toch vooral over de lessen die wij kunnen trekken uit de problemen die zich van de winter hebben voorgedaan op het spoor. De benadering van de minister op dit punt spreekt mij aan. Reiziger moet wat haar betreft met een hoofdletter R worden geschreven. Dat zij daar een aardige aanzet toe geeft, blijkt alleen al uit de lovende woorden van ROVER. Dat mag ook wel eens worden gezegd.

Ik wil mijn spreektijd graag gebruiken om de minister nog vijf suggesties te doen om meer handen en voeten te geven aan dat uitgangspunt en ik zal afsluiten met enkele serieuze zorgpunten. Mijn motto is: geef de NS vandaag nog de duidelijkheid dat zij ook na 2015 over het hoofdspoor mag rijden en begin morgen over de voorwaarden waaronder dat moet gebeuren. Ik vind dat deze zaak veel te lang sleept. Ik hoor hier graag een reactie van de minister op.

Ik kom nu op de spoorboetes. Een van de voorwaarden bij het verder zaken doen met de NS is het systeem van financiële prikkels voor de spoorsector. Dat wil ik ter discussie stellen. Het klinkt namelijk allemaal wel aardig, maar het levert volgens mij niets op. Collega's die betwijfelen of het huidige niveau van de boetes veel pijn doet, hebben op zich wel een punt. Mijn hoofdbezwaar is dat dit soort boetes voor staatsbedrijven een hoog vestzak-broekzakgehalte heeft. De reiziger wordt er niets beter van. Ik voel veel voor een systeem waar niet de staatskas, maar de reiziger beter van wordt. Dat kan bijvoorbeeld een systeem zijn waarin de tarieven pas omhoog mogen als alle indicatoren worden gehaald. Kan de minister eens op deze suggestie ingaan?

In het notaoverleg over de evaluatie van de spoorwetgeving werd een motie van mij aangenomen waarin de minister werd verzocht de Vervoerkamer van de NMa zo toe te rusten dat consumentenorganisaties daar hun geschillen met vervoerders kunnen uitvechten. Echt een gevalletje van de Reiziger met een hoofdletter R, zou ik zeggen. De voorganger van deze minister liep niet over van enthousiasme en maakte voorlopig de Inspectie Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk. Maar laten wij wel wezen: die heeft helemaal geen verstand van consumentenzaken. Ik wil graag van de minister horen dat zij mijn aangenomen motie onverkort gaat uitvoeren.

Een volgend punt betreft meer en scherpere afrekencriteria. Ik ben blij dat de minister de prestatie-indicatoren onder de loep gaat nemen en gaat kijken of zij wel voldoen bij calamiteiten. Terecht werd er in de hoorzitting die wij hebben gehad op gewezen dat niet echt valt in te zien waarom bijvoorbeeld de eisen voor reizigersinformatie bij calamiteiten zo laag zijn. Dat is nu juist de crux van waar wij steeds tegenaan lopen. Juist aan die informatie hebben wij de grootste behoefte, net als de reiziger. Ik wil niet wachten op discussie met de NS op dit punt. Wat gaan wij eraan doen? Moeten wij die prestatie-indicatoren niet wat opkrikken, zeker wat betreft de reizigersinformatie? Is de minister met mij van mening dat aanspreekbaarheid van personeel niet de juiste indicator is? Het zou toch niet moeten gaan om de vraag of je iemand kunt aanspreken? Het zou om de vraag moeten gaan of diegene je de correcte informatie kan geven. Ook dat is op dit moment niet helder geregeld.

Ik heb gezegd: verwen de reiziger. In de nasleep van de winterperikelen hebben mij nogal wat geluiden bereikt van balende vaste klanten van de Nederlandse Spoorwegen. Zij waren niet echt blij met de hun geboden compensatie. Het moet gezegd: aan een uitnodiging om eersteklas te reizen na de spits, heb je als forens niet zo veel. Mij dunkt dat de NS er goed aan zou doen om wat meer te investeren in de relatie met zijn vaste klanten. Dat doen de KLM en de Albert Heijn ook, bijvoorbeeld met Air Miles. Ik realiseer mij echt dat ik hiermee een beetje op de stoel van de directie ga zitten, maar wat vindt de minister als grootaandeelhouder van mijn suggestie om spoormiles te introduceren waarmee je kunt sparen voor extra ritjes? Ik ga 28 maart praten met Ingrid Thijssen, de directeur

van NS Reizigers. Ik zal haar deze suggestie voorleggen. Zie het als een soort gratis marketingadvies. Het zou natuurlijk wel helpen als de minister dit idee onderschrijft. Op die manier kunnen wij misschien heel aardig zaken doen.

Wij vinden het belangrijk dat de reizigers meer betrokken worden bij de keuze voor het materieel. Ik heb een afspraak gemaakt met Ingrid Thijssen. Ik, als vaste treinreiziger, vind de manier waarop treinen zijn ingericht vaak heel ongemakkelijk, onplezierig en onhandig.

Wij moeten het natuurlijk even over de wc's hebben. Ik moet vaststellen, samengevat, dat de minister echt een potje maakt van de wijze waarop de motie van de heer Bashir, door ons ondersteund, wordt uitgevoerd. Elke keer als dit punt weer komt opzetten, valt het mij op hoeveel reacties erop komen en hoeveel mensen een probleem hebben doordat er geen toiletten in die treinen zitten. Dit vind ik typisch een gevalletje van de Reiziger met een grote R. Of heb je geen hoofdletter R meer als je toevallig naar de wc moet in de trein en er geen wc is? Dat lijkt mij toch een heel menselijke basisbehoefte. Wij moeten dit op een goede manier regelen.

Vorige keer zei ik al dat die 90 mln. die het moet kosten allemaal gouden wc-brillen betreft. Er is sprake van creatief boekhouden. Prijzen zijn maximaal opgerekt om dit maar niet te hoeven doen. De suggestie dat mensen kunnen uitstappen op een station, waar wel toiletten komen, is natuurlijk volkomen belachelijk. Als je twee minuten naar de wc moet, heb je een halfuur vertraging. Die trein gaat namelijk echt niet wachten tot je uitgeplast bent. Ik snap niet dat de minister dit serieus kan menen. Die motie moet gewoon worden uitgevoerd, want dit is echt een probleem. Ook voor het personeel is het een lastig punt. Ik zie voor mannelijke personeelsleden nog wel een snelle oplossing, maar voor vrouwen wordt het toch een stuk lastiger. Ik vind het eigenlijk onaanvaardbaar dat de motie niet wordt uitgevoerd. De heer Bashir had het over een motie van afkeuring. Je zou bijna een soort motie van pissigheid indienen over deze kwestie. De Kamer heeft een uitspraak gedaan en die moet de minister gewoon uitvoeren.

Tot slot wil ik twee kleine punten noemen. Ik ontkom niet aan een korte opmerking over station Emmen Bargeres. De brief van de minister komt niet tegemoet aan de vraag die de fracties van het CDA, de VVD, de ChristenUnie, de SP en GroenLinks op 22 april 2010 aan haar ambtsvoorganger stelden, namelijk of er een onderzoek zou komen naar een situatie waarin beide stations in Emmen bediend zouden blijven worden. Daar draait de minister nu omheen. Ik wil gewoon dat die toezegging wordt nagekomen.

Ik heb nog een korte vraag over de Hanzelijn. Die lijn is nu al af tot voorbij Dronten, heb ik geconstateerd. Kan de minister laten onderzoeken of het loont om bijvoorbeeld de trein naar Lelystad twee keer per uur te laten doorrijden tot Dronten? Dat zou een meevaller zijn voor de duizenden mensen die ongetwijfeld gebruik willen maken van die lijn richting de Randstad en die nu vaak nog op busvervoer zijn aangewezen. Het lijkt mij echt weer zo'n lekker praktisch punt dat wij vandaag moeten kunnen oplossen.

De heer **De Jong** (PVV): Ik heb gehoord wat mevrouw Van Gent zei over de boetes. Ook zij begrijpt dat er kritiek is op de hoogte van de boetes en dat mensen zich afvragen of die helpen of niet. Zij is zelf met een voorstel gekomen waarin ook naar voren komt dat er wellicht uiteindelijk toch een mogelijkheid is om de tarieven te verhogen. Dat vindt de PVV-fractie geen goed idee. Kan mevrouw Van Gent eventueel achter het idee staan om de directieleden harder aan te pakken, ook financieel? Wat vindt zij van het voorstel om de bonussen 100% prestatieafhankelijk te maken en om ervoor te zorgen dat het loon van de directieleden wordt gekort? Dan worden zij volgens mij echt geraakt in hun portemonnee en zal er twee of

drie zo hard worden nagedacht over de compensatieregelingen. Ik denk dat wij dan ook geen spotjes meer zullen zien waarin wordt gezegd dat alles winterklaar is, terwijl allerlei treinen stilstaan. Zou mevrouw Van Gent dat kunnen steunen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb bewondering voor de wijze waarop de heer De Jong hier wat extra spreektijd weet te krijgen. Ik probeer dat ook wel eens, dus mijn complimenten. Hij vraagt natuurlijk naar de bekende weg, of in dit geval het bekende spoor. De fractie van GroenLinks heeft zich immers keer op keer tegen die bonussencultuur uitgesproken. Ik heb keer op keer aangegeven dat ik het volstrekt belachelijk vind dat er een hele bonussencultuur is voor mensen die een goed salaris verdienen en die doen waar zij voor ingehuurd zijn. Vorig jaar en dit jaar hebben wij gezegd: no way, geen bonus. Op dat punt zijn wij het dus helemaal eens.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik steun mevrouw Van Gent op het punt van station Emmen Bargeres. Is zij met de fractie van de ChristenUnie van mening dat wij dit onderzoek naar het reizigerspotentieel voor Emmen Bargeres als dat open zou blijven naast het nieuwe station Emmen Zuid, eigenlijk al zouden moeten hebben? De Kamer heeft er al eerder om gevraagd. Vind zij ook dat de minister ons dat moet toesturen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ook dit is knap, maar wij zijn het eens. Het is een goed punt. Dit is waar ik net om vroeg. Er was ons een onderzoek toegezegd, maar wij hebben het niet gekregen. Ondertussen worden er wel allerlei stappen gezet rondom station Emmen Bargeres. Ook hierover zijn wij het dus helemaal eens. Ik ben blij dat ik nog steeds op uw warme steun kan rekenen in dezen, mijnheer Slob. Ook voor de mensen die daar opstappen, is dat belangrijk.

De **voorzitter**: De minister heeft verzocht om een korte schorsing.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Algemeen overleggen over dit onderwerp en die over verkeersveiligheid zijn het ingewikkeldst, want er worden heel veel vragen gesteld over heel veel onderwerpen. Die moet ik altijd even goed op een rijtje zetten in mijn hoofd. Ik hoop dat ik de Kamer naar tevredenheid kan antwoorden. Ik begin met de opmerkingen die zijn gemaakt over de brief die ik heb gezonden naar aanleiding van de verstoringen op het spoor. Ik ben blij te horen dat de meeste commissieleden blij zijn met de oplossingen die daarin worden geschetst, zowel wat betreft de cultuur als wat betreft als de organisatieaanpassingen en de ordening. Het eerste punt is het in één hand leggen van de reizigersinformatie. Er is gevraagd wat dit betekent voor andere vervoerders, hoe lang het nog duurt voor dit gerealiseerd is, hoe het ermee staat en hoe wij daar op de juiste manier op kunnen gaan sturen in de komende periode. In de huidige constructie kan onvoldoende afstemming plaatsvinden tijdens een grote verstoring. De inzet van deze organisatiewijziging is dat de reiziger meteen zo goed mogelijk kan worden geïnformeerd. Daarvoor is het essentieel dat de reizigersinformatie in één hand wordt gebracht. Wij verplaatsen de verantwoordelijkheid inderdaad van de spoorbeheerder naar een vervoerder. Daar kunnen vragen bij worden gesteld, zoals wat het betekent voor andere partijen die gebruikmaken van het spoor. Ik denk dat wij het proces goed genoeg kunnen inrichten, met borging van de belangen van andere vervoerders. De NS regelt immers 90% van het personenvervoer op het spoor. Wij hebben de NS en ProRail gevraagd om een voorstel te doen waarin de reizigersinformatie van andere vervoerders zo goed mogelijk geborgd is. Ik zal er de komende periode op toezien dat dit goed wordt geregeld. Waar je de verantwoordelijkheid ook

neerlegt, je hebt altijd te maken met de andere partijen. De belangrijkste vraag is, ook voor mij, wat dat betekent. 90% van het personenvervoer zit bij de NS. Ik denk dat wij ervoor zijn om te bezien hoe je de grootste groep zo goed mogelijk bereikt.

De reizigersinformatie is een veel breder thema dan alleen informatievoorziening tijdens verstoringen. Alle leden hebben het gehad over prestaties en wat daar nog in zou moeten veranderen. Daar wil ik straks nog wat uitgebreider op terugkomen. Reizigersinformatie kan natuurlijk op verschillende manieren worden gegeven. Wij hebben nu de IBO-trein (informatievoorziening bij ontregeling in de trein). Die is relatief laag. Dat komt doordat daar een heel specifieke definitie onder zit, over wie het moet doen en hoe deze die informatie verstrekt. Wij weten echter allemaal uit ervaring dat er verschillende manieren van communiceren zijn en dat dus ook de klant, de reiziger, op verschillende manier kan worden geïnformeerd.

Ik heb met de NS besproken dat ik de ambitie erg laag vind. De prestaties verbeteren weliswaar jaarlijks, maar staan nog ver af van wat wij wenselijk achten. Dan krijg ik te horen dat het veel complexer is dan ik denk. Ik stel dan voor om te kijken naar een andere prestatie-indicator waarin ook alle andere manieren van informatievoorziening aan de reiziger tot hun recht komen. Het gaat er immers vooral om dat de reiziger wordt geïnformeerd. Of dat linksom of rechtsom gebeurt, vind ik eigenlijk niet zo interessant. In de brief gaat het vooral over informatievoorziening bij verstoringen. Ook in bredere zin moeten er meer manieren zijn om de reiziger te informeren. In het rapport van Horvat & Partners staat dat medewerkers in de trein aangeven dat zij zich niet altijd geroepen voelen om de reizigers te informeren en dat het soms moeilijk is omdat ze halve informatie hebben. Wij moeten dus kijken hoe wij zo goed en zo snel mogelijk betrouwbare informatie bij de reiziger kunnen krijgen. Het kan best zijn dat daar andere methoden voor zijn, zoals de schermpjes waar de heer De Jong net zo tegen ageerde. Die zijn volgens mij op verzoek van de Kamer – ik meen dat het de motie-Samsom was – in de trein terechtgekomen. Er zijn verschillende wegen die naar Rome leiden.

Een andere organisatorische ingreep betreft de verkeersleidingsposten. Het is van belang dat verschillende partijen bij elkaar zitten, zowel in de landelijke post als in de regionale posten. Dat kan echter niet van vandaag op morgen worden gerealiseerd. Dat kost wat tijd. De NMa heeft al eens bekeken of al die partijen wel bij elkaar in één gebouw kunnen zitten. Soms controleren wij op bijzondere dingen in dit land. Wij willen heel graag dat de mensen dicht bij elkaar zitten en eigenlijk dagelijks met elkaar werken. Als er een crisis is, gaat vaak bij iedereen het muurtje omhoog en gaan zij hun eigen stukje oplossen. In dat soort gevallen is het juist essentieel dat men elkaar heel snel weet te vinden en dat men elkaar goed kent. Ook daar zullen wij stevig op sturen.

Een aantal leden heeft gevraagd naar de cultuuromslag. Het is natuurlijk een stuk ingewikkelder om daarop te sturen vanuit het ministerie. Je kunt opschrijven dat het moet gebeuren, maar het moet natuurlijk geïnternaliseerd worden bij de partijen zelf. Ik heb onlangs gesproken met een medewerker van een van de organisaties die zei dat het bij hem in de organisatie nog niet was doorvertaald. Dat is voor mij een belangrijk signaal om toch weer hierover in gesprek te gaan met de directies.

Ik wil het zo nog wel even hebben over alle specifieke eisen die de leden stellen aan de NS. Wij moeten echter ook goed kijken wat onze rol is, mijn rol als minister en uw rol als Kamer. Mijn rol als minister is ervoor zorgen dat er een goed spoor ligt in het land en dat daar goed over kan worden gereden. Voor een deeltje van dat spoor heb ik een concessie met een partij die NS heet. Het zou ook een andere partij kunnen zijn, maar in dit geval is het de NS. Wij hebben van te voren vastgelegd onder welke voorwaarden dit bedrijf mag rijden. Ik ben dus niet de baas van de NS. Als ik sommige vragen hoor, krijg ik het gevoel soms dat men denkt dat ik dat

wel ben. Als iemand de baas is van de NS, is het misschien minister De Jager die er als aandeelhouder een rol in heeft. Wij leggen echter via de concessie vast aan welke eisen de partij moet voldoen en gaan dus niet over de bedrijfsvoering. Als ik echter merk dat mijn doelstelling als minister, namelijk dat de reiziger goed van A naar B kan, in gevaar komt, ga ik wel in gesprek met zo'n organisatie, iedere keer weer. Ik zeg dan dat ik vind dat het anders moet. Als blijkt dat het niet anders gaat, moet dat uiteindelijk consequenties hebben. Dat is uiteraard lastig in een markt die niet zo groot is en waarin niet veel partijen zijn die het zomaar even kunnen doen. Ik zal dus nauwgezet blijven letten op de cultuur. Ik vind dat heel belangrijk. In mijn vorige werk heb ik daar ook altijd op gestuurd. Als de medewerkers en de bazen niet allemaal op dezelfde manier kijken naar hun rol in deze wereld en de mensen voor wie zij het doen, gaat het niet gebeuren. Ik zal hier dus nauwgezet op blijven toezien.

De **voorzitter**: Ook nu weer hebben alle woordvoerders twee inter-rupties. Het is aan hen om te bepalen wanneer zij die gebruiken.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik begrijp heus wel dat het vertalen van een cultuurverandering naar de werkvloer veel tijd en moeite kost. Ik heb echter een concreet voorbeeld gegeven van een manier waarop dat zou kunnen, namelijk middels die beleidstaal. Nu worden woorden als «vertraging» structureel vermeden en wordt gezegd dat de trein over tien minuten komt terwijl die dan al zeven minuten vertraagd is. Dat soort zaken kan volgens mij heel concreet worden doorvertaald naar de NS en de werkvloer. Hoe gaat de minister dat doen?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan mij vinden in de voorbeelden die de heer Verhoeven noemt. Er werd gezegd dat de NS de reiziger als klant heeft en ProRail de vervoerder, maar ik denk dat uiteindelijk ook ProRail moet nadenken over de eindgebruiker van het spoor. Het is heel belangrijk om dezelfde definities te hanteren. De relatie die het ministerie met de NS heeft, is niet dat het kan bepalen hoe de NS de cultuurverandering moet doorvertalen naar de werkvloer. Ik weet dat de NS heel nauwkeurig luistert naar wat er in algemeen overleggen aan de orde komt. Dit soort elementen komt natuurlijk ook in gesprekken aan de orde. Wij bespreken bijvoorbeeld de wijze waarop daarop kan worden gestuurd en hoe kan worden gezorgd voor een cultuuromslag bij beide organisaties. Er was nog een specifieke vraag over de OPA. Die pilot wordt al landelijk uitgevoerd. Ik denk dat ik hiermee alle vragen over de reizigersinformatie, de verkeersleiding en de cultuur heb beantwoord.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Volgens mij heeft de minister een vraag overgeslagen. In geval van calamiteiten, slaat de zaak soms zo op hol dat zaken handmatig moeten worden ingevoerd. Men kijkt nu of daar verandering in kan worden gebracht door aanpassing van de softwaresystemen. Mijn indruk, ook op grond van de hoorzitting, is echter dat dit waarschijnlijk jaren gaat duren. Wat is het beeld van de minister? Ik zou het namelijk erg betreuren als wij nog jaren in deze situatie blijven hangen.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: In 2011 is de hardware voor Infoplus gereed en in 2012 de software. Op korte termijn kunnen wij de Railpockets verbeteren, kunnen wij algemene boodschappen installeren voor verstoringen en kunnen wij de reizigersinformatie in de trein verbeteren. Sommige elementen kunnen op korte termijn worden gerealiseerd en sommige laten iets langer op zich wachten.

Een ander onderdeel van de brief betrof de ordening, buiten de samenvoeging van de reizigersinformatie en de verkeersleidingsposten. Een

aantal leden heeft gevraagd of ik ProRail en Rijkswaterstaat kan samenvoegen of de NS en ProRail. In 2009 is een evaluatie uitgevoerd naar de werking van de ordening op het spoor. De Kamer heeft toen geconcludeerd dat deze ordening uiteindelijk wel werkt. Ik heb ook wel eens gevraagd waarom ik Rijkswaterstaat wel dicht bij mij heb en ProRail op afstand staat.

De essentie is dat het spoor een gesloten systeem is. Alle vervoerders op het spoor zitten in hetzelfde systeem met dezelfde veiligheidseisen. Anders dan bij een weg waar auto's gewoon overheen kunnen gaan, moeten de gebruikers gezamenlijk kunnen besluiten wat de volgende investering moet zijn en hoe zaken moeten gebeuren. Bij de keuze voor een beveiligingssysteem kan niet één partij besluiten wat het moet zijn. Het kan niet zo zijn dat alle vervoerders verschillende treinen hebben. Daarvoor is het nodig dat er een soort onafhankelijke partij is die dergelijke zaken kan vormgeven. Het is lastiger om dat bij het Rijk te doen, zeker als je daar de inspectierol bij betreft. Volgens de Europese regelgeving moet er een knip worden gemaakt tussen de vervoerders en degene die het spoor aanlegt, zodat onafhankelijke vervoerders erop kunnen rijden. Als je de verantwoordelijkheid voor de aanleg van het spoor bij het Rijk onderbrengt, moet je de inspectie uit huis plaatsen. Om die reden is ooit gekozen voor deze constructie. Ik heb er nu voor gekozen om niet opnieuw te kijken naar de vraag of bepaalde diensten kunnen worden samengevoegd, omdat die vraag eigenlijk een jaar geleden al is beantwoord. Ik heb vooral gekeken waar het nu eigenlijk misgaat. Dat blijkt het geval te zijn bij de reizigersinformatie en bij de verkeersleidingsposten. Daar zet ik op in. Volledige echte integratie van beide bedrijven is Europeesrechtelijk heel erg lastig en ingewikkeld. Waar dat nog wel het geval is, zoals in Frankrijk en in Duitsland, is er sprake van ingebrekestellingen door de Europese Commissie. Ik wil de discussie daarover nu niet opnieuw starten.

Voordat ik naar alle specifieke vragen over de NS ga, wil ik even vooruitblikken op de nieuwe concessie. Heel veel vragen hadden betrekking op de vraag hoe wij zo'n vervoerder kunnen sturen, omdat deze op afstand staat en geen overheidspartij is. De NS wordt nog wel eens een staatsbedrijf genoemd, maar is een vervoerder op afstand. Wij stellen één keer eisen aan de vervoerder en dan zit hij op het spoor. De vraag is wat de Kamer kan. De periode in aanloop naar de nieuwe concessie is heel belangrijk voor de Kamer en ook voor mij als minister. De vraag zal zijn wat onze ambitie is, ons beeld van wat er moet gebeuren op het spoor, en wat voor type partij wij daarvoor nodig hebben.

De planning is dat het beleidsvoornemen waarin ik aangeef welke kant ik op wil rond juni aan de Kamer wordt gezonden. Ik denk nu na over mijn ambities op dat terrein – ik wil zo best een tipje van de sluier oplichten – en hoe die het beste kunnen worden vormgegeven. In een beleidsvoornemen wordt aangegeven dat je met een bepaalde partij aan de slag zou willen gaan. Dat betekent echter niet dat die partij de concessie daadwerkelijk krijgt. In de periode daarna wordt het beleidsvoornemen uitgewerkt. Als je er niet uitkomt met de partij, kan alsnog een concessie worden gesloten met anderen. Voordat ik bij de Kamer kom, wil ik mijn conceptbeleidsvoornemen voor advies voorleggen aan de consumentenorganisaties. Ik ben nu bezig met een afweging over de wijze van gunnen. Daarna kijk ik naar de keuze met betrekking tot de scope van het spoor. Tot slot spreek ik hierover met de consumentenorganisaties.

Ik heb een voorstel ontvangen van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) ontvangen. Ik ben blij dat er verschillende partijen zijn die actief willen zijn op het spoor. Het is echter een voorstel op hoofdlijnen. Uiteindelijk moet dit soort dingen wel verdiept worden. Om het hoofdrailnet goed te kunnen exploiteren, is het immers heel belangrijk om goed te weten met wie je werkelijk in zee gaat. Ik kan het voorstel dus nog niet volledig op zijn waarde beoordelen. De FMN gaat vooral in op de

vorm van gunning – zij stelt voor om er bepaalde delen af te knippen – over de reikwijdte van het hoofdrailnet en over de aanbesteding. Die punten zijn allemaal onderdeel van het beleidsvoornemen. Als ik dat gereed heb, kom ik inhoudelijk terug op dit voorstel. Het is heel belangrijk dat wij een goed samenhangend hoofdrailnet hebben. Als je al wilt knippen, moet je goed kijken waar dat mogelijk is zodanig dat de reiziger niet iedere keer moet overstappen of ineens met een andere vervoerder te maken heeft. Het huidige hoofdrailnet is echter ook niet heilig voor mij. Het hoeft niet per se altijd te blijven zoals het nu is. Ik zal kijken vanuit het belang van de reiziger, wat voor de reiziger het meeste oplevert.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat het allemaal nog even duurt, maar het lijkt mij wel goed om het tempo erin te houden. Dan weten de betrokken partijen immers waar zij uiteindelijk aan toe zijn en waar zij rekening mee moeten houden. Hoe kijkt de minister aan tegen concurrentie op het hoofdspoornet? Dat is natuurlijk de discussie de hele tijd. In de hoorzitting zei Arriva bijvoorbeeld dat het op hun lijntjes allemaal prima ging tijdens het winterweer. Dat zijn echter gewoon kleine lijntjes zonder ingewikkelde wissels en weet ik wat. Is de minister het met mij eens dat concurrentie op het hoofdspoornet tussen verschillende aanbieders niet echt in het voordeel van de reiziger is?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zei net al dat heel goed moet worden gekeken naar het hoofdrailnet, dat daar een goede samenhang in moet zitten. Dat kan je niet zomaar op allerlei manieren en in allerlei vormen opknippen. Ik wil vooral kijken of het een verbetering voor de reiziger oplevert, of het meer aanbod oplevert en of de kosten voor de reiziger niet te veel stijgen. Ik ga geen subsidie geven voor het hoofdrailnet, maar wil er juist een concessieprijs voor hebben. De invulling van de efficiencyopgaven uit het regeerakkoord zal natuurlijk ook meespelen. Ik denk dat die gewoon mogelijk en haalbaar is binnen hetgeen te verdienen valt op het hoofdrailnet. Het uitgangspunt in het beleidsvoornemen is dat er een samenhangend geheel is. Dat laat onverlet dat er wel wat randen zijn waarvan je je kunt afvragen of die in het hoofdrailnet horen of dat het vervoer op die trajecten op een andere manier moet worden gerealiseerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik trek de voorlopige conclusie dat de minister ook niet razend enthousiast – dat is een understatement – is over concurrentie op het hoofdrailnet, al moet nog wel precies worden afgebakend wat dan het hoofdrailnet is. Ik heb nog een vraag over de termijnen. De minister zegt dat de planning is dat het beleidsvoornemen in juni of juli aan de Kamer wordt gezonden en dat zij het daarvoor aan de consumentenorganisaties wil voorleggen. Dat is nog een heel traject. Heeft de minister enig idee – de ambitie is immers ook om dit helder te krijgen – wanneer de concessie rond kan zijn?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Het duurt ongeveer twee jaar om zo'n concessie vorm te geven, hoor ik van de experts naast mij die dit al eerder hebben gedaan. Wij hebben tot 2015. Ik stuur een beleidsvoornemen aan de Kamer. Wij kunnen vervolgens met elkaar spreken over de vraag of daar de juiste aannames onder zitten, wat van belang is voor de concessieverlening. Daarna komt op een gegeven moment de concessie naar de Kamer toe. Dan kunnen wij spreken over de vraag of daar de juiste elementen in zitten om op te sturen, over wat er onder politieke sturing valt en wat aan het bedrijf is. De doorlooptijd van het totale traject, inclusief alle toetsing daarop, is twee jaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet helemaal mijn vraag. Ik begrijp dat het totale traject twee jaar duurt. Mijn punt is dat ook er duidelijkheid moet komen voor de NS, de huidige aanbieder op hoofdspoornet. Wanneer komt er duidelijkheid over wie het vervoer op het hoofdspoornet mag aanbieden? Dat lijkt mij namelijk van groot belang, ook vanwege het maken van afspraken en het doen van investeringen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De vraag is mij helder. Dat is eigenlijk al bekend bij het beleidsvoornemen. In het beleidsvoornemen wordt aangegeven met welke partijen wij de eerste verkenning willen doen. Dat is dus in juni.

De heer **Haverkamp** (CDA): Als ik het goed begrijp, krijgen wij in juni een totaal afgewogen beleidsvoornemen. De minister zei al dat zij een aantal gedachten heeft over wat wel kan en wat niet. Kan de Kamer voor de presentatie van het beleidsvoornemen die scenario's al krijgen? Kan de minister de Kamer een duidelijke tijdlijn zenden waarin de beslismomenten voor de Kamer zijn opgenomen, zodat zij straks niet wordt overvallen? Als wij de laatste dag van juni een brief krijgen, gaan er weer twee maanden overheen. Als de minister in de brief zet dat voor 1 september moet worden gereageerd, weten wij wat er gebeurt.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat lijkt mij prima. Ik heb al gezegd dat ik het van belang vind om de mening van de Kamer te horen, gezien het belang dat zij hecht aan het spoor en de sturing daarop. Het is essentieel dat wij van te voren heel grondig bediscussiëren wat wij wel en niet willen op dat vlak. Ik zal zorgen dat het beleidsvoornemen naar de Kamer wordt gezonden. Misschien is het goed om van te voren even een tijdschema aan de Kamer te zenden.

De heer **Haverkamp** (CDA): Kan de minister ons dat tijdschema binnen twee of drie weken toesturen?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, dat lijkt mij goed. Ik denk dat het beleidsvoornemen op tijd bij de Kamer moet zijn. Als wij in september klaar willen zijn, moet het dus niet op 28 juni om twaalf uur 's nachts aan de Kamer worden gezonden. Ik zal snel een lijstje sturen met de tijdstippen. Bij een nieuwe concessie is er ook sprake van een formele voorhangprocedure, dus de Kamer komt sowieso altijd formeel aan bod. Ik kan niet over haar heen denderen. Gezien de discussies die hier altijd zijn, denk ik dat het goed is om zo veel mogelijk samen op te trekken.

De heer **Bashir** (SP): De minister zei dat het uiteindelijk om de reiziger gaat en dat de situatie niet altijd zo hoeft te blijven als die nu is. Betekent dat ook dat stukjes spoor die nu niet door de NS worden bereden aan het hoofdrailnet kunnen worden toegevoegd? Is dat een van de scenario's die zij uitzoekt?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben nu niet alvast aan het knippen en plakken in het hoofdrailnet. Wij zijn wel aan het nadenken over wat er ongeveer moet gebeuren. Ik heb al gezegd dat de huidige situatie niet heilig is, want de reiziger staat voorop. Mijn formele antwoord is dus: alles is mogelijk. Wij willen echter ook graag dat er meer partijen op de markt terecht kunnen. In het licht daarvan is het logischer om het andersom te doen, dus om bepaalde delen van het huidige hoofdrailnet bij andere partijen neer te leggen. Formeel is alles mogelijk. Ik heb daar nog helemaal geen keuze in gemaakt. Het zou kunnen dat bepaalde trajecten aan het hoofdrailnet worden toegevoegd.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ook mijn fractie pleit voor zorgvuldigheid in het traject, maar het moet niet langer duren dan noodzakelijk is. Wij hebben enige zorg dat als het langer duurt, noodzakelijke investeringen vooruit worden geschoven. Een treinstel heb je niet van het ene op het andere moment in je bezit. Ik vind het goed dat de minister de Kamer in juni het beleidsvoornemen stuurt. Kunnen wij daar een programma van eisen bij krijgen, zodat wij de discussie op basis daarvan kunnen voeren? Dat is een indringende wens van mijn fractie.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal aangeven op welke ambities het beleidsvoornemen is gebaseerd. De Kamer wil immers ook kunnen zien waarom wordt gekozen om te starten met onderhandelen met partij A of B. Dat moet ik motiveren. Ik neem aan dat de heer Slob dat bedoelt met een programma van eisen.

Er zijn vragen gesteld over de efficiëncyslag van 160 mln. Er is gevraagd wat die betekent. Deze efficiëncyslag is onderdeel van het regeerakkoord, waarin 18 mld. wordt bezuinigd. Die 18 mld. laten wij in bijna alle denkbare beleidssectoren neerslaan, waaronder het spoor. De efficiëncyslag betreft overigens niet alleen de NS, maar ook ProRail. Wij willen dat beide organisaties gezamenlijk tot een bezuiniging van 160 mln. komen. Zij hebben gezegd dat zij graag zelf een voorstel willen indienen. Wij hadden ook met voorstellen kunnen komen. We hadden ook gewoon minder geld kunnen overmaken of meer gebruiksvergoeding kunnen vragen. Zij komen echter zelf met een voorstel. Dat hebben ze inmiddels bij mijn ingediend en het wordt nu bestudeerd. Het is niet zo dat wij alleen maar doen wat zij voorstellen. Wij kijken ook serieus of wij de voorgestelde bezuinigingen goed vinden. Na bestudering van het voorstel sturen wij de NS en ProRail een reactie. Mochten wij uiteindelijk een concessie aangaan met een andere partij, zal ik die ook vragen om die 160 mln. te leveren. Dat is nu eenmaal het bedrag dat wij minder hebben ingeboekt op onze begroting voor de komende jaren.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik heb gevraagd of in de plannen wordt uitgesloten dat de bezuiniging wordt doorberekend aan de reizigers, dus dat er prijsverhogingen aankomen in het openbaar vervoer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de huidige concessie zijn tariefstijgingen opgenomen. Ik verwacht dat dit ook in de volgende concessie het geval zal zijn. Er worden bandbreedtes vastgesteld, dus het is duidelijk wat mag en wat niet. Voor de bezuiniging moet naar andere dingen worden gekeken dan de tarieven. Tariefsverhogingen zijn gebaseerd op indexatie en andere spelregels. De bezuinigingen kunnen dus niet langs die weg worden afgewenteld op de reiziger, conform de concessie.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wil het even heel precies weten. Dat iets geïndexeerd is en vervolgens zijn ontwikkeling mag hebben, begrijp ik. Nu moet er, tijdens de concessie, 160 mln. worden bezuinigd. Wordt die 160 mln. afgewenteld op de reiziger of sluit de minister elke stijging van de prijzen uit?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik sluit niet elke stijging van de prijzen uit, maar wel als gevolg van die 160 mln., want over de tarieven hebben we gewoon afspraken. Daar is de Kamer altijd bij; zij kan die zien, want ze komen langs en zitten gewoon in de bandbreedte. Die 160 mln. mag niet op die manier op de reiziger worden afgewenteld. Nu ga ik meer specifiek in op alle vragen die mij over de NS zijn gesteld. De heer Aptroot zegt: gooi het vastgoed eruit, gooi de bus eruit en maak van de NS een kernbedrijf. Ik hoop dat het betoog dat ik net heb gehouden, duidelijk maakt dat ik over het spoor ga en over de mobiliteit

over het spoor. Ik besteed dat via een concessie aan een bedrijf uit dat de NS heet. Ik ga niet over de grootte van dat bedrijf en wat dat er al dan niet in laat werken. Uiteindelijk vind ik dat het gewoon moet voldoen aan onze concessie-eisen. Het moet zelf weten of het daarnaast nog bloemen verkoopt. Overigens zie je dat het feit dat de NS stationswinkels heeft, aantrekkelijk voor reizigers is. Zij hebben daar baat bij, net als bij andere activiteiten. Ook zie je dat NS Strukton onlangs heeft afgestoten, omdat dat wat verder af stond van zijn kernactiviteiten. Kennelijk werkt het bedrijf dus zelf ook aan meer focus op wat er allemaal bij hoort. Of de directies van NS en ProRail moeten opstappen? Daarop heb ik natuurlijk eerder geantwoord. Bij ProRail is een wisseling van de wacht gekomen; er is een nieuwe directeur. Dat is goed. De vorige directeur heeft een heleboel goede dingen gedaan, maar in een nieuwe periode, waarin een cultuurverandering binnen een organisatie teweeg moet worden gebracht, helpt het altijd om nieuwe gezichten te hebben. Daarom ziet het ernaar uit dat mevrouw Gout daar binnenkort aan de slag gaat. Binnen de NS-directie was een heel andere cultuurverandering gewenst dan bij ProRail, omdat ProRail veel meer in de techniekhoek zat en de NS veel meer op de klant gericht was. Nu bestaan er bij de NS natuurlijk nog steeds een heleboel wensen. Twee van de drie directieleden zijn dan ook zeer recentelijk aangetrokken. Zij werken er korter dan een jaar. De directeur zit langer bij het bedrijf, maar pas sinds kort als voorzitter van de raad van bestuur. In mijn optiek is het geen oplossing om daar nu weer een nieuwe man neer te zetten, nadat net tweederde van de raad van bestuur is vervangen.

De bonusdiscussie voert mijn collega Jan Kees de Jager als aandeelhouder. Mij lijkt het wel goed voor de Kamer om te weten dat volgens mij 75% van de bonus afhankelijk is van klantgerichte prestaties, van de waardering van de klant en dus niet van interne prestaties. Over boetes merk ik graag het volgende op. Als je een partij via een concessie aanstuurt, waarbij je van te voren zo goed mogelijk hebt bedacht wat je allemaal van die partij wilt hebben, weet je dat het een keer niet gaat gebeuren. Dat is de reden waarom in het verleden een boete is ingevoerd, in de vorm van een dwangsom. Dat betekent dat je zegt: u krijgt een boete opgelegd en hebt een jaar om uw prestaties te verbeteren. Doet u dat niet, dan bent u uw bedrag kwijt, en doet u dat wel, dan wordt die boete alsnog niet in rekening gebracht. Dat is de systematiek die ooit is bedacht en in de concessie staat. In mijn ogen is die goed; uiteindelijk gaat het ons er immers niet om, geld uit dat bedrijf te trekken, maar dat het bedrijf de juiste prestaties gaat leveren. Tegelijkertijd heb ik in de brief over de verstoringen die ik de Kamer heb gestuurd, gesteld dat ik ook wel wil werken aan een direct opeisbare boete, op te nemen in de nieuwe concessie of misschien zo veel eerder. Daarover ben ik nu in gesprek met de NS. Ik kan mij namelijk voorstellen dat er elementen zijn waaraan je ziet dat men zich gewoon niet aan de concessie-eisen heeft gehouden en die niet te repareren zijn. Dan kun je onmiddellijk zeggen: lik op stuk en ervoor zorgen dat de boete direct aankomt. Voor een aantal andere elementen, zoals de trefkans van de conducteur die vorig jaar bedroevend laag was, leggen wij een boete op tenzij er binnen het jaar verbetering optreedt, hetgeen het geval was ten aanzien van de trefkans van de conducteur. Je kunt erover twisten of 2 mln. al dan niet pijn doet bij zo'n bedrijf, maar ik denk dat het niet zozeer om de hoogte gaat, als wel om naming and shaming, om het feit dat je op je kop krijgt, straf krijgt en er heel hard aan moet werken om ervoor te zorgen dat je weer voldoet aan de spelregels die in de concessie staan. Mij lijkt dat het effect daarvan misschien nog wel groter is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil helder van de minister horen of de reiziger er beter van wordt als er een boete wordt opgelegd en of het spoor daar beter van wordt. Al die poespas, al die vestzak-broekzak-

constructies vind ik prachtig, maar uiteindelijk gaat het er natuurlijk om dat de zaken er beter van worden. Daarom is het nog maar de vraag of dit systeem werkt. Blijkbaar werkt het, maar is het uitgangspunt van de minister ook dat zowel de reiziger als het spoor er beter van wordt? Misschien moeten we wel naar een systeem waarin tarieven pas mogen stijgen – liever niet – als alle indicatoren zijn gehaald.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Op de tarieven kom ik zo. Vestzak-broekzak? Wij hebben tot nu toe, overeenkomstig de afgesproken spelregel, het geld niet naar de aandeelhouder, dus Financiën laten gaan, maar naar de begroting van Infrastructuur en Milieu. Boetes die de NS opgelegd krijgt, komen dus op de begroting van I&M onder het kopje Spoor te staan, waardoor ze weer bij de sector terecht komen en worden aangewend voor de aanleg van het spoor, want alleen daaraan besteden wij geld. Wij besteden geen geld aan de exploitatie ervan, maar alleen aan de aanleg, de veiligheid, overwegen, stations en dergelijke. Daarmee komt het geld dus terug bij de reiziger. Je kunt besluiten, zoals de heer Monasch opperde, om het in een apart potje te stoppen, zodat je het kunt zien, maar uiteindelijk gaat het natuurlijk om relatief kleine bedragen. Zo ging het in 2009 om € 500 000. Het kan zijn dat we in een keer 2 mln. binnenkrijgen als de NS volgend jaar geen betere prestaties heeft geleverd, wat ik niet hoop. Je wilt uiteindelijk natuurlijk wat een van de andere Kamerleden zei: dat ze geen boete hoeven te betalen, maar dat ze gewoon voldoen aan de prestatie-eisen. Zelf denk ik dat de borging door het gewoon op het product spoor te laten vallen, voldoende is, maar als wij daarbinnen nog inzichtelijk moeten maken hoe dat oploopt, kan ik me daar van alles bij voorstellen, al weet ik niet of dat begrotingstechnisch kan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij met deze nog iets preciezere uitleg, maar mijn vraag was eigenlijk vrij eenvoudig. Met het opleggen van boetes streef je ernaar dat zij er binnen een jaar voor zorgen dat beter gaat wat NS eerder fout deed. Uiteindelijk komt er een paar ton in de staatskas. Daarvan kun je een paar meter spoor aanleggen, dus dat schiet ook niet op; de reiziger zal daarvan niet overstuur raken. De boete hoeft wat mij betreft helemaal niet omhoog; dat vind ik echt onzin. Ik vind wel dat de reiziger en het spoor van dat systeem beter moeten worden. Wil de minister daarop volmondig ja zeggen? En wil zij aan tariefstijgingen ook de voorwaarde verbinden dat er goed wordt gescoord op alle indicatoren? Daar heeft de reiziger echt wat aan.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan wel volmondig ja zeggen tegen het feit dat de reiziger erop vooruit gaat. Wat mevrouw Van Gent over de tarieven zegt, is wat ingewikkelder, want dat komt erop neer dat je gaat zeggen dat een bedrijf niet mag indexeren. Ik hoop dat dit niet leidt tot kwaliteitsverlies voor de reiziger. De tarievent discussie zie ik daar dus liever los van, maar hierover kunnen we het nog hebben als we de nieuwe concessie met elkaar bespreken. Ik denk dat je die er in ieder geval los van moet zien en dat je het op de financiële prikkel moet houden.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister is de verdediger van de belangen van de reiziger. Wij sluiten een contract met de NS op grond waarvan de reiziger op een aantal dingen recht heeft. Wij hebben al gezegd dat wij daarin erg coulant zijn geweest: percentages van 40%, 50%. Zelfs die blijken niet te worden gehaald. Daarom legt de minister een boete op, maar int zij die niet. Welke stok achter de deur is er nog? Ik hoor van de minister graag of zij de boete niet wil innen of dat zij die niet kan innen omdat de NS 1% beter is gaan presteren. Zij zegt dat zij nog met de NS

gaat onderhandelen. Hoe kan dat? De NS zal zeggen: ik heb een hartstikke mooi contract gesloten waarin 40% staat, dus ik ga niet naar 45%.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Kennelijk is er sprake van een misverstand. Ten eerste is het systeem nu dat er een boete wordt gegeven, tenzij het bedrijf binnen een jaar zijn prestaties verbetert. Heeft dat zijn prestaties na een jaar wel geleverd, overeenkomstig de keiharde grens in de concessie, dan vervalt de boete. Dat hebben we kunnen zien. Op drie fronten had de NS de vereiste prestaties niet geleverd. Het jaar daarop had het dat op twee van die drie fronten wel gedaan. Daarmee vervielen die onderdelen van de boete. Op het front waarop de vereiste prestaties na een jaar nog steeds niet werden geleverd, is de boete werkelijk opgelegd. Het heeft dus niets te maken met niet willen; het komt gewoon overeen met de afspraak in de concessie. Naar aanleiding van de verstoring heb ik aangegeven dat ik er eigenlijk nog een instrument bij wil hebben: de direct opeisbare boete. Die zit niet in de concessie, dus die kan ik morgen nog niet opleggen, maar ik kan mij voorstellen dat er situaties zijn waarin je dat wilt doen. Ik ben nu in gesprek met de NS om te kijken of de direct opeisbare boete gedurende deze concessieperiode al kan worden opgelegd in plaats van de nieuwe concessieperiode af te wachten en te kijken of die dan pas aan de nieuwe of dezelfde partij kan worden opgelegd. Dit is wat ik probeer. Tegelijkertijd hebben wij te maken met de afspraken die wij als Rijk met de andere partij hebben gemaakt. Het heeft dus niets te maken met niet willen, met coullance of kwijtschelding, maar simpelweg met de spelregels die er zijn. In the end vind ik het met het oog op de reiziger veel belangrijker dat de trefkans van de conducteur omhoog gaat dan dat er vijfhonderdduizend in een potje voor het spoor zit. Ik geloof niet dat een veel hogere boete de oplossing is, want je hebt uiteindelijk ieder jaar over en weer gekissebis over de hoogte van de prestaties en ik weet zeker dat hoe hoger de boete is, hoe lager de prestaties zullen zijn waaraan het bedrijf zich zal willen committeren. Dat voelt dan namelijk ... Zo werkt de wereld wel. Ik zie dat ik een deel van de oppositie mee heb en een deel van de oppositie niet. We zullen zien waar het op uitdraait.

Ik heb in een vorig overleg gezegd dat ik vind dat een aantal van de KPI's, die prestatie-indicatoren, gewoon niet op de juiste manier sturing geven. Soms zit er een perverse prikkel in. U geeft zelf al aan dat u hoort – ik hoor het ook – dat er soms gewoon treinen uit de dienstregeling worden gehaald om het verstoringpercentage niet te hoog te laten oplopen. Gelukkig zit er ook een prestatie-indicator in voor het aantal treinen dat moet rijden. Daarin zit dus weer een tegenprikkel. Als je er echter gewoon naar gaat kijken, vraag je je af waarvoor die cijfers zijn bedoeld en of ze de reizigers het goede opleveren of niet. Ik heb al gezegd dat het beheerplan en het vervoerplan voor 2011 er in oktober of november vorig jaar al waren, maar voor de volgende ronde wil ik in ieder geval weer heel kritisch naar al die indicatoren kijken en nagaan of er geen slimmere voor in de plaats te bedenken zijn. Hetzelfde voorbeeld geldt voor het verhaal over informatie bij ontregelingen (IBO) in de trein. Nu wordt ter zake slechts de aanspreekbaarheid van de conducteur bekeken, terwijl je langs vele wegen informatie kunt verstrekken. Daarom lijkt het mij interessant om daarnaar opnieuw te kijken, zij het op voorwaarde dat de Kamer nog wel kan controleren en vergelijken met voorgaande jaren ondanks dat er nieuwe prestatie-indicatoren worden gehanteerd. We moeten goed uitzoeken hoe dat te doen.

Ik ben het met de Kamer eens dat de ambitie op een heel aantal vlakken groter kan, maar dan moeten wij volgens mij ook de definitie aanpassen. Er zijn immers meer wegen om iets te halen.

Meet de NS zelf of moeten wij meten? Ik vind eigenlijk dat alle bedrijven zelf moeten meten en dat wij er op elk willekeurig moment een thermometer in moeten kunnen stoppen om te zien of het klopt, want anders

moet het Rijk alles overnemen. Andere bedrijven doen hun eigen audits of laten zich auditen, zodat er een thermometer in kan worden gestopt. Op de inzet van bussen bij calamiteiten kom ik aan het einde terug. Ik vind het wel een interessante gedachte dat ook de NS gebruik van busbanen moet kunnen maken zodra zich een calamiteit voordoet. We moeten even kijken hoe we dat kunnen beschrijven. Mevrouw Van Gent deed het voorstel om spoormiles in te voeren voor de aansturing van de NS. Ik vind dat wel leuk. Misschien moeten we het er morgen tijdens het debat over de ov-chipkaart nog eens over hebben, want dat is natuurlijk een ideaal instrument om mee te meten. Ook dit geef ik weer door als ideetje, want ik herhaal dat ik als minister niet ga zeggen: u zult spoormiles gebruiken. Ik vind het een leuk idee, zeker ook omdat de Nederlander graag spaart. Als dit meer mensen de trein in krijgt, lijkt het mij een goede actie.

De **voorzitter**: Dan worden ze nog voller!

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik hoor dat de zaal het ook een goede actie vindt.

Ik heb nog een heleboel specifieke KPI-vragen te beantwoorden. Ook ik hoor verhalen over treinen die met het oog op de punctualiteit worden geschraapt. Gelukkig hebben we de andere KPI aangaande gereden treinen om ervoor te zorgen dat er aan onze wensen wordt voldaan. Dat zei ik al. Gevraagd is waarom er nog een KPI klanttevredenheid reisinformatie voor ProRail bestaat, nu alle reisinformatie naar de NS gaat. Daar wordt aan gewerkt. In het beheerplan voor 2011 zal daarover dan ook een prestatieafspraken worden opgenomen. Op dit moment is het nog aan ProRail om reizigersinformatie te geven. Daarom zit die er nog in, maar in de toekomst niet meer.

Zijn de KPI's met betrekking tot capaciteit wel haalbaar? Afgelopen jaar heeft ProRail alle grenswaarden in de KPI's met betrekking tot capaciteit en treinpaden gehaald. Ik ga er dus van uit dat ProRail dit ook in de bezuinigingsslag kan doen. Ik heb geen reden om aan te nemen dat dit ProRail in 2011 niet lukt.

Waarom neem ik genoegen met het percentage van 55% voor klanttevredenheid over de reisinformatie? Mij lijkt dat ik het daar net uitgebreid over gehad heb. Ik vind dat je dit langs meerdere wegen moet kunnen realiseren.

Is de KPI reizigerstevredenheid over ProRail wel nodig? Ja, want ik wil dat ProRail rekening houdt met reizigers. Ik vind dus dat ook voor ProRail reizigerstevredenheidsinformatie nodig is, ook met betrekking tot sociale veiligheid, reinheid en reisinformatie in geval van onregeligheden. Dat moet ook voor ProRail van belang zijn, vind ik. Dat bedrijf moet ook de directe relatie met de reiziger ervaren.

In maart jl. hebben wij de Kamer een brief over de inzet van bussen bij calamiteiten gestuurd, waarin aangegeven staat de NS in de huidige situatie in principe tussen de 60 en 75 minuten vervangend vervoer aanbiedt. Dat «principe» wordt gehanteerd omdat het soms om grote aantallen reizigers gaat en die soms ergens in een centrum staan dat moeilijk te bereiken is. Mij lijkt het goed om de specifieke vraag over de beschikbaarstelling van busbanen aan de NS bij ons lokale overleg te betrekken.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik heb een redelijk concreet voorstel over die 55%-eis gedaan waar het gaat over de tevredenheid van reizigers over de informatie in geval van calamiteiten. De minister heeft een beetje omslachtig geantwoord dat we dan definities moeten gaan herbepalen, maar ik heb eigenlijk gevraagd of het niet in een aantal jaar richting de 70%-75% kon. Er kan toch duidelijk worden afgesproken dat het binnen twee of drie jaar stapsgewijs wordt ingevuld? De minister heeft hierover

eigenlijk nog helemaal niets gezegd, behalve dat de definitie in een breder verband moet worden bekeken. Ik krijg graag toch meer duidelijkheid.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb gezegd dat het heel complex is om de grenswaarden omhoog te brengen. Daarover is al jarenlang discussie. Uit de technische uitleg is wel op te maken waarom het niet kan. Dat is ook de reden waarom ik begin over die definitieverbreiding. Ik vind het namelijk niet zo zeer interessant dat 55% via IBO wordt geïnformeerd als wel dat men überhaupt wordt geïnformeerd. Dan wil ik ook dat het snel omhoog gaat. Ik vraag de Kamer, mij even ruimte te geven om te zoeken naar een nieuwe waarde voor reizigersinfo, zodat we de ambities fors omhoog kunnen gooien. Laat ik het zo zeggen: ik ben het met u eens dat het belangrijk is om de ambitie fors omhoog te gooien, maar dat ik dat niet via IBO alleen wil doen, maar via meer wegen.

De heer **Verhoeven** (D66): Daarbij kan ik mij best iets voorstellen, maar ik krijg wel graag duidelijkheid van de minister over de termijn waarbinnen dat gebeurt. Net zei de minister dat er bij wijze van spreken net zo goed boetes van een euro konden worden opgelegd, omdat het vooral om naming and shaming ging; nu zegt zij dat zij het in een bepaald verband wil bekijken. Nu we het toch over cultuurverandering hebben: de enige manier om druk uit te oefenen zodat er betere prestaties voor de reiziger worden geleverd, is een aantal concrete dingen doen, zoals het opleggen van een boete of het hanteren van een percentage aan reizigerstevredenheid. Daar moet je dan ook keihard voor gaan. Dat is cultuurverandering. Dat is de reiziger tegemoetkomen. Daar wil ik namens D66 toch meer van zien dan nu het geval is. Ik hoor de minister graag een termijn noemen of een actie waardoor ik het gevoel krijg dat ik niet meteen een VAO hoeft aan te vragen om een motie te kunnen indienen.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat mag u altijd zelf weten, maar ik denk niet dat dat nodig is omdat het voor mij net zo belangrijk is. Ik heb al aangegeven dat ik het niet meer in het vorige vervoerplan kon veranderen, maar dat het van mij wel in het volgende vervoerplan moet zitten. Dit jaar worden de indicatoren voor reizigersinformatie dus aangepast, wat mij betreft zo snel mogelijk, want als ik zo'n plan al in oktober klaar moet hebben, moet ik er daarvoor al zeker van zijn dat ik een dergelijke enorme ambitie kan waarmaken. Bovendien verwacht ik dat de reizigersinformatie de komende tijd heel snel zal verbeteren dankzij al die schermen die we in treinen gaan krijgen. Naast de traditionele IBO gaat daar natuurlijk heel veel uit komen. Net als de Kamer denk ik dus dat het anders moet. Ik wil tempo maken, maar ik kan hier nu geen variant verzinnen die tegemoetkomt aan onze wensen, want ik moet natuurlijk ook goed op de perverse prikkels gaan letten. Hoe dan ook, ik wil het zo snel mogelijk doen.

De heer **Verhoeven** (D66): Wanneer worden we daar dan over geïnformeerd?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Het volgende vervoerplan zal mij eind dit jaar of in januari of februari worden aangeboden, maar ik wil de NS vroeger laten weten wat daarvoor in onze ogen een goede indicator is en van dat bedrijf horen wat het zelf een goede indicator daarvoor vindt. Ik zal van hen eisen dat wij het voor het herfstreces weten, zodat wij hen daarna de ambities in het vervoerplan kunnen laten schrijven.

Naar aanleiding van de toiletten in de trein wees de heer Bashir nog even op zijn rol als volksvertegenwoordiger. Die erken ik volledig. Tegelijkertijd merk ik op dat een kabinet via moties wordt verzocht om iets te doen, maar het niet verplicht is om dat ook te doen. Als het kabinet iets niet

doet, heeft de Kamer allerlei middelen in handen om het daarop af te rekenen. Dat is het politieke spel.

Waarom heb ik de heer Bashir geantwoord zoals ik heb gedaan? Dat heb ik eigenlijk om twee redenen gedaan. Volgens mij stond de dag voordat de heer Bashir zijn motie indiende, een artikel in de krant dat de NS naar aanleiding van gesprekken met de FNV alsnog toiletten in treinen ging aanbrengen. Ik dacht: prima, dat moet de NS zelf maar weten, maar ik heb net wel voor haar verdedigd dat het zo duur was. Hoe dan ook, snel daarna bleek dat de NS dat toch niet gestand ging doen.

De heer **Bashir** (SP): U hebt de motie wel steeds ontraden.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Inderdaad, omdat het zo duur was.

Toen bleek dat de NS het niet gestand zou doen, rees natuurlijk de vraag of wij als Rijk de kosten moesten dragen van het ombouwen van treinen ten koste van andere activiteiten, terwijl nergens in de concessie stond dat aan die eis moest worden voldaan door een partij. Uiteindelijk kunnen er voor 90 mln. – over dat bedrag hebben wij het zo ook nog – ook fietsenstallingen worden aangelegd of kan er het nieuwe Programma Verbeteren Veiligheid van Overwegen voor worden uitgevoerd. Als je het geld dus aan de inbouw van toiletten uitgeeft, geef je het niet aan iets anders uit. Dat wil ik ten eerste met u bespreken. Tegelijkertijd heb ik heel goed gehoord dat u allen hebt aangegeven, het van belang te vinden dat mensen gebruik kunnen maken van toiletten. Om die reden heb ik naar aanleiding van de motie-Bashir gezegd dat ik dat als eis in de nieuwe concessie zou opnemen, waardoor alle nieuwe treinstellen aan die eis gaan voldoen. Ik zal ervoor zorgen dat er op stations een heleboel toiletten worden bijgebouwd, zodat dat ook als alternatief geldt.

Bovendien zal ik verplicht stellen dat dit in intercity's een plek krijgt. Het gaat natuurlijk niet om alle treinen. Dit zeg ik erbij, omdat mensen wel eens het beeld hebben dat mensen een paar uur met de benen over elkaar moeten zitten of iets anders; ik hoorde geloof ik ook andere termen. Het gaat natuurlijk vooral om de korte routes. Zoals we nu in bussen geen wc's hebben, hebben we die in een aantal sprinters evenmin. Dat is wat ik als alternatief heb geprobeerd te formuleren. Ik ben dus wel ingegaan op de motie-Bashir door de aanwezigheid van toiletten in de nieuwe concessie te willen verplichten, maar ik ben niet ingegaan op de wens om met terugwerkende kracht in de 130 of 131 reeds geleverde of bestelde treinen toiletten te laten plaatsen. Daarmee zouden wij het budget namelijk naar onszelf toehalen. Eigenlijk wil ik hiermee de discussie met de Kamer aangaan. Zij zal namelijk moeten aangeven welk budget en welk amendement wij eraan moeten gaan hangen als wij het per se willen. Andersom kan de Kamer het ook omkeren en mij vragen om met mijn lijstje te komen. Dan kan ik haar al zeggen waar de prioriteiten zouden komen te liggen. Ik probeer dus een alternatief voor te stellen dat op de hoogste nood inspeelt, maar niet alle noden lenigt. Laten we hierover eerst debatteren en daarna zien wat dit in een tweede ronde betekent. Met de motie van de heer Roemer werd beoogd dat voor 2030 in alle treinen toiletten gerealiseerd werden. Je zou in de nieuwe concessie ook nog kunnen aangeven – nu verzin ik ter plekke een oplossing – dat die in alle nieuwe treinen moeten worden gerealiseerd en dat er voor 2030 ook moet zijn gezorgd voor toiletten in al het bestaande materieel. Om alle treinen tussen nu en 2015 om te laten bouwen, is best complex.

U vraagt zich af of het bedrag van 90 mln. daar echt voor nodig is en of ik dat niet kunstmatig zo hoog houd. Dat doe ik niet, want ik maak die ramingen niet. De NS is afhankelijk van Bombardier, de treinleverancier. Dat bedrijf heeft daarvoor offertes uitgebracht. Als de NS daarin wat wil veranderen, zal zij dat via die partij moeten doen, anders vervalt de garantie op de sprinters. Aangezien we tijdens het winterse weer hebben

gezien hoe belangrijk die garanties waren, laten we die niet graag vervallen. Waarom is het dan zo ingewikkeld? De heer De Jong roept mij op tot burgerlijke ongehoorzaamheid, maar de reden is dat er heel veel eisen aan die toiletten zijn gesteld. Het gaat niet om het plaatsen van een toilet zoals je thuis misschien voor veel minder geld zou doen, maar om het maken van een gesloten systeem, waardoor je door de treinen heen moet gaan boren. Er komt dus meer bij kijken dan alleen het neerzetten van een pot, zoals een van de commissieleden het verwoordde. Daarmee worden de kosten heel hoog. Bovendien verlies je er plaatsen mee. De compensatie daarvan vergt extra treinstellen, dus het zijn niet alleen de kosten van de wc's zelf, maar ook van de aanpalende activiteiten. Hoe zit het met de snelheid op de stations, vroeg de heer Aptroot. De bedoeling is dat ProRail eens per twee weken een wc oplevert. Ook hier moeten we Europees aanbesteden. Dat duurt ook maximaal een jaar. Je wilt het soms niet weten, maar zo is het nu eenmaal. Ik hoorde mensen op de radio al zeggen dat zij het sneller konden, maar ja, dat geldt voor die wc thuis. Daarvoor gelden andere regels dan voor de overheid die geld uitgeeft. Wat dat betreft is het dus niet zo dat er pas na vier jaar wc's komen; elke twee weken komt er een bij, waardoor je uiterlijk na vier jaar klaar bent. Wat mij betreft ga ik veel meer druk uitoefenen om het sneller klaar te laten zijn. Hoe dan ook, in de eerste jaren gebeurt er van alles en nog wat.

Een extra coupé met toilet aanhangen vond ik eigenlijk wel een interessante suggestie van de heer Bashir. Het lastige is wel dat dit effect heeft op de snelheid van de sprinter, op het energiegebruik en dergelijke. We zouden dus even de voordelen en de nadelen daarvan tegen elkaar moeten afwegen. Het langer maken van een trein door er een extra coupé aan te hangen, heeft wel effect op die trein en de snelheid ervan. Ik herhaal dat ik dit voor mij nieuwe idee wel interessant vind. Europese regelgeving ga ik niet omzeilen. Dat zal de heer De Jong begrijpen.

De heer **Bashir** (SP): Ik weet niet wat ik hier hoor. De minister zegt in feite dat ze nu voor het eerst hoort dat er coupés met toiletten tussen geplaatst kunnen worden. Dat levert volgens mij helemaal geen problemen voor de snelheid op, want dan haal je een bestaande coupé weg en bouw je zo dat je op een gegeven moment een trein met een toilet hebt. Als er een wil is, zijn er tal van mogelijkheden om dat gewoon op te pakken. Er zijn hier bovendien twee moties over aangenomen waaronder de motie-Roemer, waarin een overgrote meerderheid van de Kamer duidelijk aangaf, toiletten in de trein te willen. In strijd met die motie zijn er echter gewoon treinen zonder toilet aangeschaft. Dat is natuurlijk schandelijk. Vervolgens kwam de motie van mijzelf, die hier ook met een grote meerderheid is aangenomen en die duidelijk is. Ik verbaas mij er dus over dat tegenover mij een minister zit die lid is van de VVD, een partij die het woord democratie in de naam heeft, maar hier toch een uitspraak van de volksvertegenwoordiging aan de kant legt. Mijn eis is dan ook gewoon heel duidelijk: die motie moet uitgevoerd worden.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb vooral gereageerd op de vraag of het Rijk de kosten hiervan moet dragen. Dat is het geval als ik de motie uitvoer. Er zit ook geen amendement bij, dus de regering heeft de mogelijkheid om te zeggen dat zij de motie niet uitvoert. Dat heb ik niet gedaan, want ik verzin nu een alternatief, namelijk wel vanaf de nieuwe concessie, wel op de stations en wel in bepaalde treintypen; dan blijven alleen de korte ritjes over. Dit alternatief leg ik de Kamer nu voor. De heer Bashir zegt dat ik het democratisch proces schaad, maar het geven van een alternatief is daarvan gewoon een onderdeel. De Kamer kan in de breedte zeggen het daarmee niet eens te zijn. Kennelijk geldt dat voor de SP-fractie. Ik heb gezegd dat er wellicht

een oplossing in schuilt om dit te laten gelden vanaf de nieuwe concessie in combinatie met de motie-Roemer, zodat uiteindelijk ook alle treinen tot 2030 met terugwerkende kracht ermee worden uitgerust, maar dan voor een langere periode. Daarmee leg je dit bij de nieuwe concessiehouder in plaats van bij het Rijk. De nieuwe concessiehouder, dus degene die rijdt, zegt dan: dat ga ik doen. Die zal dat dan al dan niet in de concessieprijs tot uiting laten komen. Ik formuleer ter plekke een oplossing, waardoor wij het nog steeds bij onszelf kunnen weghouden in plaats van het over te nemen van de NS. Dat zouden wij doen als wij de motie-Bashir uitvoerden. Ik hoor dus graag van de fracties wat zij hiervan vinden, zodat wij in de tweede ronde kunnen nagaan hoe hiermee om te gaan. Van de SP-fractie weet ik al wat zij vindt.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoor de minister allerlei mogelijkheden opperen, maar als zij de motie goed zou lezen, zou zijn zien dat erin staat dat vanaf de nieuwe concessie een toilet in de trein verplicht moet worden. Je kunt het dan inderdaad in je concessie opnemen. Ik heb een aantal suggesties gedaan, waaronder het kopen van een trein met allemaal coupés met een toilet. Dan haal je de bestaande treinen uit elkaar en plaats je er een nieuwe coupé tussen. Dat is een mogelijkheid. Daarnaast heeft de PVV-fractie financieringsmogelijkheden aangedragen. Ik kan het dus zo opvatten dat de minister de motie gewoon gaat uitvoeren en dat zij naar alle door ons aangedragen mogelijkheden kijkt, waarna zij op zeer korte termijn weer met een brief naar de Kamer komt?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Inderdaad, de heer De Jong heeft als enige een amendement voorgesteld. Dat is op zich ook de juiste weg: als je geld bij het Rijk weghaalt, moet je er een bedrag tegenover zetten. Die FENS-gelden zijn alleen niet van ons, maar van verschillende private partijen. Die zijn bedoeld voor de poortjes bij de ov-chip, die wij laten neerzetten met het oog op de sociale veiligheid. Ik vind het dus goed dat er een dekking wordt voorgesteld, maar het is niet mijn geld, dus ik kan het niet vergeven. Nogmaals, het hangt van de interpretatie van de motie-Bashir af. Ik heb de motie-Bashir wel volgens mijn interpretatie overgenomen en die van de heer Roemer niet in de zin dat ik niet zeg dat we de treinen op kosten van het Rijk en met terugwerkende kracht gaan aanpassen. Het hangt er wel vanaf wat er staat. Als ik in de nieuwe concessie een toilet in iedere trein verplicht stel, gaat het dus om de nieuwe toestellen en niet om de bestaande, terwijl de discussie hier juist is of wij als Rijk de verbetering van de bestaande treinstellen moeten bekostigen. Ik kan dat niet doorrekenen aan de NS; ik kan dat alleen maar doen door in de nieuwe concessie te stellen dat ook de bestaande treinen uiteindelijk alle van een toilet worden voorzien. Dat voorstel doe ik nu. Hierbij denk ik dat we de motie-Roemer moeten nemen, want die biedt tijd om in te groeien. Het is natuurlijk een gigantisch dure operatie, zowel voor ons als voor de andere partij.

De heer **De Jong** (PVV): Ik bedank de minister voor het nog even aanhalen van de FENS-gelden. Zij zegt dat zij niet aan dat geld kan komen, maar dat geld is op bepaalde voorwaarden beschikbaar gesteld. Daar hoorden die poortjes bij. Een van de voorwaarden was dat een bewust aantal poortjes voor een doel werd neergezet. Nu blijkt echter dat de NS het helemaal anders gaat doen. Zo gaat dat bedrijf de poortjes open- en dichtdoen op momenten die het zelf bepaalt en gaat het er een stuk minder neerzetten dan van tevoren afgesproken. De NS voert dus een verandering door omdat voor dat bedrijf reizigersgemak bovenaan staat. Ik zie daarom graag dat de minister haar best doet om het geld dat ergens nog ligt, terug te halen, zeker nu zij dat beter kan besteden.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik herhaal dat het niet ons geld is. Als er al een partij verantwoordelijk is voor het bekostigen van toiletten in de trein, dan is dat de NS zelf en niet het Rijk. Of het dan deels de FENS-gelden, deels andere gelden daarvoor inzet, is aan dat bedrijf. Die gelden zitten niet in onze begroting. Wij kunnen daar met een amendement in onze begroting niets mee doen.

De heer **De Jong** (PVV): Wil de minister ook nog antwoord geven op de vraag wat het verschil is in kosten als je zegt: ik interpreteer het zoals het in de motie staat, dus de gehele concessieperiode maak ik gebruik van de mogelijkheid om de treinen aan te passen en in 2030 moeten alle treinen, dus ook de oude treinen die worden overgenomen, voorzien zijn van een toilet?

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heb je dan gewoon veel meer tijd dan wanneer je dat tussen nu, 2011, en 2015 allemaal moet gaan doen. Dan heb je natuurlijk een veel slechtere onderhandelings situatie. Het probleem is natuurlijk ook dat de NS van maar een bedrijf afhankelijk is – je hebt dus helemaal geen markt – anders is de NS de garantie op haar treinen kwijt. Als ik Bombardier was, zou ik ook zeggen dat het een heel dure klus was. Dat is natuurlijk ook al een soort gijzeling waar je in zit. Ik denk dat door die termijn tot 2030 te verlengen zoals de motie-Roemer ooit luidde, het uiteindelijk allemaal wel hersteld wordt, maar in een lager tempo.

Over de veiligheid en meer specifiek de seinen in De Bilt heb ik in recente antwoorden al gesteld dat ProRail en de gemeente de ondertunneling van de Leyenseweg aan het bekijken zijn, dat de seinopstelling al is verbeterd en dat de IVW al onderzoek heeft gedaan. Gevraagd is waarom ProRail geen onderzoek heeft gedaan en de inspectie wel. De IVW heeft vooronderzoek gedaan en daarbij geen grote nalatigheid van de machinist geconstateerd. Vervolgens is er een standaardprocedure doorlopen waarbij de IVW ProRail de opdracht heeft gegeven om onderzoek te doen, maar daarop wel toezicht houdt. De resultaten daarvan komen in april. Ter vervanging van de huidige gelijkvloerse spoorwegovergang bij de Soestdijkseweg bij Bilthoven worden twee onderdoorgangen aangelegd, een voor snelverkeer richting Utrecht van 200 meter en een nieuwe onderdoorgang voor het langzame verkeer, direct ter hoogte van de huidige overweg. Die geeft toegang tot het perron.

Onder anderen de heer Bashir vroeg naar de aanpak van roodseinpassages en of er een seinbeeld «geel» binnen een remafstand was. Ik heb de spoorsector gevraagd, mij te informeren over de invoeringsmogelijkheden van een bijzonder attenderings signaal. Dan gaat het om het 40-kilometergebied en om de situatiespecifieke alertering, waarbij de machinist eenduidig en betrouwbaar wordt gealerteerd op specifiek gevaar. Van de spoorsector krijg ik dat voorstel voor de eerste helft van dit jaar. Zijn dan alle seinen voorzien van ATB-Vv? Ik heb eerder aangegeven dat de effectiviteit van ATB-Vv op basis van de STS-passages bij de evaluatie van 2010 wordt gezien. Ik zal dan ook bekijken of naast die 1600 van ATB-Vv voorziene seinen, er meer seinen met ATB-voorziening dienen te worden gemaakt. Naar aanleiding van de dynamische lijst van de spoorwegovergangen merk ik op dat de Kamer per brief van 22 november 2010 over de planning van de besteding van het restbudget voor het Programma verbetering Veiligheid Overwegen is geïnformeerd. ProRail ontwikkelt een soort systeem om knelpuntoverwegen te identificeren. Dat zal regelmatig worden geactualiseerd. Mij lijkt dat er dankzij de uitvoering van de nadere onderzoeken die zij op basis daarvan zullen inzetten, gaandeweg een concreet overzicht van specifieke maatregelen per individuele overwegen zal ontstaan – dat is eigenlijk waarnaar de Kamer vraagt – met bijbehorende kostenraming en planning. Dan haal je dus steeds de slechte eruit en kom je vervolgens met een nieuwe lijst.

Mij is gevraagd naar de normering van de tunnels. In mijn recente brief van 15 maart jl. staat dat de wetgeving inzake tunnelveiligheid bepalend is. Daarin is geen eenduidige norm ingesteld voor het veiligheidsniveau waaraan tunnels moeten voldoen. Ik weet niet of de brief die u hebt gezien, de tunnelveiligheidsbrief over de weg is, die ik onlangs heb gestuurd, maar ik kom in ieder geval met een veiligheidsnorm en ga deze uitwerken. Die norm dient aan te geven wanneer een tunnel veilig is. Over PHS en de snelle uitvoering merk ik op dat in de voortgangsrapportage staat wanneer wij wat gaan doen. In ieder geval is het omvangrijk programma van tientallen infraprojecten tot 2020. 2020 is natuurlijk al heel erg ambitieus. Omdat ze allemaal voor die tijd moeten zijn uitgevoerd, is de realisatie verdeeld over de periode tot 2020. De Kamer weet welke projecten wanneer worden uitgevoerd. Als er versnelling mogelijk is, zal ik daar zeker op inzetten, omdat het een belangrijk project is. De heer Aptroot had het nog over overlast in bepaalde provincies. Daarvan zijn wij ons natuurlijk bewust. Wij proberen die zo veel mogelijk te reduceren. Dit betreft de discussie over de Betuweroute.

ProRail kan verlies maken? Ja, ook ProRail krijgt minder geld van het Rijk voor de realisatie van het spoor. Dit hoort bij de bezuinigingen die wij overal doorvoeren. Wij denken dat ProRail met de budgetten die het nu heeft, goed uit kan komen. Hiermee kom je op de discussie over Sijpe spoor, waarnaar een aantal commissieleden hebben gevraagd. Sijpe spoor is niet zozeer bezuinigingsmaatregel. In de 160 mln. bezuiniging zit die ook maar een heel klein beetje, volgens mij. Het is vooral een maatregel waarmee ProRail het spoor robuuster zegt te kunnen maken. De woordvoerder van de ChristenUnie, maar ook anderen vragen in mijn ogen terecht om hoe ver we daarmee gaan, want Sijpe spoor kan het spoor robuuster maken en daarmee beter voor de reiziger, maar als je het te simpel maakt, kan het ook niet aantrekkelijk voor de reiziger zijn. Als je namelijk alleen maar van A naar B kunt en verder steeds moet overstappen, werkt het natuurlijk weer averechts. Het gaat er in dezen dus om hoe je er met elkaar voor gaat zorgen dat je het belang van de reiziger voorop blijft stellen, maar er tegelijkertijd een aantal bestaande technische moeilijkheden uithalen.

Wij zijn zeer voor het stimuleren van het goederenvervoer, maar daar wil ik nu niet al te diep op ingaan.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb gevraagd om overleg te voeren over de plannen, want het gaat waarschijnlijk om zo'n 2000 wissels. Ik bedoel, ik wil me best laten overtuigen dat het kan, maar ik betwijfel het ook. Ik neem dus aan dat er geen wissel gesloopt wordt voordat er goed overleg is geweest, ook met vervoerders en consumentenorganisaties, en dat daarover aan de Kamer is gerapporteerd.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij antwoordde ik dat ook, maar misschien niet helder genoeg. Ik vind het ook logisch om in debat te gaan over hoe ver je op het spoor gaat en wat je voor de reiziger doet. Dat er geen wissels worden gesloopt? Er worden nu ook wel eens wissels en dingen uitgehaald, maar ik snap de essentie van de vraag van de heer Slob heel goed. Ik ga in op een aantal specifieke vragen, waaronder die om de hoge frequentie-eis Friesland in de concessie op te nemen. De Tweede Kamer heeft natuurlijk veel wensen voor de nieuwe concessie, maar tegelijkertijd zullen we aan de nieuwe concessiehouder vragen om efficiënter te werken. We subsidiëren die niet, dus ik denk dat we vandaag niet moeten bepalen welke onderdelen er al dan niet in moeten zitten, want ik denk dat er nog wel meer wensen in de Kamer leven. Ik denk dat we tegen de tijd dat we de nieuwe concessie bespreken het met elkaar even moeten hebben over wat we essentieel vinden dat er al dan niet in zit. Toiletten

zullen dan voorbij komen en andere onderwerpen. We vragen het allemaal aan de nieuwe concessiehouder.

Wat gaan we doen aan de invoering van ERTMS? Dat gebruikspartijen voor een deel voorkeur hebben voor ATB-Vv is al aan de Kamer gecommuniceerd. Dat doet niets af aan het langetermijnperspectief voor ERTMS. Ik heb de Kamer daar al meerdere keren over verteld, dus nu houd ik het met het oog op de tijd wat korter.

Ik heb over station Emmen Bargeres geprobeerd aan te geven dat het een regiokwestie is en dat die daar wordt opgelost. Ik vraag het onderzoek dat zij hebben gedaan om dat te onderbouwen met liefde op en stuur het naar de Kamer. Dat zal ik doen.

Over koperdiefstal heb ik eigenlijk meteen in de eerste week overleg met mijn collega's gevoerd. Zij hebben extra politie-inzet geleverd, maar het is natuurlijk een eindige situatie, want gezien alle dingen waar wij de politie voor willen inzetten in Nederland, blijft de prioriteit natuurlijk niet eindeloos hierbij liggen. In de Kamer heb ik geantwoord dat we ons vooral hebben beziggehouden met nagaan hoe we het spoor robuuster kunnen maken, zodat er minder snel effecten van koperdiefstal optreden. Hoe komt het dat wij niet kunnen voorkomen dat er nog meer wordt gestolen? Dat is omdat er ongelooflijk veel spoor ligt. Er is maar een klein deel van afgeschermd en er zijn niet overal camera's. Dat kan niet. Dit maakt het lastig om diefstal te voorkomen.

Kan de trein over de Hanzelijn tot Dronten gaan rijden? Ik vind dit een interessante vraag. Ik kijk of dat tot de mogelijkheden behoort.

Ik had de NMa nog. De IVW is tijdelijk aangewezen, mevrouw Van Gent. Deze zomer is er een evaluatie, waarna we een definitieve keuze maken.

De **voorzitter**: Even een praktisch punt: wij moeten deze zaal nu verlaten, want de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties heeft die vanaf 17.00 uur nodig voor een ander overleg. Het is jammer dat we pas later konden beginnen, want anders hadden we dit overleg precies kunnen afronden. Dan had ik de commissieleden namelijk nog twee minuten spreektijd gegeven en had de minister nog even goed kunnen antwoorden. Ik stel voor dat we het hier even bij laten. Ik schors nu dit overleg. De tweede termijn – met een beperkte spreektijd, want we gaan niet het hele debat overdoen; laat de commissieleden dit goed in hun oren knopen – houden wij op korte termijn. Dan handelen we de tweede termijn af. Ik hoop dat dit een goed voorstel is en dat de minister ruimte maakt.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Ik denk met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid dat er een VAO komt naar aanleiding van dit algemeen overleg. Is het handig om te vragen of er op de plenaire agenda iets meer spreektijd kan worden ingeboekt voor dat VAO?

De **voorzitter**: Dat lijkt mij ook onhandig als ik zie hoe vol de plenaire agenda is. Net hebben we ook weer een paar wijzigingen voor morgen door gekregen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik hoor graag wanneer de minister mij kan informeren of het wat wordt met dat doorrijden tot Dronten.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas** Geesteranus: Volgende week.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is fijn.

De **voorzitter**: Dat is dan voor de tweede termijn. Ik heb hier nog een aantal toezeggingen. Die ga ik allemaal niet herhalen. Het was goed, mee

te denken met dat VAO. Ik had ook kunnen vragen of de leden allemaal nog een opmerking hadden. Zo niet, dan had ik kunnen zeggen dat we de tweede ronde hadden gehad. Dat wil ik de leden echter allemaal niet onthouden. Dat is jammer, ook voor de mensen op de publieke tribune.

Minister **Schultz Van Haegen-Maas Geesteranus**: Zelf heb ik natuurlijk ook gevraagd om een reactie op mijn tegenvoorstel, want dan weet ik ook wat ik met de motie van de heer Bashir moet doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit is echt wel even een puntje van orde. Gezien de vraag om een reactie van de minister zou ik graag die offerte van 90 mln. willen kunnen inzien. Die hebben wij namelijk nooit gezien.

De **voorzitter**: Ik zie nu dat wij allemaal vragen hebben. Wij stellen deze vraag gewoon in de tweede termijn. Dan krijgt u antwoord. Ik schors dit algemeen overleg nu.