

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 692

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 27 oktober 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 mei 2016 over de evaluatie winterweer op het spoor 2015–2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 668);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2016 over beheer, onderhoud en vervanging en toekomstbestendig en efficiënt onderhoud van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 669);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 juni 2016 over prestatiegericht onderhoud op het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 671);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2016 over de financiële ontwikkelingen bij het spoorproject Delft (Kamerstuk 34 300 A, nr. 71);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 juni 2016 over de spoortop en de voortgang van grensoverschrijdend vervoer (Kamerstuk 21 501-33, nr. 607);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2016 over infrastructurele maatregelen Derde spoor Duitsland (Kamerstuk 29 984, nr. 674);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juli 2016 over analyse overschrijdingen Basisnet (Kamerstuk 30 373, nr. 62);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 juni 2016 over de herziening gebruiksvergoeding spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 672);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 juli 2016 over de verbeteraanpak verstoringen (Kamerstuk 29 984, nr. 673);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 september 2016 over de onverwachte driedaagse buitendienststelling op de Moerdijkbrug (Kamerstuk 29 893, nr. 205);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 september 2016 met de twaalfde voortgangsrapportage voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de periode 1 november 2015 tot 1 juli 2016 (Kamerstuk 32 404, nr. 79);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 oktober 2016 over het maatregelenpakket terugdringen overschrijdingen Basisnet spoor en met de aanbidding van het verslag Basisnet 2015 (Kamerstuk 30 373, nr. 63);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 4 oktober 2016 over de voortgang van de vervoerconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 686);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 oktober 2016 over de uitkomsten van de Landsdelige OV en Spoortafels 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 687).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

We beginnen met het algemeen overleg over het spoor, een overleg van de Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, degenen die het debat volgen via internet en de Kamerleden van harte welkom. Ik hanteer in eerste termijn een spreektijd van maximaal vijf minuten en sta twee interrupties per fractie toe. Ik sta geen onderlinge discussies toe. Mevrouw Van Tongeren moet aanwezig zijn bij de begrotingsbehandeling van Economische Zaken en zal na de eerste termijn dit debat verlaten. Dit geldt ook voor de heer Smaling. Ook mevrouw Van Veldhoven moet na haar inbreng naar een ander debat. Het is een goede gewoonte dat de beleidsmedewerkers blijven meeluisteren.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Reizen met het openbaar vervoer is een van de beste klimaatmaatregelen, vooral nu de Nederlandse Spoorwegen (NS) al vanaf volgend jaar volledig op groene stroom rijden. Complimenten daarvoor. De Staatssecretaris heeft afgesproken dat vanaf 2025 alle nieuwe bussen emissievrij rondrijden. Daarvoor ook hulde. Reizigers moeten wel met het openbaar vervoer (ov) willen blijven reizen. Afgelopen september was geen fijne maand; materieeltekort, werkzaamheden, verstoringen – uitgerekend op Prinsjesdag rond Den Haag – waren hier en daar een ware beproeving.

Maar het lijkt nog erger te worden. Al jaren achter elkaar wordt bezuinigd op beheer, onderhoud en vervanging. PricewaterhouseCoopers (PwC) constateert dat ProRail er wel in slaagt het onderhoud op peil te houden, maar dat uit kostenoverwegingen de meeste onderhoudswerkzaamheden in de toekomst overdag zullen worden uitgevoerd. Volgens GroenLinks is op dit punt goedkoop duurkoop. Het betekent dat baanvakken overdag niet te gebruiken zijn, waardoor nog meer reizigers en vrachtvervoerders alternatief vervoer moeten regelen. Dat is een slechte reclame voor het ov en jaagt mogelijke ov-reizigers de auto in. Klopt onze inschatting dat het hierbij uiteindelijk maar om een te verwaarlozen jaarlijkse bezuiniging gaat van 40 miljoen op het totale onderhoudsbudget? Kan de Staatssecretaris misschien een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bij deze maatregelen maken, met de gevolgen voor vervoerders? Er zijn minder reizigers in de trein en er zijn dure alternatieve vervoersoplossingen nodig; de goederentreinen zullen zeker in de nacht geluidsoverlast opleveren. De mensen die daar last van krijgen, zitten hier in de zaal. Als er overdag gewerkt wordt, komt er immers nog meer druk op de nacht. Is het een idee om te overleggen met de Minister van Economische Zaken over het economisch belang van het spoor? Aan wegen wordt vaak bijgedragen vanuit het economisch belang. Kan dit ook bij het spoor als het om dit bedrag gaat?

We spraken al eerder over de overlast die wordt veroorzaakt door het niet-aansluiten van de Betuwelijn in Duitsland, waardoor de lijn in Nederland een tijd niet volledig beschikbaar is. De Kamer ontving veel klachten over booggeluid. Er is geen wettelijke normering. Hoe ziet de Staatssecretaris dit? Wil ze dit regelen? Is het mogelijk om treinen

langzamer en niet in de kern van de nacht te laten rijden, zodat mensen nog een beetje kunnen slapen? Dit is een vraag die al tijden door omwonenden wordt gesteld. Ik begrijp dat er een heel ingewikkeld proces voor is, waarin zelfs de tracébesluiten een rol spelen. Kan de Staatssecretaris uitleggen hoe dit zit en of het inderdaad niet mogelijk is om de goederentreinen langzamer te laten rijden?

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wil van het ov de vervoersmodaliteit van de toekomst maken. Daarvoor moet het programma volledig worden uitgerold, maar ook hier is een tekort. De Staatssecretaris heeft dit teruggebracht door in te grijpen, waarvoor onze dank. Dit levert wel versobering op. Het spreekt ons aan dat de Staatssecretaris realistische budgetten en realisatie binnen de vastgestelde budgetten nastreeft. Dit moet echter niet ten koste gaan van de kwaliteit en de kwantiteit. Kan het allebei, goedkoper en nog steeds even goed? Of vallen er hier en daar dingen af die we eigenlijk heel graag willen hebben? Over de positionering van ProRail spreken we op een later moment. Er komt een schriftelijke vragenronde op 9 november. Om het te markeren meld ik dat GroenLinks tegen de privatisering van de NS en ProRail was, maar gedane zaken nemen geen keer. We maken de chaos groter en zijn vier, vijf jaar aan het reorganiseren als we NS en ProRail weer nationaliseren. Die optie steunt GroenLinks niet. Wij steunen de Staatssecretaris in het steviger in handen nemen van de touwtjes, maar het is de vraag of het departement ProRail kan sturen terwijl zij niet rechtstreeks de NS aanstuurt en deze organisaties eigenlijk de twee kapiteins op één schip zijn. Dit komt in het debat zeker aan de orde, tenzij de Staatssecretaris er nu al iets over wil zeggen. GroenLinks heeft steeds gepleit voor een holdingconstructie. We horen nu of op een later moment graag van de Staatssecretaris hoe zij dat ziet en of het soelaas biedt voor de gerezen problemen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Mevrouw Van Tongeren heeft het over privatisering en ProRail. Er is nooit geprivatiseerd, er is verzelfstandigd. Daartussen zit een essentieel verschil dat ik wil benoemen. Het staat constant zo in de krant, het wordt constant door elkaar gehaald. ProRail is op afstand gezet. Dat is iets heel anders dan privatiseren, waarbij men het echt uit handen geeft. De aandelen zijn in overheidshanden. Ik wil dit misverstand meteen aan het begin van het debat wegnemen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik wil best spreken over «marktwerking op het spoor» als dat de lading beter dekt voor mevrouw De Boer. Er zijn stapels onderzoeken, onder andere van de commissie-Kuiken en de commissie in de Eerste Kamer, die laten zien dat zij niet het gewenste succes heeft opgeleverd. Er zijn vervolgens twee scholen. De ene zegt dat het middel nog steeds goed is, maar dat iedereen het jarenlang verkeerd heeft toegepast. Zij houdt dus vast aan het middel en wil het beter toepassen. De andere school, waar GroenLinks en de Staatssecretaris ook toe behoren, zegt dat marktwerking op het spoor in deze vorm zolang is geprobeerd zonder de gewenste resultaten dat het tijd is om terug te gaan naar de tekentafel om iets anders te verzinnen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dit is iets heel anders. Er is voor vervoerders op het spoor inderdaad op sommige plekken marktwerking. Sommige stukken spoor besteden we aan. Er zijn stapels rapporten die laten zien dat het daar beter gaat en goedkoper kan. Ik wil het misverstand uit de wereld helpen dat ProRail is geprivatiseerd. De organisatie is verzelfstandigd. Er is geen marktwerking.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Complimenten aan de Staatssecretaris voor het overzicht dat we nog net voor de vergadering hebben gekregen, waarin het verzoek wordt gehonoreerd om de budgetspanning duidelijk te maken. We zien dat er in ieder geval in twee programma's nog stevige budgetspanningen zijn, ondanks het feit dat de Staatssecretaris bij het PHS al een behoorlijke versobering heeft doorgevoerd en lagere getallen kan presenteren. Daarnaast slaagt ze er ook in om de zaken in perspectief te plaatsen. Het lijkt allemaal mee te vallen als het gaat om 3% van het totale budget tot 2030, maar dat is wel 475 miljoen. De 200 miljoen voor het PHS is ook een stevig bedrag. Er is dus nog heel veel werk te doen. Ik heb er vertrouwen in en hoop dat de Staatssecretaris er keihard aan wil blijven werken. Het is des te teleurstellender dat de Staatssecretaris ook energie steekt in iets wat niets helpt: ze gaat de structuur wijzigen. Ik doel dan natuurlijk op ProRail. Ze moet haar aandacht niet schenken aan de structuur; ze moet haar energie richten op meer geld voor uitvoering in de praktijk. Wellicht kan ze binnen het kabinet strijden voor extra geld voor het ov en infrastructuur in het algemeen. Ik geloof er helemaal niet in dat alle heil van de staat komt en zie dus ook helemaal niets in de huidige structuurdiscussie, omdat ik denk dat de huidige structuur al een prima basis kan zijn voor de uitvoering van datgene wat nodig is. Soms loopt het lastig in de huidige structuur. Dat kan zo zijn. Mevrouw De Boer zegt dat ProRail niet is geprivatiseerd. Misschien moeten we daar later, als alles een beetje op orde is, nog eens over spreken. Laten we op dit moment in de huidige structuur proberen het beste te doen. Dat is doorgaan waar we nu mee bezig zijn, want ik zie andere taken die dichterbij de overheid georganiseerd zijn helemaal niet beter gaan.

De heer **Madlener** (PVV):

De liberale afsplitsing zegt hier dat er meer geld naar het ov moet, maar daar moet de Staatssecretaris voor zorgen binnen het budget van Infrastructuur en Milieu (I en M). Waar gaat dat geld dan van af? Ik ben benieuwd waar dit geld vandaan moet komen. Wij hebben in ons verkiezingsprogramma extra geld vrijgemaakt voor I en M, voor infrastructuur. Als ik de heer Houwers hoor, moet het af van het budget voor wegen of water.

De heer **Houwers** (Houwers):

De heer Madlener heeft mij niet horen zeggen dat dit van het wegenbudget moet. Ik kan me voorstellen dat we vervoer en de wens dat het verkeer in Nederland niet vaststaat zo belangrijk vinden dat we daarvoor in het algemeen meer geld proberen uit te trekken. Die discussie komt nog en ik wilde daar een voorschotje op nemen. Ik ga niet nu bezuinigen op wegen om daarmee meer geld vrij te maken voor treinen. Dat heb ik niet gezegd.

De heer **Madlener** (PVV):

Dat heeft de heer Houwers wel gezegd, want hij zegt dat hij vond dat de Staatssecretaris binnen het budget... oh, binnen het kabinet. Dan heb ik de heer Houwers verkeerd verstaan. Ik heb hem goed verstaan in «binnen het ministerie», maar ik ben het eens met «binnen het kabinet».

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik ben blij dat ik het met de heer Madlener eens ben, want over het algemeen kunnen wij het op het terrein van vervoer goed met elkaar vinden. Ik denk dat er ruimte moet zijn voor investeringen in wegen als dat nodig is. Soms zijn andere maatregelen gewenst, zoals gedragsbeïnvloeding, maar er moet zeker ook geïnvesteerd worden in het ov. Het één hoeft niet ten koste te gaan van het ander.

Ik gaf al aan dat niet alle heil van de staat komt. Daar waar we organisaties dichterbij het ministerie hebben, zoals de Belastingdienst of de

nationale politie, zie ik af en toe ook dingen verkeerd gaan. De huidige structuur kan wat dat betreft best werken.

We hebben zojuist een petitie in ontvangst genomen. Mevrouw Van Tongeren sprak daar ook al even over. Het is inderdaad merkwaardig dat er wel geluidsnomen zijn voor rangeerterreinen, maar niet voor woonwijken waar het spoor doorheen loopt. Dat is wonderbaarlijk. Het is interessant om te weten hoe dit tot stand is gekomen en we moeten hier iets aan doen. We hebben afgesproken dat de Staatssecretaris ons hierover informeert, maar ik wil het toch benoemen. Ik wijs erop dat ik hier geen voorschot neem op hetgeen nog komt. Als we normen stellen is dat één ding, dan hebben we iets op papier en dat is leuk voor de mensen in Groningen, Leiden en vooral Hilversum. Als er echter geen extra geld is om die normen te realiseren, schieten die mensen er niets mee op. We moeten bekijken wat de consequenties zijn.

Ik begrijp dat er een spoortop over grensoverschrijdend spoorvervoer is geweest met vertegenwoordigers van Duitsland en België. Ik ben blij met diverse uitkomsten van die spoortop. Ik kijk uit naar verdere ontwikkelingen van de drielandentrein en mogelijke verbindingen van Eindhoven naar Düsseldorf en Keulen. Ook ben ik benieuwd naar de verdere samenwerking met België in de vorm van een werkgroep. Er blijft naar mijn idee wel een heel prangende vraag over. Er is ook een grens met Duitsland. Is die niet langer dan die met België? Is het een idee om ook te werken aan een werkgroep met Duitsland, om op die manier te bekijken wat daar aan grensoverschrijdend spoorvervoer mogelijk is, bijvoorbeeld in het noordoosten van het land? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de reden is dat dit niet gebeurt of staat dit op stapel?

Ik wil de Staatssecretaris ook vragen naar een punt dat naar voren kwam uit de halfjaarlijkse verantwoording van de NS. Daarin werd aangegeven dat de NS heeft onderzocht of reizigers met een tweedeklaskaartje bij drukte in de eerste klas zouden mogen staan. Het is een detailpunt, maar wel van belang. Ik vat mijn tekst nu even kort samen. Is het niet erg ingewikkeld als dit moet worden beoordeeld door de conducteur? Hoe kan ik weten dat de trein zo vol is dat ik in de eerste klas mag staan, of niet? Krijg ik een boete als ik anders denk dan de conducteur? Is het niet veel handiger om hier nog eens kritisch naar te kijken? Ik denk dat deze regeling alleen maar veel onduidelijkheid veroorzaakt. We hebben al vaak gemerkt dat onduidelijkheid, zwartreizen, boetes enzovoorts aanleiding geven tot vervelend gedrag in de trein en dat willen we voorkomen. We moeten hierover duidelijkheid hebben, terwijl we op dit punt nu alleen onduidelijkheid creëren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik kon helaas niet bij het aanbieden van de petitie zijn en maak daarom even gebruik van de kennis van de heer Houwers om boven tafel te krijgen wat er precies is aangeboden. Er is wetgeving waarin generieke geluidsplafonds zijn vastgesteld. Waar zit dan het extra probleem waarop de heer Houwers doelt bij de normen? Betreft het piekbelasting? Kan hij dit nader specificeren? Dan weet ik, en ook de Staatssecretaris, nog iets beter waar hij op doelt.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik denk dat de Staatssecretaris het wel weet. In de procedurevergadering is gesproken over de brief over dit onderwerp. Mevrouw Van Veldhoven benoemt precies waar het over gaat: de piekbelasting. Het gaat vaak om de gemiddelden. Hier is inderdaad sprake van het ontbreken van normeringen voor piekbelastingen. Het is merkwaardig als we die wel voor rangeerterreinen vaststellen, waar over het algemeen minder mensen zijn dan in woonwijken.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Er staan heel veel onderwerpen op de agenda, waarvan ik er een aantal doorneem. Ik begin met agendapunt 14, al is het maar omdat mensen op de publieke tribune daarvoor gekomen zijn en zij al meerdere keren hun ongenoegen kenbaar hebben gemaakt.

Voordat ik dat doe, begin ik met een compliment, want die traditie houd ik er graag in. Ik vind het hartstikke goed dat het binnenkort mogelijk wordt om de fiets mee te nemen in de intercitiy. Dat is fantastisch. Het is goed dat dat nu voor elkaar is. Ik bedank iedereen die zich daarvoor heeft ingespannen.

Agendapunt 14 gaat over de gemeenten langs de Kennemerlijn. Zij maken zich zorgen over de nieuwe dienstregeling. Zij waren al eerder – hoe zeg ik dat netjes? – het bokje, toen er in 2015 een reductie van het aantal treinen plaatsvond. Dat is nu wederom het geval. Er blijft een aantal stoptreinen over. Het betreft de gemeenten Haarlem, Bloemendaal, Velsen, Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Castricum, Heiloo en Alkmaar. Wij hebben een brief gekregen namens hen. Het leuke is dat ze gedeelde belangen hebben en samen optrekken onder aanvoering van wethouder Dorenbos uit Beverwijk. Vindt er goed overleg plaats tussen die gemeenten en de NS? Dat schreef de Staatssecretaris ons, maar van de gemeenten krijgen wij een ander beeld. Is de Staatssecretaris bereid om deze lijn nog eens nader te bezien in het licht van de nieuwe dienstregeling, zodat ook daar de reizigers het openbaar vervoer naar tevredenheid kunnen blijven gebruiken? Er is hier sprake van een gemiddelde meting en misschien is het aardig om naar de specifieke situatie te kijken, hetgeen überhaupt nooit verkeerd is.

Ik wil de Staatssecretaris iets op het hart drukken. Het is niet aardig om iemand een button op het hart te drukken maar als je hem speldt, gaat je kleding kapot, dus dit is spreekwoordelijk. Het gaat om deze button. Mag ik hem doorgeven? Staat de orde dat toe?

De voorzitter:

Ik sta dit toe omdat het dezelfde button is die de heer Van Helvert draagt. Het leek een beetje carnaval in Limburg.

De heer Van Helvert (CDA):

Deze komt uit Hilversum.

De heer Hoogland (PvdA):

Ik zeg erbij dat de heer Smaling de eerste was die hier dit punt maakte. Hij is er nu even niet. Het is wel zo eerlijk om dat erbij te zeggen. Namens de SP heeft hij hier ooit een filmpje laten zien waarin het booggeluid te horen was. Wij dachten toen nog allemaal dat er niets aan de hand was. Nu weten we wel beter, want dat is ons verteld door de bewoners en de wethouder van Hilversum. Het probleem speelt op meer plekken. Ik weet echt niet of een norm helpt, maar kan de Staatssecretaris hier nog eens op reageren? Kunnen we iets doen voor deze mensen?

In Zeeland is men er ook flink wat minuten op achteruitgegaan met de nieuwe dienstregeling. We kregen een brief van de heer Rooker waarin hij schrijft dat hij, als hij van Hoogkarspel in Noord-Holland naar Vlissingen reist, 43 minuten extra reistijd heeft en 25 minuten moet wachten. Dat zijn onderdelen van de dienstregeling. Mensen gaan er dan echt hard op achteruit. Is de Staatssecretaris bereid te bekijken hoe dat zit en of er nog iets gedaan kan worden aan de reistijd tussen Zeeland en de Randstad? De Staatssecretaris heeft een uitgebreide brief gestuurd over de goede- en routing in Nederland. Het is goed dat zij de problemen die spelen buitengewoon serieus neemt. In Maastricht is er echter sprake van een toename van het aantal treinen, waarbij men binnen de plafonds blijft die zijn toegestaan. Het is heel vervelend, maar het kan. Is men daar goed geïnformeerd over wat er gaat gebeuren? Wij hoorden daar namelijk klachten over. Hoe gaan wij in de toekomst om met dergelijke situaties,

die wettelijk zijn toegestaan maar waarbij het toch wenselijk is dat bedrijven even een briefje aan omwonenden sturen over wat er gaat gebeuren? Men ervaart dat over het algemeen als prettig en het leidt ertoe dat mensen weten wat er gaande is en dan vaak wel bereid zijn om zaken die vervelend zijn te accepteren.

Ik kom op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), het spoorboekloos rijden. Het is voor de PvdA een belangrijk project en we steunen de Staatssecretaris in haar acties om PHS beheersbaar te maken. Er spelen daarbij echter twee dingen. Ten eerste is het de vraag of de doelstellingen nog reëel zijn en of het huidige schema nog haalbaar is in het licht van de financiële beperkingen. Het tweede punt is dat voor de Zaanlijn, die direct verband houdt met de plannen voor PHS, geldt dat de regio om maatwerk vraagt omdat er sprake is van veel meer reizigers in de toekomst. Is de Staatssecretaris bereid te bekijken welke mogelijkheden er zijn om PHS aan te passen aan de wensen die in de regio leven? Tot slot kom ik op ProRail. We bespreken dit onderwerp later en er volgen nog schriftelijke rondes. Wij steunen de inzet van de Staatssecretaris op hoofdlijnen en denken dat het goed is dat de beheersbaarheid van de financiën van ProRail direct onder het ministerie komt te vallen. We hebben echter ook een aantal vragen, met name over het personeel en hun arbeidsvoorwaarden, zoals het salaris en de pensioenen. De Staatssecretaris schrijft dat deze gewaarborgd kunnen worden. Maar hoe dan? We moeten dat zeker weten voordat deze trein gaat rijden. Daarnaast is er natuurlijk de reiziger, die niet de dupe mag worden van een juridische verandering van de status van ProRail. Kan er sprake zijn van btw-doorberekening of duurdere treinkaartjes naar aanleiding van de wijzigingen? Dat is wat ons betreft buitengewoon onwenselijk. We hebben er inmiddels een en ander over gelezen. Kan het gegarandeerd worden? Wanneer neemt het kabinet een definitief besluit over de vorm die het nieuw op te richten zelfstandig bestuursorgaan (zbo) krijgt? Hoelang gaat dit ongeveer duren en wat zijn ongeveer de kosten? Graag een reactie op deze vragen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb een heel principiële vraag. De heer Hoogland benoemt allerlei voorwaarden en onzekerheden. Dat is heel begrijpelijk, want er zijn een heleboel dingen die geregeld moeten worden als je deze stap wilt zetten. Maar wat brengt de heer Hoogland ertoe te denken dat het allemaal zoveel beter gaat als je ProRail dichterbij de Staatssecretaris plaatst, terwijl het waarschijnlijk met dezelfde mensen of hetzelfde type mensen moet gebeuren? Daar begrijp ik helemaal niets van. Denkt de heer Hoogland niet dat de huidige mensen bij ProRail de goede aansturing en de goede dingen kunnen doen? Waarom zou het beter gaan als je dat bij het ministerie doet?

De heer **Hoogland** (PvdA):

De eerste vraag is niet te beantwoorden, want die gaat over wat ik niet denk. Dat is heel lastig. Los van de operationele kant van de zaak, die je niet per se beïnvloedt met alleen het veranderen van de juridische status van het bedrijf – lees: mensen die bij ProRail werken doen goed werk en dat moeten ze blijven doen – denk ik aan het hebben van grip op de financiën, het kunnen synchroniseren van boekhoudingen en het feit dat je niet hoeft te leuren om informatie bij een raad van commissarissen. Ik herinner me de brief die wij kregen van de raad van commissarissen van ProRail. Ik heb hem even doorgekeken. De Kamer had om informatie gevraagd, maar wie stuurde de brief? De raad van commissarissen van ProRail, omdat die er zin in had. Eerder had de raad er geen zin in en deed hij het niet. Ik vind dat een onwenselijke situatie voor een bedrijf waar louter overheidsgeld in omgaat, twee miljard per jaar. We willen dat een bewindspersoon daar grip op heeft en er in de Kamer verantwoording

over kan afleggen en dat het bedrijf onder de Wet openbaar bestuur valt zodat alles transparant en openbaar is en alles conform de systematiek verloopt die wij wensen en niet die een raad van commissarissen of een directeur wenst.

De heer **Houwers** (Houwers):

De heer Hoogland grijpt terug op een periode die inderdaad niet heel fraai was. Er is echter een duidelijke verbetering; er is een nieuwe directie en in mijn beleving is er nu een redelijke samenwerking. Dat hoor ik graag straks van de Staatssecretaris. Ik vraag me dus echt af of de discussie over de structuur de hoogstnoodzakelijke discussie is die we moeten voeren. Moeten we niet eerst over de praktijk en de uitvoering spreken? Ik vraag nogmaals aan de heer Hoogland wat zijn voorkeur heeft: de structuur of de praktijk voor de mensen in het land?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat is een valse tegenstelling, want het gaat erom dat wij ons geen zand in de ogen moeten laten strooien door het voeren van een soort openbaar functioneringsgesprek met de directie of de raad van commissarissen. Ook als die mensen allemaal toppie zijn, blijft het de vraag of het terecht is dat er zo veel overheidsgeld in een organisatie zit die niet direct onder sturing van het ministerie valt. Een organisatie waaraan we moeten vragen of we alsjeblieft de informatie mogen hebben en waarvan we ons kunnen afvragen of we haar niet structureel onder de overheid willen brengen in plaats van ons af te vragen of het met deze directeur nu goed loopt. Want die vraag, ja, dat is nou een van de weinige dingen waar wij echt niet over gaan.

De heer **Houwers** (Houwers):

Dat klopt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Er staan heel veel punten op de agenda. Ik begin met het PHS. De tekorten bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, maar ook de commotie rondom ProRail de afgelopen jaren, hebben duidelijk gemaakt dat er grote financiële knelpunten zijn. Er is weer onderhoud ter vervanging van het spoor tot 2028. Kortom, er moet echt wat gebeuren. Ik loop even een aantal punten langs. We hebben voor de zomer een motie ingediend over PHS, waarin we hebben gevraagd om tussentijds de balans op te maken voor PHS en te toetsen of het nog voldoet aan de huidige uitgangspunten. Dat vind ik heel belangrijk. Kunnen we voor het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) eenzelfde uitwerking krijgen? Want de Staatssecretaris kondigt eigenlijk al aan dat we misschien een spoorlijn moeten schrappen of later moeten voorzien van PHS, maar het gaat wel heel snel en ik wil eigenlijk tussentijds de balans opmaken. Kan de motie ook voor het MIRT worden uitgevoerd? Ik heb de afgelopen jaren gewezen op het belang van het project SpoorData en dat we zicht moeten hebben op de huidige stand van zaken ten aanzien van de veiligheid van het spoor. Volgend jaar wordt dat project afgerond. We gaan over op prestatiegerichte onderhoudscontracten, dus dat is ook een stap in de goede richting. Het debatje ging net al even over ProRail. We kunnen het billijken dat ProRail dichter naar het ministerie wordt gehaald om redenen die mijn collega net al aanhaalde. We hebben hierover al veel vragen gesteld en er volgt nog een apart debat over, want het is geen sinecure. We doen dit niet zomaar even. Met een zelfstandig bestuursorgaan hebben we nog geen rechtsvorm vastgesteld. Daarover zijn heel veel vragen. Hoe gaan we om met de capaciteitsverdeling en met de verkeersleiding? Er komt nog een apart schriftelijk overleg, er moet echt nog veel worden uitgezocht, maar we billijken de stap om de redenen die net al genoemd zijn.

Eén van de maatregelen die er uitspringen bij de aanpak van de bezuinigingen, zeg maar de tekorten, is een hogere gebruiksvergoeding voor de vervoerders. Zij krijgen een hogere gebruiksvergoeding voor de kiezen omdat de tekorten anders nog meer zouden oplopen. De gebruiksvergoeding die ProRail bij vervoerders in rekening brengt, zal volgens de vastgestelde systematiek moeten dalen omdat er inderdaad meer vervoerd wordt. Maar dit slaat in feite ook weer een gat in de begroting. Daarom is besloten om aan de parameters te draaien en te zorgen dat de opbrengst hetzelfde is. Maar eigenlijk zeggen we daarmee niet meer en niet minder dat de rekening van de tekorten bij de vervoerders komt te liggen. Om welk bedrag gaat het? Voordat we overgaan tot verhoging van de gebruiksvergoeding, wil ik wel antwoord hebben op die vraag. Want ik vind dat deze rekening bij ProRail moet liggen en niet bij de vervoerders die niets kunnen doen aan de tekorten die zijn ontstaan bij beheer, onderhoud, vervoer enzovoort.

Ik ga snel over naar het goederenvervoer, de analyse overschrijdingen basisnet. Gelukkig worden er tal van maatregelen genomen. Er wordt toch 110 miljoen euro geïnvesteerd in de Brabantroute, wat hartstikke goed is. Het moet veilig zijn voor de bewoners als de goederentreinen langskomen; gevaarlijke stoffen blijven deel uitmaken van dat vervoer. Ik heb nog een aantal vragen. Hoe staat het met de afstemming van de gebruiksvergoeding met Duitsland en België bij het goederenvervoer? De gevaarlijke stoffen worden voor een deel geherrouteerd en gaan voor een deel via Maastricht. Maar hoe zit dat? Maastricht weet van niks en in het verre zuiden van Limburg is een beetje de paniek uitgebroken. De heer Van Helvert zal er ongetwijfeld nog meer over zeggen, maar hoe zit het met de communicatie over de herroutering van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor? Het is vreemd dat de Staatssecretaris een herrouteringsbesluit neemt waarbij we dat goederenvervoer gewoon kunnen stopzetten. Zoiets doe je pas op het moment dat het niet goed gaat en volgens mij gaan we nu juist de goede kant op. Ik vraag de Staatssecretaris om dat nog niet te doen.

Ik ga heel snel door, want er zijn tal van vragen. Er wordt nu een aantal veiligheidsmaatregelen genomen op het spoor. Worden die ook in de normstelling van de Wet basisnet meegenomen? Het is een heel ingewikkelde vraag, maar veiligheidsmaatregelen die door goederenvervoerders worden genomen, moeten volgens mij meetellen voor een lager risico. Wordt dat allemaal meegenomen?

Ik kom op het Toekomstbeeld OV. De brief daarover staat ook op de agenda. Wanneer speelt de Kamer een rol als het gaat om het toekomstbeeld van het openbaar vervoer? Het komt eind dit jaar naar de Kamer en er is een aantal gesprekken gevoerd met andere vervoerders. Wanneer komt de Kamer hierbij aan bod?

Ik ga snel door naar de Kennemerlijn, want daarvoor zit inderdaad een aantal mensen op de tribune. Ik ben daar afgelopen maandag op werkbezoek geweest. Er zijn heel veel klachten over volle sprinters en intercity's die van de dienstregeling gehaald zijn. Het lijkt wel of op deze lijn bezuinigd wordt om een andere lijn beter uit de verf te laten komen. Er zou overleg moeten zijn, maar naar ik heb begrepen komt dat overleg niet of in ieder geval niet goed tot stand. Kan de Staatssecretaris haar verantwoordelijkheid hierin nemen? In het kader van het MIRT hebben we eerder een aantal feitelijke vragen gesteld: is de lijn rendabel, om hoeveel reizigers gaat het, wat is de punctualiteit van de lijn? Kan de Staatssecretaris op korte termijn ingrijpen en met deze partijen aan tafel gaan zitten? Want het gaat nu niet goed, zo veel is wel gebleken.

Er zitten mensen uit Hilversum op de tribune in verband met het booggeluid. Ik vind het goed dat ze vandaag zijn gekomen om de problematiek onder de aandacht te brengen. We hebben deze week al een brief hierover gevraagd van de Staatssecretaris, maar misschien kan ze nu ook even kort reageren. Het MIRT heeft budgetten die in de aanpak van

geluidsoverlast kunnen voorzien. Ik laat het hierbij, ik ben al ruim over mijn tijd heen.

De voorzitter:

Ik ben soepel vandaag. Maar niet te soepel, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik ben te verkouden vandaag om er veel misbruik van te maken. U hebt weer geluk vandaag.

Allereerst complimenten aan de Staatssecretaris voor de fiets in de Intercity direct. Ik heb wel eens met twee fietsen op Schiphol gestaan toen allerlei andere treinen uitvielen. Ik mocht niet in de Intercity direct. Het is dus heel erg fijn dat dit nu geregeld is, met alle veiligheidsvoorzorgen die daarbij nodig zijn. Veel dank.

Als eerste maar eens het pièce de résistance, dat we niet vandaag behandelen maar waarvan het toch goed is om er iets over te zeggen: ProRail. D66 is er geen tegenstander van om ProRail dichter bij de overheid te brengen, maar we moeten wel alle opties goed tegen elkaar afwegen. Daarom ben ik ook erg blij dat er inmiddels een schriftelijk overleg is gepland en dat er nog een verdere ronde komt. De Staatssecretaris heeft ook een enorm pakket aan informatie neergelegd. We moeten zorgen dat we op basis van een goede analyse met elkaar gaan bepalen welk probleem we willen oplossen en waarom oplossing x of y dan de beste is om het probleem aan te pakken. Daarbij wegen we natuurlijk verschillende elementen: de prijzen van de gebruiksvergoeding maar ook het overheidsgeld van 2 miljard. Hoe zorgen we voor een goede controle en sturing, zodat dat geld doet wat mij ermee willen? Allemaal heel relevante vragen. Ik ben blij dat we nu met elkaar de tijd nemen om dat zorgvuldig te behandelen. Daarbij willen we natuurlijk ook zorgvuldig omgaan met de mensen bij ProRail en ervoor zorgen dat de expertise daar gewaarborgd blijft.

Ik kom op prestatiegericht onderhoud (PGO), beheer, onderhoud en PHS. Ik ben heel blij dat we vanmiddag het overzicht van de tekorten kregen. Ook hiervoor geldt dat we eerst moeten weten hoe het zit voordat we verstandige besluiten kunnen nemen. Alles bij elkaar is er ruim een half miljard, bijna 700 miljoen, aan tekorten: 475 op Beheer, Ouderhoud en Vervanging (BOV) en 200 miljoen op PHS. Vorig jaar hadden we een onderbesteding bij ProRail van 144. Dus hoe zit dat, zou ik de Staatssecretaris willen vragen. Wat betekenen die tekorten voor de reiziger? Waar zien we die terug? Ik zie in het plan van aanpak bijvoorbeeld geen maat voor klanthinder die we acceptabel vinden. Zoals we bij files met voertuigverliesuren werken, zo zou je ook hier kunnen werken met extra ervaren reizigersminuten. Kunnen we deze systematiek goed bekijken met elkaar?

Ik kom op de kostenoverschrijdingen en infrastructurele projecten. Voor het spoorproject Delft hebben we een bedrag gekregen van bijna 40 miljoen. Helaas zijn er tegenvallers. Ik waardeer het dat de Staatssecretaris die op tijd boven tafel brengt. Heeft ze het gevoel dat we er hiermee zijn? Is alles nu boven tafel?

Ik dank de Staatssecretaris voor haar maatregelen voor het terugdringen van de forse overschrijdingen op Basisnet Spoor. Ik realiseer me heel goed dat we gebruikmaken van de trein om gevaarlijke stoffen te vervoeren omdat dat minder gevaarlijk is dan via de weg en dat we Basisnet Spoor hebben gekozen om het ook nog eens zo min mogelijk risicovol te maken. Maar ook langs Basisnet Spoor wonen mensen en ook voor hen moeten we zorgen dat het allemaal binnen de normen blijft. Als we naar de economische ontwikkelingen kijken en een toename zien van het goederenvervoer – dat willen we allemaal graag – wordt het dan niet tijd om te bekijken of bepaalde infrastructurele investeringen kunnen helpen bij het verlagen van de risico-overschrijdingen? Op die manier

gebruiken we niet alleen maar lapmiddelen, maar bepaalde bogen waardoor goederentreinen met gevaarlijke stoffen niet twee keer een bepaald traject hoeven af te leggen. We kennen allemaal het voorbeeld van Halderberge en Kijfhoek. Hoe staat het daarmee? Is de Staatssecretaris bereid om dat soort verkenningen nog eens te doen?

Ik heb een aantal vragen naar aanleiding van de schriftelijke vragenronde. Een optimale afwikkeling van vervoer van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute is natuurlijk heel erg afhankelijk van de samenwerking met de Duitsers. Op welke termijn verwacht de Staatssecretaris duidelijkheid te hebben over de mate waarin het Duitse wettelijke kader kan aansluiten, of aan zal gaan sluiten of voldoende aansluit op de door Nederland geformuleerde normstelling in de Wet basisnet? Is de huidige overschrijding van de wettelijke normen geen aanleiding om op bestuurlijk niveau goede afspraken te maken en daarna pas naar een ambtelijk uitwerkingstraject te gaan?

Ik kom op de piekbelasting, die al even genoemd werd. Het is heel belangrijk dat we die eens heel erg goed bekijken. Want het kan goed zijn dat men gemiddeld over de dag onder het geluidsplafond blijft, maar als dat betekent dat mensen een aantal keren per nacht wakker worden vanwege een enorme piekbelasting, dan bereiken we niet wat we met de geluidsnorm hebben willen bereiken, namelijk het voorkomen van schadelijke gezondheidseffecten. Kan de Staatssecretaris dit goed bekijken, met name waar het gaat om de nacht? Het gaat natuurlijk vaak over de nacht als we spreken over goederenvervoer. Ik sluit me aan bij vragen die daarover door collega's zijn gesteld. Hetzelfde geldt voor de Kennemerlijn. Graag antwoord op de vragen daarover van de collega's, bij wie ik me gemakshalve aansluit.

Het is heel mooi dat er afspraken zijn over grensoverschrijdend spoorvervoer. Een aantal Kamerleden is vorige maand in Duitsland geweest. We hebben daar met onze Duitse collega's over het Bundesverkehrswegeplan gesproken. Een aantal punten kwam daar nadrukkelijk aan de orde, zoals de lijn Venlo-Kaldenkirchen-Dülken en het derde spoor Betuweroute. Heeft de Staatssecretaris al zicht op wanneer zij deze punten, die wij daar hebben gehoord en uitgewisseld, weer kan opnemen met haar Duitse collega's?

De winter komt eraan. Mijn vraag aan de Staatssecretaris: zijn we er klaar voor?

De heer **Madlener** (PVV):

Ik heb nog een vraag. Mevrouw Van Veldhoven is van D66 en dat is toch een beetje de partij die iedereen in de trein en uit de auto wil dwingen. Maar ook de trein geeft veel overlast, zoals de mensen in Hilversum weten. Ik woon zelf ook bij een treinlijn; ik kan erover meepraten. Er zijn echter ook heel veel mensen die last hebben van windmolens. Maakt mevrouw Van Veldhoven zich net zo druk over de mensen die niet kunnen slapen van al die windmolens die vlak bij hun huis worden gebouwd?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

We hebben bepaalde normen die voor alles en iedereen gelden. We hebben externe veiligheidsnormen die ook voor windmolens al gelden; geluidsnormen gelden ook voor windmolens. Die normen hebben we ingesteld omdat we ervoor willen zorgen dat we de gezondheid van mensen niet schaden. Dan moet het niet uitmaken waardoor die gezondheidsschade veroorzaakt wordt. Dus als windmolens daartoe aanleiding geven, moeten we dat ook bekijken.

De heer **Madlener** (PVV):

We hebben hierover al heel veel debatten gevoerd. Er hebben hier heel vaak mensen op de tribune gezeten die last hebben van de windmolens. Die geven ook geluid. Bij windmolens wordt met een gemiddelde

gewerkt, precies zoals bij de treinen. Ik hoor hier altijd een selectieve verontwaardiging. Als er genoeg mensen op de publieke tribune zitten, maakt men zich er ineens druk over, maar voor de rest hoor je ze er niet over, want treinen en windmolens zijn goed en dan kan alles.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik constateer dat de heer Madlener het begrip «selectieve verontwaardiging» netjes demonstreert. Ik ben hierin altijd heel consistent. Als er bepaalde wettelijke normen zijn, moeten die gewoon gelden en dan maakt het mij niet uit waardoor de hinder veroorzaakt wordt. Als er echt overlast is, als een norm wordt overschreden die schadelijk is voor de gezondheid van mensen – ongeacht of het nu luchtkwaliteit, geluid of externe veiligheid betreft – dan moeten we zorgen dat we dat binnen de normen brengen. Sommige gebieden zijn niet geschikt voor windmolens omdat ze daar te veel overlast zouden veroorzaken, maar in andere gebieden kan het prima. Soms kun je op een bepaald spoor niet nog meer treinen laten rijden, ook al zou je dat graag willen, omdat het te veel overlast veroorzaakt.

De **voorzitter**:

De heer Madlener heeft geen interrupties meer, maar mag nu een bijdrage leveren van maar liefst vijf minuten.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Goed, na de selectieve verontwaardiging over de normen. Als de normen maar gehaald worden, is alles goed. Dat is dus niet het geval. Het zijn vaak gemiddelden, ook bij windmolens is dat het geval. Ik heb er inderdaad zorgen over. Wat in Hilversum gebeurt, gebeurt op heel veel plekken in Nederland. Ik noem als voorbeeld het Theemswegtracé bij Rozenburg, waar grote zorgen over zijn. Die treinen maken enorm veel piepgeluiden en als je daar wakker van wordt, heb je daar gewoon heel veel last van. De normen voldoen dus niet. Ik sluit me aan bij de opmerkingen hierover van de anderen. Ik ben blij dat de mensen en ook de heer Smaling daar aandacht voor hebben gevraagd.

Ik kom op ProRail. De stap die de Staatssecretaris wil nemen, waarvan we nog niet precies de details kennen maar in ieder geval wel de richting, lijkt de goede richting voor ons. Het is niet wat wij willen, want wij willen de splitsing tussen NS en ProRail natuurlijk het liefst opheffen en zo ver gaat de Staatssecretaris niet. Mijn fractie moet na alle debatten die nog volgen, beoordelen of we dit steunen of niet. Ik kan dat nu nog niet zeggen. Maar de denkrichting is wel de goede. Ik heb er echter wat zorgen en vragen over. Ik maak me zorgen over de gevolgen voor de reizigers. Het kan toch niet zo zijn dat de prijs van het treinkaartje omhooggaat als gevolg van deze reorganisatie? Misschien kunnen we in het kader waarin de Staatssecretaris deze verandering uitwerkt alvast stellen: het mag niet leiden tot duurdere treinkaartjes. Ook niet voor de zakelijke klanten en ook niet met btw-gedoe. Op dit punt wil ik een duidelijk antwoord hebben. Het is gewoon overheid en vestzak-broekzak. Is de Staatssecretaris bereid om hierover nu helderheid te bieden aan de reiziger, de zakelijke klanten en het personeel?

Ik sprak toevallig iemand die bij ProRail werkt. Ik zei dat als ambtenaren op afstand worden gezet, de mensen daar niet tevreden over zijn, en nu worden mensen misschien ambtenaar en zijn ze ook niet tevreden. Maar goed, mensen zijn natuurlijk ongerust. In dit gesprek bleek al snel dat de mensen gewoon willen weten dat ze er niet op achteruitgaan. Dat moet toch te regelen zijn? Kan de Staatssecretaris nu alvast dat kader schetsen? Het kabinet overweegt die kant op te gaan. Het personeel moet er natuurlijk niet de dupe van worden. Kan de Staatssecretaris daar nu heldere taal over spreken?

Ik sluit me graag aan bij wat er over het winterweer is gezegd. We hebben een evaluatie gehad. We hebben eigenlijk vier heel zachte winters gehad, het was nauwelijks winter, maar ja, het kan natuurlijk zomaar ineens weer een heel strenge winter worden. Hoe staat het met de voorbereidingen op een mogelijk strenge winter?

De overschrijdingen op het project in Delft naderen inmiddels het miljard. Graag een reactie van de Staatssecretaris op de vraag of we het nu hebben gehad of dat er nog meer aankomt.

Ik kom op de Moerdijkbrug. We zien bij het onderhoud van de weginfrastructuur een probleem opdoemen met allerlei bruggen en constructies, kunstwerken genaamd. Dat zien we nu ook bij de trein. Hebben we in beeld wat er aan onderhoud staat aan te komen? De Rekenkamer heeft natuurlijk ook iets gezegd over het onderhoud aan de weginstructuur. Dat moeten we doortrekken naar de trein, want naast de Moerdijkbrug die straks dicht gaat, ligt een andere brug, de HSL-Zuid, waarmee ook grote problemen zijn. Dan hebben we dus op één noord-zuidverbinding, die gigantisch belangrijk is voor Nederland, op twee bruggen problemen. Dat lijkt me niet zo best. Dus ik wil graag weten wat de Staatssecretaris daaraan doet en wat ze daarover kan zeggen.

De NS slaagt er maar niet in de HSL-Zuid echt flink te verbeteren. We hebben weer een rapportage gezien. De afgesproken doelen worden niet gehaald. Wat gaat de Staatssecretaris hieraan doen?

Als laatste, maar ook belangrijke punt noem ik de veiligheid. Er zijn net afspraken gemaakt in het ov over, kort samengevat, hogere straffen, meer beveiligers en lik-op-stukbeleid. Dat was eigenlijk de ronkende krantenkop vandaag. Ik ben daar op zich blij mee, maar het personeel van de NS heeft er weinig vertrouwen in, kon ik tegelijkertijd lezen. Hoe kan dat nu? Tevens hebben we natuurlijk allerlei vloggers gezien die op treinen springen en de conducteur met eieren bekogelen en daar ook flink geld aan verdienen, want zo'n vlog genereert allerlei reclame-inkomsten. Ik heb nog geen vlog gezien van een Marokkaan of iets dergelijks die in de gevangenis zit en roept: mama, ik wil thuiskomen. Ik zie ze alleen nog maar de held spelen met allerlei filmpjes. Het hoeft niet een Marokkaan te zijn, zeg ik er gelijk bij; het is een willekeurig maar herkenbaar voorbeeld. De vloggers geven natuurlijk een heel slecht voorbeeld. Ik erger me daar groen en geel aan, maar de aanpak van de vloggers is boterzacht. Ik wil weten hoe de strengere straffen en het lik-op-stukbeleid er concreet uitzien. Moeten ze gewoon de gevangenis in? Romen we ook de opbrengsten van de vlogs af? Worden er boetes uitgedeeld die hoger zijn dan de inkomsten? Want die gasten lachen zich dood, die zitten daar leuke filmpjes te maken met heel veel hits en verdienen er lekker geld mee. De boete is nog niet een fractie van wat de opbrengst van de vlogs is. Kan de Staatssecretaris concreet aangeven op welke manier we de lui aanpakken die zich in het openbaar vervoer ernstig misdragen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Aanvankelijk wilde ik mijn interruptie beginnen met een opmerking over de beetje slappe inbreng van de heer Madlener, maar hij kwam aan het einde toch nog even los, dus dat deel kan achterwege blijven. Ik heb drie vragen aan de heer Madlener. Allereerst zegt hij dat de prijs van de treinkaartjes niet omhoog mag, terwijl een van de belangrijke redenen dat de gebruiksvergoedingen en de prijs van het treinkaartje omhooggingen, een bezuiniging van Rutte I op ProRail was. Hij vraagt eigenlijk dus iets wat hij zelf anders heeft gedaan. Ten tweede vraagt hij wat we gaan doen bij het winterweer. We hebben daarover een evaluatie gehad. Ik dacht dat hij zelf een idee had over hoe het anders moet of beter kan of dat hij het ermee oneens was, maar hij vraagt naar hoe het nu verder gaat. Ten derde vraagt hij of we het onderhoud in beeld hebben. Ook daarover hebben we uitgebreide brieven gehad. Ik ben het met hem eens dat het allemaal wat sneller en beter mag, maar hij vraagt hoe het er nu uitziet.

Kan de heer Madlener op deze drie punten aangeven wat hij zelf wil? Hij doet eigenlijk alleen concrete voorstellen over veiligheid, die op het terrein van Justitie liggen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ga de vragen maar langs. De treinkaartjes mogen niet duurder worden. We hebben natuurlijk gigantische verspillingen gezien op het spoor. Als ik alleen al kijk naar wat er allemaal is misgegaan met de Fyra, dat kost handenvol geld, daar zit niemand op te wachten, dus de verspilling op het spoor is enorm. Daar heb ik zorgen over.

Ik wil meedenken over een mogelijke stelselwijziging van ProRail, een positieverandering, maar ik wil niet dat de reiziger die gaat betalen. Zeker niet na alle debacles op het spoor waar de heer Hoogland medeverantwoordelijk voor is.

Dan het winterweer. Ja, we hebben een evaluatie gehad en afgelopen winter ging het redelijk goed. Er was echter geen echte winter. Maar als die nu wel komt? Dat is natuurlijk een terechte zorg. We hebben in het verleden gezien dat het gigantisch mis kon gaan en aan een evaluatie van vorig jaar heb ik niet zo veel. Ik wil gewoon dat de Staatssecretaris hier bovenop zit. Dat wil ze zelf vast ook, dus ik neem aan dat ze de zorgen kan wegnemen en zegt dat we zijn voorbereid op een strenge winter. Ik weet dat sommigen denken dat die nooit meer komt, maar wie weet komt er toch nog een.

Dan de laatste vraag, over het onderhoud. We hebben twee jaar geleden een Rekenkamerrapport gehad. De Rekenkamer maakt zich zorgen over het onderhoud aan de weg en dat betrof ook bruggen en viaducten. Met dat rapport is eigenlijk onvoldoende gedaan. We zien nu op de weg allerlei verrassingen, zoals bruggen die dicht moeten. Dat willen we dus niet zien. We willen dat voor zijn. We willen dat goed in kaart wordt gebracht hoe het ermee staat. Ik vind het heel terecht om hier vragen over te stellen, mede omdat die heel belangrijke Moerdijkbrug ineens dichtgaat. Is zo iets niet te voorkomen? Het geeft gigantisch veel overlast. Ik hoop dat de heer Hoogland de zorgen deelt in plaats van mij erop aan te vallen. Ik wil gewoon weten van de Staatssecretaris, die hiervoor verantwoordelijk is, hoe het ermee staat. Is bekend wat er nog aankomt, is er genoeg geld voor gereserveerd en wat is er niet goed gegaan, ook in het geval van de Moerdijkbrug?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dit geeft wel enigszins een beeld. De verspilling is enorm. Die analyse delen we hier allemaal, maar het is nog niet de helft van een oplossing en dat was eigenlijk waar ik naar vroeg. Voor wat betreft het winterweer wil de heer Madlener gewoon garanties dat het niet meer misgaat. Dat snap ik, maar garanties bestaan alleen bij de tweedehands autohandelaar. Hij wil een beeld van het onderhoud. Ja, die bruggen, dat hadden we moeten zien aankomen, dat ben ik deels met hem eens. De levensduur van die bruggen is wel iets waarop je kunt anticiperen, zeker omdat ze gebouwd zijn in de tijd dat ook De Kuip gebouwd is, om maar even een voorbeeld te noemen waar we allebei affiniteit mee hebben. We zien gewoon dat staal op een gegeven moment moe wordt. Maar de enige echt concrete oplossingen van de PVV liggen op het terrein van Justitie. Dus voor de reiziger is het armoe troef met de PVV.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik ben blij dat na deze interruptie blijkt dat de heer Hoogland – mijn oud-collega uit Rotterdam; we kennen elkaar al heel lang – dezelfde vragen stelt als ik en dat het in zijn ogen toch gerechtvaardigd is dat ik die vragen stel. Ik vraag de Staatssecretaris niet de garantie dat het niet zal gebeuren. Ik vraag de garantie dat de Staatssecretaris er bovenop zit en goed in kaart heeft dat ze er het maximale aan doet om het goed te laten

gaan in een strenge winter. Dat is wat ik vraag. Ik vraag niet het onmogelijke; ik ben volksvertegenwoordiger, ik weet dat het ook fout kan gaan en ik heb de taak om deze zorgen hier te uiten. De interrupties van de heer Hoogland zijn misschien meer politiek van aard; dat vind ik dan toch een beetje flauw.

De voorzitter:

Toch is dit wel een politiek debat en is dit de Tweede Kamer, dus moeten we niet uitsluiten dat het over politiek gaat. Ik druk me dan nog heel aardig uit. We gaan het proberen met de heer Smaling, die spreekt namens de SP, ook een politieke partij.

De heer Smaling (SP):

Voorzitter. Even kort over Pro Rail. Het was eigenlijk niet de bedoeling om daar uitvoerig over te debatteren vandaag, maar het gebeurt wel een beetje. Het standpunt van de SP was, is en zal zijn dat de vervoerder en de infrabeheerder contact met elkaar moeten hebben, dus in een bepaalde holdingstructuur moeten zitten, anders dan Air France en KLM, bedoeld om elkaar te versterken en niet onafhankelijk van elkaar te opereren. We moeten vaststellen dat het toch rechtse hobby's uit de jaren negentig waren die ervoor hebben gezorgd dat een van de beste spoorbedrijven ter wereld is gesloopt en in stukjes uit elkaar is gevallen. Dat had niet moeten gebeuren; net als de splitsing van de energiebedrijven, dat hadden we ook niet moeten doen. Het is allemaal tijdverlies geweest en nu zitten we twintig jaar later met de gebakken peren en moet de Staatssecretaris allerlei dingen gaan bepleisteren en beplakken om de zaak aan de praat te houden voor het spoorstelsel in Nederland. Ze is goed op weg, maar het is aan alles te zien – aan financiële zaken en aan dingen die steeds weer de kop opsteken, zoals nu weer met het goederenvervoer en de gevaarlijke stoffen – dat we voortdurend bezig zijn een achterstand in te lopen. Dat is doodzonde, want met zo veel mensen in zo'n vol land is een goed functionerend spoorstelsel zowel voor goederen als voor personen van essentieel belang. De verdere discussie over ProRail wil ik even vooruitschuiven. Er zijn allemaal stukken onze kant op gekomen en daar reageren we nog op. Ik snap dat betrokkenen vanuit allerlei posities daar moeite mee hebben omdat het weer een heleboel reuring en gereorganiseer geeft, wat als staf ook niet prettig is, maar daar komen we dan nog over te spreken.

De brief van 3 oktober is een echte maatregelenbrief, waarin vetgedrukt staat: ik ga dit en dat doen om het basisnetprobleem te kiepen. Ik ben blij met het ontlasten van de Brabanneroute en de Bentheimeroute, dat is goed gedaan. Is dit een blijvende oplossing of gaat zich ergens anders weer een probleem voordoen? We hebben ontzettend veel tijd gestoken in de Wet basisnet, de Eerste Kamer ook en de Wetenschappelijk Raad voor het Regeringsbeleid (WRR) heeft nog een rapport geschreven over risico's. Wat is een risico, een persoonlijk risico, een groepsrisico, wat moet je ermee, wat is acceptabel? Het is een beetje vreemd dat door een groot deel van het land die treinen niet meer rijden, maar nog wel door Oudenbosch, Zevenbergen en Roosendaal en dan ook nog op en neer omdat er geen boog bij Bergen op Zoom is om van Vlissingen in één keer naar Antwerpen te treinen. Hebben we het toch niet goed gedaan? Hebben we bijvoorbeeld over het hoofd gezien dat de Duitsers geen basisnet hebben? Is dat een omissie onzerzijds geweest, om het wat ambtelijk te verwoorden? Daar ben ik benieuwd naar.

Voorts staat in de brief het punt over het beter benutten van de binnenvaart. Er wordt een makelaarsfunctie toebedacht aan het Bureau Voorlichting Binnenvaart (BVB), maar gebeurt het ook? Ik weet dat niet alle goederen geschikt zijn om over water te vervoeren. Maar welke dan wel? Kunnen we iets meer pushen met lokkertjes of anderszins om zo veel mogelijk in die boot te krijgen? In «dat schip», moet ik zeggen, anders

kom ik in een cartoon in de Scheepvaartkrant te staan omdat ik niet weet waar ik het over heb.

Hoe verhoudt zich de Wet basiswet tot de lokale omgevingsnormen? Ik heb het idee dat daar soms een mismatch is en dat zet natuurlijk het hele systeem onder druk.

Met mevrouw De Boer, de heer Hoogland en de heer Van Helvert ben ik in Duitsland geweest. Los van het feit dat het gezellig was om eens een dag uit te zijn met je collega's, was het ook een heel nuttig bezoek. We hebben in Berlijn de collega van Staatssecretaris Dijkzema gesproken. Duitsland is een groot land, maar de man was echt volledig op de hoogte van alles wat er aan grensoverschrijdende wegen, sporen en wateren zijn tussen Nieuweschans en Vaals. Dat viel mij erg op. Er was ook sprake van een grote mate van welwillendheid om datgene wat wij samen willen te bespoedigen. Heeft de Staatssecretaris al met hem gesproken? Heeft ze al gemerkt dat de hoeveelheid goodwill aan die kant enorm is toegenomen door het door mevrouw De Boer excellent geleide werkbezoek? Levert dat ook wat op? Bijvoorbeeld voor de verbinding Eindhoven-Düsseldorf, die bij ons heel hoog op het lijstje stond, maar ook voor Heerlen-Aken – op dit punt is de Staatssecretaris zelf actief geweest en daarover heeft ze gerapporteerd – en de Betuweroute? Zijn er vorderingen met deze route? Gaat hij ooit nog rendabel worden? We hebben ook gesproken over de brug tussen Groningen en Bremen. Die staat wat minder hoog op de prioriteitenlijst aan Duitse kant. Maar misschien ziet de Staatssecretaris nog mogelijkheden om er toch nog een zwieper aan te geven.

De intercity moet terug in Kennemerland. Als je een wedstrijd van Telstar wilt bezoeken is het echt een hopeloze onderneming om er überhaupt te komen. Er zijn ook heel veel mensen die van Alkmaar naar Uitgeest of Haarlem en weer terug moeten, die nu aangewezen zijn op een halfuursdienst en een spitsintercity'tje. Het wordt heel onaantrekkelijk daar. Zeker nu de Velsertunnel in reparatie is, moeten we aan mensen die daarom nu de trein nemen eigenlijk kunnen laten zien dat het spoor een heel goed alternatief is.

Ten slotte het booggeluid bij Hilversum. Ik heb dat ooit een keer opgenomen en ik let er nog steeds op als ik van Amersfoort naar Weesp trein, wat ik vaak doe. Het is nog steeds een drama. Ik weet niet wat de oplossing moet zijn, maar de Staatssecretaris heeft zich er een tijd geleden al over gebogen, dus ik denk dat ze in één keer antwoord kan geven en de oplossing biedt.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Een aantal punten wil ik voorleggen aan de Staatssecretaris. Allereerst het punt over beheer en onderhoud. Ik heb de rekensom niet helemaal meekregen over de onderhoudskosten die worden doorberekend aan de gebruikers. Dat is dus eigenlijk de gebruiksvergoeding. Omdat ProRail bezuinigd heeft, zijn er lagere kosten en zou in principe de gebruiksvergoeding omlaag kunnen. Maar de Staatssecretaris zegt dat er dan minder te investeren is, dus dan doen we dat niet. Maar als de onderhoudskosten naar beneden gaan en de gebruiksvergoeding daar gelijk aan is, dan zie ik niet dat de investeringsruimte anders wordt en dan kunnen we in principe een gelijk treinkaartje of misschien zelfs een duurder treinkaartje hebben of voor goederen iets anders doen, terwijl de kosten wel omlaaggaan. Klopt dat rekensommetje wel? Kunnen we dan iets ertussenin doen? Kunnen we, als de kosten omlaaggaan, aan de ene kant de prijs op dezelfde hoogte houden zodat we meer kunnen investeren en aan de andere kant zorgen dat de gebruiker er voordeel heeft? Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Zijn we klaar voor het winterweer? We hebben een aantal zwoele winters gehad, maar we verwachten wel strengere winters, omdat de Staatssecretaris natuurlijk zeer strenge afspraken heeft gemaakt in Parijs. We verwachten dus weer strengere winters. En dat is ook maar goed, want als de aarde te

veel opwarmt, kan straks ineens de gehele Randstad onder water staan en dat zou verschrikkelijk zijn.

Over de spoortop, het openbaar vervoer, maak ik de Staatssecretaris een compliment. Ze is daar goed bezig. Misschien kan ze nog iets zeggen over de stand van zaken, maar we horen van alle kanten positieve geluiden. De heer Smaling sprak er ook al over.

De maatregelen rondom het derde spoor richting Duitsland betreffen specifiek het tracé Heerlen-Herzogenrath. Komen er treinen met gevaarlijke stoffen door Heerlen? Het ministerie zegt van niet, want het is nogal heuvelachtig in het zuiden, dat is veel te gevaarlijk voor gevaarlijke stoffen. Ik vraag mij af of dat een valide argument is, omdat het grootste gedeelte van Europa best heuvelachtig is en overal door Europa gevaarlijke stoffen worden vervoerd. Alleen Nederland is vrij plat, behalve het zuiden van Limburg, de Utrechtse heuvelrug en hier en daar een viaduct.

Wanneer zijn de omgevingseffecten bekend van het hogere vervoer? GroenLinks heeft al een aantal vragen gesteld over het 's nachts rijden. Daar sluit ik me bij aan. Over het geluid in Hilversum is genoeg gezegd en een reactie van de Staatssecretaris gevraagd.

De reistijd in Zeeland valt een stukje tegen in de nieuwe dienstregeling. Dat zul je altijd zien. De heer Hoogland heeft er al iets over gezegd. We weten dat Zeeland met het openbaar vervoer heel lastig te bereiken is en nu wordt het nog een stukje erger. Ik snap dat we niet alles kunnen wensen, maar misschien kan de Staatssecretaris, als ze binnenkort op de koffie gaat bij de heer Van Boxtel, eens kijken of er nog iets aan te doen is. Want het is een heel zware tegenvaller voor Zeeland, dat qua openbaar vervoer echt in een uithoek van Nederland zit.

Mijn volgende vraag gaat over de bereikbaarheid van treinen voor mensen met een lichamelijke beperking. Natuurlijk is dat lastig om aan te snijden, want we hebben net een verdrag geratificeerd. Toch wil ik voorzichtig vragen naar de stand van zaken. Stations worden steeds beter bereikbaar, maar wij hoorden dat bezuinigd is op het aantal bruggen dat op de treinen gelegd moet worden en dat conducteurs eigenlijk geen opleiding of cursus krijgen om de bruggen op de trein te leggen. Het aantal stations met bruggen wordt daardoor minder en het aantal stations waar je de trein niet goed kunt bereiken, of niet kunt bereiken, neemt toe. Hoe zit dat precies? Dit is juist niet de bedoeling. Hoe moeilijk is het – dat weet ik niet, dus het is een open vraag – om conducteurs allemaal zo'n cursus te laten volgen? Maar misschien praat ik er veel te gemakkelijk over.

Over de Kennemerlijn hebben andere leden al gesproken.

Ik heb nog wel een specifieke vraag over het gebruik van de binnenvaart. De heer Smaling sprak er ook al over. Er wordt al flink tegen geduwd en aan getrokken. We hebben er in een ander algemeen overleg al een keer over gesproken. Het is goed om te doen wat het onderzoek van TNO aangaf: we moeten ervoor zorgen dat wat over het water kan, ook echt over het water gaat. Op het water is plaats genoeg, laat ik het zo zeggen, ondanks de noodklok die onlangs geluid is door de binnenvaart, maar dat hoort vooralsnog bij een ander algemeen overleg.

Ik kom nog heel even op ProRail. We hebben daarover nog een schriftelijk overleg. Dat is heel goed, want nut en noodzaak ervan moeten goed besproken worden. Ik hoor geluiden dat de Staatssecretaris doordraaft op dat punt, als een intercity. Ik ben op zich niet zo'n voorstander van vertragingen, maar in dit geval is het wel goed om alles in de goede volgorde te doen. De Staatssecretaris onderzoekt varianten om het spoor in te delen. Het lijkt mij verstandig om eerst de varianten te hebben en dan pas onomkeerbare besluiten te nemen over de indeling van ProRail. Ik vraag de Staatssecretaris te wachten met het nemen van onomkeerbare besluiten totdat we het schriftelijk overleg en de andere debatten gevoerd hebben. Zo'n haast hebben we er nu ook weer niet mee. Onderzoek eerst netjes wat de beste vorm is voor ProRail en doe het daarmee.

De vergadering wordt van 15.06 uur tot 15.20 uur geschorst.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Voorzitter. Ik verdeel mijn antwoorden in een aantal blokken. In het eerste blok is er ruim aandacht voor beheer, onderhoud en het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Het tweede blok gaat over alles met betrekking tot goederen en de omgeving. Men moet dan denken aan hetgeen is gezegd over het booggeluid – ik begrijp dat de mensen uit Hilversum op een antwoord wachten – en het bredere thema van het Basisnet Spoor. Het derde blok gaat over de dienstregeling en de prestaties van zowel NS als ProRail op het terrein van onder andere het winterweer. Daarna ga ik in op vragen over het Toekomstbeeld OV, Delft et cetera. Tot slot sta ik stil bij het onderwerp ProRail.

Allereerst kom ik op het punt van de tekorten bij zowel het beheer en onderhoud als het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Ik betreur dat in de titel van de brief van vandaag het woord «budgetspanning» staat. Ik vind dat een onmogelijk woord. «Een stukje budgetspanning» zegt helemaal niemand iets. Er is of een risicoreservering of een potentieel dreigend tekort en dan moeten we handelen. Risicoreserveringen reserveer je voor risico's die je feitelijk kunt voorzien. Daarmee is duidelijk wat we bedoelen. Het B-woord, om het maar even zo te zeggen, moeten we in de ban doen. Dat neem ik mijzelf ook voor. Wij voelen geen «stukjes budgetspanning» opkomen. Er is natuurlijk wel het een en ander aan de hand op het terrein van het beheer en onderhoud en op dat van de dreigende tekorten bij verschillende programma's. De vraag van onder anderen mevrouw Van Veldhoven is wat die tekorten voor de reiziger betekenen. Haar onderliggende uitgangspunt hierbij is dat we altijd het belang van de reiziger in het vizier moeten hebben. Dat uitgangspunt deel ik. Wat we ook doen met het bijstellen van de budgetten, in de eerste plaats geldt het belang van de reiziger. Dat geldt ook voor de vervoerder/verlader, want het gaat natuurlijk niet alleen om de passagiers in de trein, maar ook om wat er rond het goederenvervoer gebeurt.

Bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer pakken we het dreigende tekort aan zonder afbreuk te doen aan de doelen van het programma. Dat betekent dat we er nog steeds voor gaan. Het spoorboekloos rijden is van groot belang; we willen meer treinen om aan de groei te kunnen voldoen en hebben een aantal besparingen gevonden die het mogelijk maken om het budget weer op orde te krijgen. Aan het eind van de brief staat echter dat, mocht dit niet zo zijn, het op enig moment noodzakelijk is om te heroverwegen of we alles binnen de voorgenomen tijd voor elkaar krijgen. Zover is het echter nog niet. Eigenlijk doen we precies wat mevrouw De Boer heeft gevraagd: sturen en elke keer dat er een heroverweging moet plaatsvinden die met de Kamer in kaart brengen en samen meemaken. Daarom hebben we op verzoek van de Kamer en ten gunste van de begrotingsbehandeling alles nog een keer handzaam bij elkaar geveegd, zodat de Kamer een wat breder beeld krijgt. Dit hebben we eigenlijk al voor de brief van vandaag gedaan, want de Kamer heeft alle informatie van vandaag al eerder gekregen.

Ik heb op 15 september jl. in een brief aangegeven op welke manier we het tekort bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gaan terugdringen. Dat kan zonder ambities in te leveren. We versoberen het programma, maar het doel van het programma blijft daarmee binnen bereik. In de voortgangsrapportage kan de Kamer precies terugvinden welke versoeringen we hebben gevonden. Zij kan denken aan de transfermaatregel bij Tilburg, die niet meer nodig is, en aan minder beheer- en onderhoudskosten. Ook zijn er minder tractie- en energievoorzieningen en minder wissels nodig dan oorspronkelijk werd voorzien. Daar wordt heel precies op gestuurd. De Auditdienst Rijk (ADR) heeft onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de financiële beheersing verder te verbeteren. Een aanbeveling aan het ministerie is om verdere

versterking van het financieel toezicht op ProRail op te nemen. Die aanbeveling neem ik over. Ik kom hier later op terug. We volgen de ontwikkelingen uiteraard nauwgezet. Zoals gezegd: ik stel vast dat het op dit moment nog steeds reëel is om de doelstellingen van het programma en het schema aan te houden. Het is echter wel een kwestie van de vinger aan de pols houden. Dat gaan we doen. Er is door de heer Hoogland gevraagd of ik bereid ben te kijken naar de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de wensen van de regio ten aanzien van onder andere de lijnvoering van de Zaanlijn. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer pakken we de Zaanlijn aan, zodat er zes intercity's en zes sprinters per uur en per richting kunnen gaan rijden, onder andere door uitbreiding van het opstel terrein in Uitgeest. NS monitort de drukte in de treinen in de spits op deze corridor. In de periode dat het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer nog niet gereed is, zal NS bekijken of er extra materieel inzet nodig is. Het zorgpunt van de regio kan worden aangekaart in de dienstregelingsgesprekken die NS met de regio voert. Overigens heeft dit bij NS al de nadrukkelijke aandacht. Ik antwoordde net eigenlijk al op de vraag van mevrouw De Boer dat ik haar motie uitvoer. Ik heroverweeg het programma niet, maar het moet wel kunnen. Dat was ook de achtergrond van haar vraag. We hebben een set aan maatregelen gevonden waarmee het op deze manier moet kunnen. Als het niet kan zoals het moet, moet het zoals het kan, maar dat is nog niet aan de orde.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Misschien nog niet, maar in de motie wordt gevraagd of PHS nog voldoet aan de oorspronkelijke uitgangspunten. We hebben uitgebreid met de spoorsector gesproken en die zegt dat met kleine maatregelen, die veel minder geld kosten, heel veel bereikt kan worden. Kijk dus ten eerste naar die kleine maatregelen en ten tweede naar de vraag of PHS nog voldoet aan de oorspronkelijke uitgangspunten, zoals de reizigersaantallen, waarop we destijds het besluit hebben genomen. Als het dan zover komt, we hopen dat niet, kunnen we aan de hand daarvan het beste besluiten welke lijn we eruit kunnen pakken en kunnen uitstellen tot na 2030.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zover is het echt nog niet. We doen precies wat mevrouw De Boer zegt. PHS bestaat, naast een aantal heel grote projecten, voor het grootste deel uit heel kleine benuttingsmaatregelen aan het spoor, de stations en de processen eromheen. We bekijken continu of we de goede dingen op de juiste corridors doen en of we de beoogde aantallen treinen kunnen faciliteren. We hebben bijvoorbeeld sinds 2010 naar aanleiding van lagere groeiprognoses de goederenrouting door Oost-Nederland geschrapt en ervoor gekozen om het hoogfrequent rijden over de Zaancorridor vorm te geven met gebruik van ERTMS (European Rail Traffic Management System). Men kan ook denken aan het verdiept aanleggen van het spoor door Vught en de integrale aanpak bij Amsterdam Centraal. Dit gebeurt voortdurend op basis van de laatste gegevens en de noodzakelijke gesprekken die met betrokkenen gevoerd worden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat klopt, maar als je het per spoor bekijkt, is het min of meer ad hoc. Kunnen we geen algehele balans opmaken en volgend jaar bekijken wat we gaan doen nu het anders blijkt te zijn? Ik wil graag een bredere afweging of PHS en al de spoorlijnen nog voldoen aan de oorspronkelijke uitgangspunten. Dat is waar in de motie om wordt gevraagd.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is juist wat een «going concern»-proces is. Het betekent dat we hebben vastgesteld dat er een heel grote noodzaak is om de capaciteit aan

te passen. Er komen elk jaar echt heel veel reizigers bij. Dat is fantastisch. Er is ook behoefte om goederen over het spoor te vervoeren. We hebben op dit moment al het drukst bereden spoor van West-Europa. De noodzaak om dit type maatregelen te nemen, is sowieso heel erg groot. Ik ben het met mevrouw De Boer eens dat we ons voortdurend moeten blijven afvragen of we wel hetgeen doen wat, gelet op de actualiteit, juist is. We hebben de Kamer echter heel uitgebreid met voortgangsrapportages en de gehele santenkraam op de hoogte gehouden van wat we aan het doen zijn. Nu ook weer; waar sturen we bij, waarom doen we dat, wat is de reden die eronder ligt? Dat is een lopende uitvoering van hetgeen mevrouw De Boer gevraagd heeft.

De suggestie dat we dit misschien wel nooit hadden moeten verzinnen, deel ik niet. Ik denk ook niet dat mevrouw De Boer dit zegt, maar er wordt haast gesuggereerd om een gehele review te doen. Dat is aan de orde als we zien dat de huidige sturingsmaatregelen op het financieel beheer niet succesvol zijn. Dan ontstaat er een situatie waarin we ons afvragen of het budget en de ambities passen in de tijd die we ervoor hebben uitgetrokken. We gaan dan ofwel schrappen in de ambitie ofwel meer tijd nemen. Met de verlenging van het MIRT, die gerealiseerd is door de Minister met een beetje steun van mij, moet dat eventueel kunnen. Dat is een grote verdienste van wat er op Prinsjesdag bekend gemaakt is. Ik heb hier en daar mensen horen vragen om meer geld. Ik stel vast dat we dat hebben gerealiseerd, want er is een feitelijke verlenging van het MIRT voor een periode waarin die niet was voorzien. We doen eigenlijk al wat de Kamer vraagt.

Daarnaast wil ik tegen de heer Houwers en de heer Madlener, van de laatste weet ik het niet helemaal zeker, zeggen dat ik tijdens de Algemene Beschouwingen hun voorstellen om tussen begrotingen en in de richting van mijn budget te schuiven, gemist heb. Kan dat kloppen?

De heer **Houwers** (Houwers):

Ja, daar heeft de Staatssecretaris een punt.

De **voorzitter**:

De vraag was ook gericht aan de heer Madlener.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Wie zwijgt, stemt toe.

Ik kom op de toekomst van het onderhoud. Hierover is vorig jaar heel veel gewisseld. Er is door PricewaterhouseCoopers een potentieel tekort van 475 miljoen geconstateerd. Dat moet worden teruggedrongen door het invoeren van besparingsmaatregelen. Deze maatregelen zijn nodig om de kwaliteit van het spoorwagennet op de lange termijn te waarborgen. Er zijn eigenlijk twee tegengestelde bewegingen gaande die maken dat er veranderingen nodig zijn in de wijze waarop we het onderhoud organiseren. Ten eerste nemen het onderhoud en het vervangen van het spoor gewoon toe. Ten tweede zijn de beschikbare tijd voor werkzaamheden en de beschikbare middelen beperkt. Die zaken staan met elkaar op gespannen voet. Dit betekent dat de manier waarop ProRail en anderen het onderhoud aan het spoor uitvoeren, moet veranderen. Dit vraagt om keuzes waarbij de hinder voor de reiziger en verlader door uitval of vertragingen op de korte termijn afgewogen moet worden tegen het belang van de reiziger en de verlader om op de lange termijn een goed en betrouwbaar spoorwagennet te hebben. Daar hebben we voortdurend mee te maken. We treffen met de sector maatregelen om ook in de toekomst het onderhoud en het gebruik van het spoor veilig en efficiënt te kunnen organiseren. Het is belangrijk om daarmee aan de slag te gaan. We doen dat in goed overleg. ProRail heeft daar ook goede voorstellen voor. Er werd een vergelijking met de weg gemaakt, waar we dit eerder hebben gezien. Heel lang vonden de werkzaamheden aan de weg vooral in de

nacht plaats. Ze namen daardoor heel veel tijd in beslag. Daarbij kom je jezelf een keer tegen. We willen dingen naar de nacht duwen om op de korte termijn een aantal vervelende en pijnlijke momenten niet te laten plaatsvinden, maar op de langere termijn hebben we er onwijs veel last van. We zien dat de mensen die het werk moeten doen er opvattingen over hebben en dat de kosten onwijs hoog zijn als we het allemaal naar de nacht duwen. Dat zijn zaken waarmee we rekening moeten houden en waarnaar we verstandig en realistisch moeten kijken. Dat doen we niet voordat we heel goed overleg hebben gevoerd met alle stakeholders die het aangaat. We moeten de rationaliteit bij dit type keuzes goed kunnen wegen.

De heer **Madlener** (PVV):

Ik rijd nogal eens met mensen uit België naar Nederland, ook in de avonduren. Als die zien dat hier 's avonds en zelfs 's nachts aan de weg wordt gewerkt, zijn ze jaloers en vinden ze dat geweldig. Ook in het weekend wordt er gewerkt. Als je snel iets afmaakt, kun je ook snel weer rijden. Dat geldt natuurlijk ook voor het spoor. Ik zou het belang van de kleine uurtjes niet willen onderschatten. Het is voor het personeel misschien een belasting, maar voor de honderdduizenden mensen die er gebruik van maken is het enorm fijn dat ze in de spits en overdag niet stilstaan. Ik kijk naar de zuiderburen; daar zijn soms wegwerkzaamheden waar je langsrijdt en waar helemaal niets gebeurt; in het weekend gebeurt er niets en na een halfjaar is er nog steeds niets gebeurd. Dat moeten we toch ook weer niet willen. Ik ben er wel een beetje trots dat Nederland zo voortvarend 's nachts en in de daluren aan het spoor en de weg werkt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is helemaal niet gezegd dat we dat niet blijven doen. De vraag is alleen wanneer al die extra werkzaamheden moeten plaatsvinden. Er zit in een jaar maar een beperkt aantal weekenden en nachten. Op een gegeven moment is er gewoon te weinig tijd om alles wat nodig is te kunnen opvangen.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg hoe de onderbesteding zich verhoudt tot het tekort. Die is het gevolg van het doorschuiven naar een later moment van maatregelen die we hadden willen nemen. Die dingen grijpen op elkaar in. Ik probeer het altijd zo uit te leggen dat er in de problematiek rond beheer en onderhoud sprake is van een gerimpeld tafellaken. We hebben geld klaarstaan dat ingezet kan worden voor onderhoud, maar dat geven we niet uit. Dat leidt bij de Kamer, en overigens ook bij mij, terecht tot verontwaardiging omdat we dat toch zouden moeten doen. Tegelijkertijd zien we dat er op de langere termijn een tekort is. Het is niet gezegd dat als we het helemaal rechte trekken, we elk probleem hebben opgelost, maar alles wat we uitstellen, betalen we later sowieso alsnog en soms zelfs wel iets meer. Zo werkt dat soort dingen.

De heer **Madlener** (PVV):

Vroeger kon ProRail zelf ook nog wel eens iets uitvoeren. Ze hadden een eigen technische dienst en beheer. Volgens de heer Eringa zijn er nog maar twee mensen die verstand hebben van bovenleidingen. De kennis is voor een groot gedeelte naar de markt gegaan en zit bij de aannemers. Men wordt heel afhankelijk van externen. Ik maak me daar zorgen over. De kennis bij ProRail moet natuurlijk wel in huis blijven, ook voor kleiner onderhoud. ProRail kan best wat zelf doen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zal daar aan het eind van dit algemeen overleg nog iets over zeggen. Ik ondersteun de heer Madlener door te zeggen dat ik het met hem eens ben. Ik wil de discussie niet naar voren halen, maar er is niet één panacee voor alle kwalen. Er zijn een heleboel dingen tegelijk nodig. Het intern

versterken van bijvoorbeeld expertise, ook op het gebied van financieel management, is een noodzakelijke maatregel waarmee men goed bezig is. Ik wil dit op voorhand zeggen, maar ik blijf nog even bij dit blok. Anders ben ik met uitlokking bezig.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Als de mogelijkheden van weekenden en nachten uitgewerkt zijn, kan men overdag werken. Overdag kan men meer doen met minder geld omdat het minder duur is. We hebben al eens eerder gezegd dat als de nachten en weekenden op zijn, we liever hebben dat er een aantal dagen overlast is. Dan kan meer gedaan worden met minder geld. Als we dat niet doen, krijgen we de overlast op andere dagen, omdat er dingen stuk gaan. Dan is de overlast niet aangekondigd. We hebben liever overlast op aangekondigde dagen, dat er overdag gewerkt wordt, dan dat we wegens gebreken overlast op onaangekondigde dagen krijgen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ben het daar helemaal mee eens. Ik vind het een goede en accurate omschrijving. Dat is ook mijn afweging.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is goed om te merken dat we het eens zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Van Helvert is daar heel verbaasd over, maar ik niet. Ik kom bij het punt van de gebruiksvergoeding waarnaar mevrouw De Boer heeft gevraagd. Het is van belang om vast te stellen dat kostenbesparingen bij ProRail als gevolg van de gehanteerde systematiek automatisch tot een lagere gebruiksvergoeding leiden. Hierdoor dalen echter ook de inkomsten van ProRail en is er per saldo minder geld beschikbaar voor onderhoud. Ik heb twee oplossingen, twee kwaden waaruit ik moet kiezen: nog verdergaande extra besparingsmaatregelen voorstellen of de gebruiksvergoedingssystematiek aanpassen op een manier waardoor de opbrengst uit de vergoeding in absolute zin gelijk blijft als er bij ProRail besparingen worden doorgevoerd. De besparingsmaatregelen uit het PricewaterhouseCoopers-rapport grijpen al heel fors in op de wijze waarop de sector het onderhoud organiseert. Als we daarbovenop nog meer besparingsmaatregelen leggen, bijten we onszelf in de staart omdat dit heel grote operationele gevolgen heeft, ook voor de vervoerders. Hoe we het probleem ook wenden of keren: we organiseren hierbij altijd iets waarmee niet iedereen blij is, maar we moeten het op een zo verstandig mogelijke manier doen.

Mevrouw De Boer vroeg hoe het staat met de afstemming van de gebruiksvergoeding met onder andere Duitsland. Zij heeft hierover een motie ingediend en daarmee zijn we aan de slag. Een deel van dit verhaal staat in de brief over het basisnet. Over de prikkels in de verbruiksvergoeding en de prestatieregelingen voert ProRail op dit moment overleg met de goederenvervoerders. In een AMvB (algemene maatregel van bestuur) over prestatieregelingen en prijsprikkels neem ik de afstemming met de buurlanden op. De AMvB komt in het voorjaar van 2017 naar de Kamer.

Het volgende blok gaat over het goederenvervoer, de omgeving, het geluid en het basisnet. Zoals de heer Hoogland terecht memoreerde, was het de heer Smaling die al eerder aandacht heeft gevraagd voor het booggeluid, ook met een geluidsopname die door merg en been ging. Dat het geluid en het probleem er zijn, is mij bekend en hebben we met elkaar kunnen vaststellen. Er is sprake van een snerpend geluid dat voor veel mensen vervelend is. Er is geen regelgeving voor booggeluid op doorgaand spoor, wel voor emplacementen. Dit heeft een technische en historische achtergrond. Ik zal bekijken of het gehanteerde onderscheid

logisch is. Dit brengt met zich mee dat geïnventariseerd dient te worden waar het probleem speelt. Dat hebben we ProRail inmiddels gevraagd te doen. Terecht zei de heer Madlener dat het niet alleen in Hilversum speelt. Dat klopt. Het is echt op meer plekken aan de orde. We moeten inventariseren waar de grootste problemen zitten. Ik heb ProRail ook gevraagd wat eventuele oplossingen kosten, want dat moeten we wel in beeld brengen. Die acties kosten tijd en zijn niet gisteren al klaar. De Kamer heeft mij gevraagd om voor het MIRT-overleg van 28 november a.s. schriftelijk te reageren. Dat zal ik uiteraard doen en dan ga ik ook in op de inventarisatie van ProRail en de piekbelasting met name in de nacht.

Ondertussen is er een kortetermijnoplossing denkbaar. We hebben iets dergelijks eerder met Eindhoven gedaan, waarbij we samen voor de oplossing zijn gaan staan. Er is een mogelijkheid om restjes gel op de rails te spuiten. Dat heten smeerpotten. Ik kan het niet helpen, dat is het technische woord. Als we die financieren, en ik ben ertoe bereid om dit te doen voor Hilversum, is het de vraag aan de gemeente om de onderhoudskosten te dragen. Dan kunnen we voor de korte termijn een oplossing neerleggen. Voor de langere termijn kom ik terug bij de Kamer, maar dan niet alleen voor Hilversum maar ook voor andere plekken. Als er geen budget is, en ik heb dat niet, moet je creatief zijn. In Eindhoven heeft de gemeente zich bereid verklaard om het op deze manier samen met I en M op te lossen. Ik hoop dat dit in Hilversum ook mogelijk is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik begreep tijdens de petitieaanbieding dat de smeerpotten niet helpen. Misschien moeten we naar andere maatregelen kijken. Binnen het MIRT zijn nog budgetten beschikbaar voor geluidssanering en dergelijke en daarom heb ik gevraagd om op die vraag te reageren. De smeerpotten hielpen niet.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat durf ik niet met zo veel stelligheid te beweren. Ik zal het navragen. Dit kan voor de korte termijn een oplossing zijn, maar dan moeten de gemeenten bereid zijn om die samen met ons te dragen. In Eindhoven had men niet exact dezelfde oplossing, maar had men wel de bereidheid om het samen te doen. Alleen naar mij kijken, helpt voor de korte termijn niet. Dan komen we er niet uit. Daar ben ik gewoon heel eerlijk in: dan houdt het op. Ik kom uiteraard voor het MIRT terug bij de Kamer met im grossen ganzen het gehele verhaal.

De heer **Houwers** (Houwers):

De Staatssecretaris zegt dat zij het samen met de gemeenten wil oplossen, maar als zij de oplossing beschrijft, lijkt het niet om groot geld te gaan. Wat is de beweegreden dat de gemeenten dit niet willen? Of zit hier de consequentie aan vast dat het op korte termijn maar ook op lange termijn samsam moet gebeuren? Dan kan ik me voorstellen dat de gemeenten deze kosten wel kunnen betalen, maar dat zij niet willen tekenen voor kosten die zij niet, en de Staatssecretaris wellicht ook niet, kunnen overzien. Is het zo'n probleem of gaat het echt om klein geld?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat het «zo'n probleem» is, zou ik niet willen zeggen. Als we de wet kunnen aanpassen – daarvoor heb ik eerst de inventarisatie nodig – of dit zonder een aanpassing van de wet op een aantal plekken kunnen proberen op te lossen, dan zitten er niet allerlei veronderstellingen aan vast. Het is een aanbod en daar wil ik over praten. Nogmaals, ik heb op voorhand geen aanleiding om te denken dat het niet zal helpen. Ik ben geen expert en ik moet afgaan op hetgeen mij wordt voorgelegd als mogelijke oplossing.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb geen vervolgvraag en misschien is het niet aan mij om dit te zegen, maar ik roep de wethouder op om hiernaar te kijken. Als het inderdaad zo is dat de Staatssecretaris hierbij wil helpen, kan ik mij niet voorstellen dat zij haar eigen bewoners niet wil helpen. Wie weet.

De **voorzitter**:

De wethouder zit op de tribune en kan geen antwoord geven. Dat spreekt voor zich. De Staatssecretaris kan dat ook niet, want zij is niet de wethouder.

De heer **Smaling** (SP):

Het lijkt een klein dingetje, maar dat is het niet omdat de mensen die er wonen er dagelijks last van hebben. Er zijn meer situaties dan alleen die in Hilversum. De Staatssecretaris verwacht dat ProRail de kennis heeft van het moment waarop dit soort overlast ontstaat. Zit het dan in de hoek van het spoor? Als ik op het station van Hilversum sta en de sprinter van Utrecht vanaf Hilversum Sportpark aan komt dribbelen en als een soort python op me afkomt omdat hij een paar keer van spoor moet wisselen, dan verwacht ik dat die piept. Maar die piept niet. Dat is de trein die heel regelmatig vanuit Baarn de bocht neemt. Het is toch een technische kwestie waarbij men kan voorzien welke combinatie van treinstel, spoor en hoek of bocht van het spoor dit soort problemen oplevert? Dan vind ik echt dat de verantwoordelijkheid bij ProRail ligt en niet bij een gemeente die er zonder dat zij dat wil mee geconfronteerd wordt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, ik spreek met ProRail over de vraag waar dit type problemen zich voordoet en wat eraan ten grondslag ligt en bekijk of het mogelijk is om al dan niet met wettelijke wijzigingen voor de langere termijn een oplossing te vinden. Als we voor de korte termijn iets willen doen, en daartoe ben ik bereid, gelet op de druk die erop zit en de overlast die mensen ervaren, ligt er een oplossing die we samen met de gemeente willen uitvoeren. Als dit elders in het land kan en gemeenten dit samen met I en M voor hun bewoners doen, waarom zou dat dan in Hilversum niet kunnen?

De heer **Smaling** (SP):

Kan de Staatssecretaris toezeggen dat als zij dit om wat voor reden dan ook niet regelt, wij een weekje samen aan de Zuiderweg in Hilversum gaan logeren en daarna bezien of er alsnog maatregelen genomen kunnen worden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik vrees dat mijn echtgenoot dat geen goed idee vindt.

Voorzitter. Mevrouw Van Tongeren vroeg of we goederentreinen langzamer kunnen laten rijden. De dienstregeling gaat uit van een vast aantal treinpaden en een bepaalde snelheid. In de nacht zijn er echter minder treinpaden en duurt alles langer. Dan rijden goederentreinen langzamer. De nacht wordt met name voor internationaal vervoer gebruikt. Dat is een economisch belang.

Ik kom bij het thema basisnet. Daar is met de Kamer veel over gediscussieerd. Mijn mensen, de verschillende lokale overheden, de vervoerders en ProRail hebben er in de afgelopen maanden heel hard aan gewerkt om oplossingen te vinden. We zijn gezamenlijk tot een omvangrijk pakket gekomen, dat in een brief aan de Tweede Kamer is gestuurd. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is via het spoor het veiligst. Dit blijkt ook uit onderzoek. Het probleem is alleen dat als er iets misgaat, het goed misgaat. Daar zit bij veel burgers de zorg. Dat is het probleem met het internationale vervoer van gevaarlijke stoffen.

Waarom hebben we een routeringsbesluit in voorbereiding? «In voorbereiding» is iets anders dan dat we het gaan doen, zeg ik tegen mevrouw De Boer. Ik wil het besluit achter de hand hebben indien het voorliggende pakket alsnog onvoldoende blijkt te zijn. Als ik dan een jaar de tijd moet nemen om zo'n routeringsbesluit voor te bereiden, kost dat te veel tijd. Dat geduld hebben de mensen die langs het spoor wonen en de burgemeesters en wethouders niet. Ik zeg er klip-en-klaar bij: dat heb ik ook niet. We gaan ervan uit dat we met het pakket de boel zo goed en zo kwaad als het kan op orde brengen, maar als het niet voldoende is, hebben we dit achter de hand. Dan kunnen we het maar beter alvast klaar hebben staan, dan dat we nog moeten beginnen. Zo zit het in elkaar. We maken met ProRail en DB Netz in november afspraken over de capaciteitsverdeling. We kijken dus ook naar wat we doen in Duitsland. Het punt is nu eenmaal dat het basisnet een typisch Nederlandse polderuitvinding is. We hebben die gedaan omdat we bovenop de Europese regelgeving voor de veiligheid van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen een extra bescherming wilden organiseren. Het is heel complexe wetgeving. We zijn ook nog maar net begonnen. Vervolgens komen er ook nog eens werkzaamheden op de Betuweroute en het derde spoor bij, die er dwars doorheen fietsen en voor ontregeling van de gemaakte berekeningen zorgen.

We hebben het niet allemaal meteen opgelost. Dat kost tijd. We hebben wel een aantal substantiële maatregelen genomen en doen ook het een en ander aan bronbeleid, dus het naar voren halen van investeringen op de Brabantroute en het een en ander op de Benthemroute. De heer Hoogland en de heer Van Helvert spraken over wat er in het zuiden gebeurt en zeiden dat we goed moeten communiceren. Ik weet echter dat de vervoerders de gemeenten in het zuiden van het land een brief hebben gestuurd. Daarnaast hebben we maatregelen getroffen naar aanleiding van eerdere communicatieproblematiek over wat er allemaal speelt tussen lokale overheden, ProRail en onszelf. Dat heeft de Kamer in de brief gelezen. We voeren het gesprek veel regelmatig. Dus ja, het is fatsoenlijk als mensen een briefje krijgen, in dit geval de gemeenten, maar dat is in het zuiden gewoon gebeurd.

De heer Van Helvert had een vraag over Heerlen-Herzogenrath en of het een valide argument was. Op het tracé Heerlen-Herzogenrath kan vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Daarvoor zijn plafonds vastgelegd binnen Basisnet Spoor. In de media werd gesuggereerd dat wij het idee hadden om daar massaal dit type vervoer te laten plaatsvinden. Dat beeld hebben we weersproken. Het tracé kent immers beperkingen aan de lengte en aan de tonnage dat met een goederentrein kan worden vervoerd. Dat heeft mede met hellingen te maken, maar ook met beperkingen aan Duitse zijde, zoals emplacementen in Herzogenrath. Het is dus net iets minder plat dan de heer Van Helvert denkt dat het zit. Ik kom bij de dienstregeling en de prestaties van NS en ProRail. Een dienstregeling is altijd een lastige puzzel. Het is de verantwoordelijkheid van de NS binnen de kaders die ik in de concessie stel, onder andere ten aanzien van een minimumbediening per uur. Men streeft er altijd naar, de NS in dit geval, om bij een nieuwe dienstregeling zo veel mogelijk verbeteringen aan te brengen voor zo veel mogelijk reizigers ten koste van zo weinig mogelijk nadeel voor zo weinig mogelijk reizigers. Men heeft er zelf ook belang bij dat er ruimte wordt gemaakt voor al die reizigers die staan te trappelen, want zoals gezegd groeit het aantal treinreizigers elk jaar met 3%. Zelfs Rover zegt dat de nieuwe dienstregeling per saldo vooral een verbetering voor reizigers is. Op een aantal trajecten gaan meer treinen rijden. Dat is belangrijk vanwege de toenemende vraag naar vervoer. Sommige IC-verbindingen worden sneller. Op enkele stations komen er betere aansluitingen. Helaas, zegt Rover, zitten er ook een paar zure dingen in de nieuwe dienstregeling, die voor sommige reizigers negatief uitpakken. De Kamer heeft eigenlijk de plekken waar dat gebeurt

benoemd. Dat is logisch, want de mensen die heel blij zijn, horen we natuurlijk niet.

De heer Hoogland en mevrouw De Boer vroegen of ik iets kan doen aan de Kennemerlijn, omdat er veel klachten zijn en er veel onvrede is. Het standaardantwoord is dat ik er niet over ga, maar dat zeg ik niet. Ik heb het verzoek gehoord en ik wil de NS best oproepen om er samen met de regio in te duiken. Ik bied echter geen garantie dat het daarmee is opgelost, want een wijziging op een volgende dienstregeling gaat vermoedelijk weer ten koste van andere lijnen en andere groepen reizigers. Als het eenvoudig was, was het probleem al opgelost. Als er een probleem is en de NS kan iets doen, doet men dat vaak ook. Laten we bekijken of er een gesprek plaatsvindt. Ik krijg steeds te horen dat er overleg is, maar dan krijg ik van de wethouder via twitter te horen dat er helemaal geen overleg is. Het kan niet zo zijn dat er wel overleg is, maar dat er wordt gezegd dat er geen overleg is omdat de uitkomst niet bevredigend is. Dan moet men zeggen: er is overleg, maar we waren het niet eens. Dat moet worden gecheckt en dat ga ik doen.

De voorzitter:

Dat is een toezegging. Kunt u aangeven op welke termijn?

Staatssecretaris Dijkma:

Voor het kerstreces.

Mevrouw De Boer (VVD):

Het is heel fijn dat de Staatssecretaris de partijen aan tafel probeert te krijgen vanuit haar systeemverantwoordelijkheid en vanuit het feit dat zij concessiehouder is. We hebben afspraken met de NS gemaakt. De NS moet klantvriendelijk zijn en bekijken waar ze knelpunten kan oplossen. Er zijn hier heel duidelijk een aantal knelpunten. Ik ben daar speciaal op geweest, omdat het een optelsom was. Er zijn meerdere collega's die zich dat realiseren. De dienstregeling kende veertien jaar een verslechtering. Het gaat om een dichtbevolkt gebied waar in de spits mensen naartoe moeten. Het is goed om te bekijken wat er beter kan, zoals aansluitingen en overstapmogelijkheden. Soms rijdt de trein voor je neus weg. Dat gebeurde vanochtend nog, kreeg ik via twitter te horen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris met de partijen aan tafel gaat zitten. Ik ben benieuwd wat daaruit komt. Ik heb in het kader van het MIRT nog een aantal vragen gesteld, dus we komen er denk ik op een later moment op terug.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wil even heel precies zijn: ik ga niet met een aantal partijen aan tafel zitten. Dat doet de NS, want het is haar dienstregeling. De NS geeft de onderliggende berekeningen van het aantal getroffen reizigers als er een wijziging optreedt. Ik leg die berekeningen aan de Kamer voor, zodat we samen kunnen afwegen of het een faire benadering van de NS is of niet. Zo gaan we het doen. Ik maak geen dienstregelingen. Ik peins er niet over. Ik kom op de Zeelandse treinreiziger. De heer Hoogland en de heer Van Helvert hebben daar het indringendst naar gevraagd. De heer Hoogland zei dat men zich zorgen maakt over de steeds langer wordende reistijd tussen Zeeland en de Randstad. Hij noemde als voorbeeld de reistijd tussen Amsterdam en Vlissingen. Het klopt dat de reistijd voor het reizen zonder overstap tussen Zeeland en de Randstad in de afgelopen jaren is toegenomen. Maar als je overstapt in Rotterdam is het verschil met de reistijd in 2011 6 minuten. De nieuwe dienstregeling is vooral geoptimaliseerd voor het verkeer vanuit Zeeland richting Brabant. De reizigers tussen Zeeland en Brabant krijgen een significante reistijdwinst, die kan oplopen tot 12 minuten, bijvoorbeeld richting Breda of Bergen op Zoom. De NS zoekt voortdurend naar mogelijkheden om te bekijken welke verbeteringen kunnen worden aangepakt. Men studeert nu onder andere

op een kleine reistijdverbetering in een volgende dienstregeling vanuit Zeeland in de spits. Wat het aantal reizigers per werkdag in 2015 betreft: ruim 10.000 reizigers reisden via Roosendaal, 6.400 reizigers bleven in de intercity naar de Randstad zitten en 3.700 reizigers stapten over op de intercity naar Breda, Tilburg en Den Bosch. Dit zijn cijfers uit 2015 toen er een slechte aansluiting was met de verbinding naar Brabant. De NS verwacht dat door de wijziging van 2017 het aantal reizigers richting Breda groeit en het aantal reizigers richting de Randstad slechts beperkt afneemt. Dat is een belangrijke uitleg. Men gaat echt niet over één nacht ijs. Er worden afwegingen gemaakt over op welke wijze het grootste aantal reizigers het beste kan worden bediend.

De heer Hoogland vroeg of ik kan ingaan op de stand van zaken rond het herintroduceren van de intercity. Tot 2013 reden er tussen Zeeland en de Randstad elk uur een snelle intercity en een stoppende intercity. De kleinere Zeeuwse stations hadden één trein per uur maar de andere stations twee treinen. In 2013 heeft de NS na overleg met de regio ervoor gekozen om in Zeeland alle intercity's op alle stations te laten stoppen. Daardoor hebben ook de kleinere stations nu twee treinen per uur. Er worden afwegingen gemaakt, maar niet zonder overleg.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mijn collega Albert de Vries uit Zeeland zou hiermee nooit akkoord gaan, maar ik begrijp het dilemma. Ik snap dat er keuzes moeten worden gemaakt en dat er dan ook naar reizigersaantallen wordt gekeken. In dit verband klopt het dat er overleg is geweest met de regio. Daarmee is men zelf verantwoordelijk voor de huidige dienstregeling. Ik kan mij echter voorstellen dat kan worden overwogen om de reistijd op wat langere termijn te bekijken. Als we twee jaar terugkijken, klopt het wat de Staatssecretaris zegt. Als we teruggaan naar 1975, maar dat ligt voor mijn geboortjaar, is de reistijd naar de Randstad vanuit Zeeland een halfuur verslechterd. Dat is wel fors. Het tweede deel van mijn vraag is iets concreter. Vanuit Zeeland werd mij geopperd of er extra spitstreinen kunnen rijden. De dienstregeling wordt dan in stand gehouden, maar wellicht is er in de spits iets mogelijk voor mensen die richting Schiphol of Den Haag moeten, waarmee iets meer snelheid wordt gemaakt. Ik zeg dat met het voorbehoud erbij dat ik snap dat de puzzel dan elders weer tot problemen leidt en dat het ingewikkeld is. De vraag is of het nog nut heeft. In Zeeland zegt men dat een en ander eigenlijk nog eens moet worden bekeken.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het overleg vanuit de regio met de NS is volgens mij altijd mogelijk. Er wordt reeds gestudeerd op een aantal kleine mogelijkheden om reistijdwinst te pakken. Ik ga ervan uit dat een dergelijk overleg altijd kan plaatsvinden. Ik zie wat de effecten zijn, dus daar wil ik niet voor weglopen. De groei van het aantal reizigers in de Randstad maar ook in Brabant en andere plekken in Nederland is vrij explosief geweest sinds het jaar voor de geboorte van de heer Hoogland. Er zijn tussen 1975 en nu heel veel dingen veranderd. Ik weet dat het onderwerp in de bespreking voor een volgende dienstregeling zit, dus laten we de uitkomst daarvan afwachten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De analyse dat er sinds 1975 veel is veranderd ondersteun ik niet. Ik snap wat de Staatssecretaris zegt, maar als haar redenering wordt doorgetrokken, krijg je de situatie zoals in Limburg. De NS heeft de lijnen daar op een gegeven moment verwaarloosd en eraf geknipt. Nu heeft het gebied een impuls gekregen doordat er een nieuwe regionale vervoerder is. Ik zie zo'n scenario voor me in Zeeland. De NS gaat op een gegeven moment verder uitdunnen, wat terecht is op basis van de keuzes die ze heeft met

betrekking tot reizigersstromen, en de bedieningsplicht van twee keer per uur wordt op een minimale manier in stand gehouden met oud materieel. Dat is waar de vrees zit. Het wordt dan alleen maar slechter en op een gegeven moment gaan zelfs wij als tegenstanders van het afknippen van delen van het hoofdrailnet zeggen: als er een lokale concessie kan komen die beter is voor de mensen, dan moet dat maar. Dat is waar wij vrees voor hebben.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat vind ik niet helemaal fair, gelet op de huidige inspanningen om de reistijdverlenging te beperken wanneer je bijvoorbeeld overstapt in Rotterdam. De NS probeert om de regio daar waar het kan op veel plekken tegemoet te komen. Er is een forse reistijdwinst geleverd in de richting van Brabant. Er gaan heel veel Zeeuwen die kant op omdat ze er werken. Er is veel onderling verkeer. Het door de heer Hoogland geschetste doemscenario herken ik niet.

De heer Houwers wil graag regels voor het mogen staan in de eerste klas als het heel druk is in de trein. Als oprechte liberaal raad ik de heer Houwers aan om mij dat niet te vragen. Het is momenteel zo dat als het aan de orde is, de conducteur dat omroept. Dan weet men dat het heel erg druk is en dat men ook in de eerste klas mag staan. Ik zou bij dit soort situaties zeggen: laten we dit land niet volplempen met regels en allemaal protocollen, want daar worden we helemaal niet wijzer van. Deze situatie is gewoon harstikke helder. De conducteurs zijn vakmensen. Zij zien wanneer dit aan de orde is en nodig is en ik vertrouw daarop. Ik weet zeker dat de heer Houwers dat met mij eens is.

De voorzitter:

De heer Houwers wordt uitgelokt als liberaal.

De heer Houwers (Houwers):

Ik beschouw dit niet als een interruptie, want dit is inderdaad uitlokking. Voor wat de regels betreft, ben ik het helemaal eens met de Staatssecretaris. Ik zou bijna zeggen: daar houd ik haar aan, want het is ook in andere situaties wellicht aan de orde. Het is mij vooral te doen om een stukje duidelijkheid te creëren. In het kader van sociale onveiligheid in het openbaar vervoer hebben we gemerkt dat als mensen het ergens niet mee eens zijn, en dat kan bij dit soort dingen maar al te snel als er geen duidelijkheid is, er een vervolg kan komen. Ik wil de situatie met de Staatssecretaris best eerst een tijdje aanzien zonder die regels. Wellicht spreken we er in de toekomst nog nader over. Of anderen na mij.

Staatssecretaris Dijkma:

Goed zo. Ik zal niet doorgaan met uitlokken.

De heer Madlener vroeg naar de doelen en de hsl. We zijn daar in de kabinetsreactie Fyra uitgebreid op ingegaan. De NS en ProRail hebben verbeterplannen om de prestaties op die lijn te verbeteren. We zien de laatste maanden – het is een beetje cross our fingers – dat een aantal zaken vooruitgaat. Ik heb afspraken gemaakt over de versnelling van de IC Brussel. Er loopt momenteel een onafhankelijk onderzoek. We willen weten of de prestaties van de NS op de lijn niet goed genoeg zijn of dat er wellicht andere oorzaken zijn. Er is heel veel gezegd over de moeite van machinisten met de lijn. Dat is belangrijk om te weten. Mij wordt voortdurend gevraagd om door te bijten. Er vindt momenteel een marktverkenning plaats om te bekijken of er anderen zijn die het willen doen. Dat moeten we ook weten als we gaan doorbijten. Daarnaast moeten we weten of de andere vervoerder niet met exact dezelfde ellende te maken krijgt. Anders maken we elkaar hier nu gek met dat er vooral hard geslagen moet worden als het verkeerd gaat, maar als we dan in de lucht slaan, hebben we samen een probleem. De acties worden

momenteel tegelijkertijd uitgevoerd. Het is belangrijk om de uitkomsten daarvan af te wachten. Als ik alle gegevens heb, kom ik er bij de Kamer op terug.

De voorzitter:

De heer Madlener vraagt buiten de microfoon om wanneer dat kan.

Staatssecretaris Dijkma:

Er zijn verschillende momenten waarop verschillende stukken komen. Ik heb die data momenteel niet allemaal op een rijtje. Ik behandel die vraag in tweede termijn, als de heer Madlener dat goed vindt. Er is een marktverkenning maar ook een onderzoek naar het traject. De oplevering van die twee onderzoeken loopt qua tijd niet helemaal parallel.

Er is gevraagd of ProRail en NS klaar zijn voor het winterweer. De Kamer heeft voor de zomer een evaluatie ontvangen over de zachte winter van het afgelopen jaar. Ik zou haast tegen de heer Madlener willen zeggen, maar dat is ook uitlokking, dat hij het klimaatprobleem niet langer moet ontkennen. Dit is het levend bewijs. Ik zal de Kamer in november informeren over de wijze waarop we alle hens aan dek zullen hebben voor het komende winterweer, als dat optreedt. Ik zal onder andere heel goed kijken naar het trainen op alertheid. We moeten ons immers niet in slaap laten sukkelen door een paar zachte winters. Voor hetzelfde geld gebeurt er eens iets gekks en is er opeens wel heel erg strenge vorst. Daar moeten we klaar voor zijn. Volgende week zit ik een jaar op deze post. Een van mijn eerste brieven aan de Kamer ging over het winterweer. Er konden allemaal extra treinen worden ingezet om bovenleidingen van hun bevroren toestand af te helpen. Er is een soort noodpakket aan mogelijkheden en maatregelen waar men elke keer op voorbereid is. In november krijgt de Kamer dat feestpakket weer van mij.

Ik kom op de Moerdijkbrug. De vraag was of er goed wordt opgelet dat de verbindingen naar het zuiden er niet allemaal tegelijkertijd uit liggen. Het zeer korte antwoord is ja. RWS en ProRail stemmen hun onderhoud af. Ik kom bij een heel klein blokje met een paar korte vragen en ik eindig met het blok ProRail. Ik weet waar men op wacht.

Er is gevraagd naar de rol van de Kamer bij het Toekomstbeeld OV. Het Toekomstbeeld OV wordt momenteel in samenspraak met alle betrokken partijen uit de ov-sector opgesteld, dus de overheden, de vervoerders en ProRail. Dat gaat allemaal via de OV- en Spoorafels. De Kamer ontvangt ergens in december een voorstel. Daarna kan met de Kamer het gesprek worden gevoerd over de conclusies en de ambities.

Ik kom op Delft en de vraag of we nu alles hebben gehad. Het gaat de goede kant op met het complexe project. Dat is, denk ik, een understatement. Er speelt nog een discussie over de oplossing voor de luchtdrukproblematiek in verband met de deuren waar van alles mee was. Dat moet nog apart worden bekeken. Ik ga niet nu al mijn vingers en mijn hand in het vuur steken dat er op dit project nooit meer iets misgaat of dat er geen tegenvaller meer komt, want dan maak ik iedereen nu heel blij en hebben we daar later, en ik vooral, heel veel spijt van. Het is een heel complex project gebleken. Tot nu toe zijn we al een paar keer verrast door dingen die niet helemaal goed gingen, maar men is wel bezig om dat zo veel mogelijk in beeld te krijgen. Er zitten echter een paar heel lastige dingen bij.

Meerdere Kamerleden hadden een vraag over het grensoverschrijdend vervoer. Er is goede vooruitgang geboekt op de spoortop in juni. We hebben al eerder met elkaar gesproken over de service voor de internationale reiziger en over het kopen van tickets. De heer Smaling heeft in de Kamer mooie verhalen verteld over wat voor ellende dat met zich meebrengt en hoe ingewikkeld dat was. Ik zeg het dan maar op een vrolijke manier: daar is inderdaad nog een wereld te winnen. We zijn ermee bezig. We werken aan afspraken om verbeteringen met

vervoerders en spoorbeheerders te creëren. Met de Belgische Minister voor Mobiliteit, de heer Bellot, heb ik afgesproken om een werkgroep te starten om de verschillende Belgisch-Nederlandse verbindingen te verbeteren.

We werken samen met de provincies aan het realiseren van spoorverbindingen met Duitsland. De heer Van Helvert gaf daarvoor een compliment. Dank daarvoor, ook richting de provincies, want het is gezamenlijk werk. We zijn met name afhankelijk van het besluit van de Duitse regering en het parlement over de spoorverdubbeling tussen Kaldenkirchen en Dülken. Begin 2017 wordt het Bundesverkehrswegeplan vastgesteld. Onze gezamenlijke lobby was stevig. De Kamer heeft daar overigens ook haar steentje aan bijgedragen en dat stel ik zeer op prijs. In juni hebben we 19 miljoen euro beschikbaar gesteld voor de spoorverdubbeling Heerlen-Landgraaf, om met name het drielandentraject Luik-Maastricht-Heerlen-Aachen mogelijk te maken en op termijn daarmee wellicht een verbinding tussen Heerlen, Aachen en Keulen. We hoeven daar geen werkgroep voor op te richten, want we zijn op al die dossiers al in overleg met de Duitsers.

De heer **Smaling** (SP):

Ik heb een specifieke vraag over het traject Eindhoven-Düsseldorf. Ziet de Staatssecretaris een tempoversnelling aan Duitse kant? Ze heeft het over Kaldenkirchen en Dülken. Zit Viersen er nog in, wat een beetje problematisch was? Zit er een zodanige versnelling in dat aan onze kant bijvoorbeeld het station Eindhoven of het knelpunt Vierpaardjes in Venlo versneld ter hand kunnen worden genomen om die lijn een succes te maken, inclusief dat je op station Venlo niet bij twee automaten een kaartje van verschillende prijzen kunt kopen voor dezelfde bestemming?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik snap wel dat de heer Smaling Vierpaardjes erin fietst. Hij is overigens niet de enige die dat doet. Ik ga er nog eens van dromen, van Vierpaardjes. Laten we eerst afwachten wat in het Bundesverkehrswegeplan wordt besloten. Daar is de lobby ook op gericht. Daar is het een en ander van afhankelijk en daar is alle inspanning op gericht. Ik kom bij de vraag van de heer Van Helvert.

De **voorzitter**:

U gaat iets te snel. U kent het principe van de interruptie. De heer Smaling heeft een vervolgvraag.

De heer **Smaling** (SP):

Het bezoek was heel erg nuttig om van de andere kant van de grens naar je eigen land te kijken. Dat is heel goed om de gedachten te verzetten. Duitsland is een land met negen burens in plaats van twee zoals wij hebben. Daardoor is het anders. Duitsland heeft kerngebieden waar de meeste mensen wonen en waar het geld wordt verdiend. Duitsland heeft het over Noordhavens en Westhavens en die Westhavens zijn wij. Ik heb de brug tussen Groningen en Bremen genoemd. We hebben andere zaken genoemd. We hebben het zelfs nog over het Mittellandkanaal gehad. Dat vinden zij ook een slechte MKBA hebben, maar oké, misschien komt het er ooit van. Ziet de Staatssecretaris in algemene zin een versnelling tussen de projecten die Duitsland en Nederland samen willen? Daar moeten wij op anticiperen. Ik vraag dat, omdat we in het verleden vaak eenzijdig met dingen aan de gang zijn gegaan, zoals de Betuweroute, zonder een en ander goed in tijd af te stemmen met de burens.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik begrijp de laatste opmerking van de heer Smaling, maar dit doen we nadrukkelijk niet meer. Op veel momenten, bijvoorbeeld in het kader van de werkzaamheden aan het derde spoor, heb ik direct contact met mijn

Duitse collega. Overigens zijn we ook met de Belgische partners in overleg. De Kamer heeft hiervan recentelijk een voorbeeld gezien, toen we onze prioriteit betreffende ERTMS herzagen op basis van onder meer het overleg met onze buurlanden. Als we in Nederland iets aanleggen wat over de grens stopt, hebben we immers een probleem. Over het algemeen verlopen de contacten heel goed, maar ik kan niet vooruitlopen op een parlementair besluit in Duitsland. Het enige wat ik weet, is wat onze inzet daar is. De druk is maximaal. Ook de Kamer heeft haar steentje bijgedragen. Meer kunnen we nu even niet doen.

In april krijgt de Kamer weer een voortgangsrapportage over de toegankelijkheid van het spoor voor mensen met een beperking. Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat ik zal bekijken hoe we zaken handig kunnen combineren met andere voortgangsrapportages, zoals bij de concessie. Het aantal stations met assistentieverlening gaat van 107 naar 142 en de opleiding van personeel is voor NS een belangrijk aandachtspunt. De NS heeft in totaal 317 vlinderbruggen in gebruik.

Ik kom nog even terug op de planning. Ik heb een spiekbrieftje gekregen naar aanleiding van de vragen van de heer Madlener. De strikes komen aan bod bij de jaarverantwoording in het voorjaar van 2017, ongeveer in maart. De marktverkenning zet ik graag uit. De Kamer heeft hierover een brief ontvangen. Als zij mij daar snel een go op geeft, kan ik verder en kan de verkenning ergens in het voorjaar klaar zijn. De review op de verbetermaatregelen voor de Intercity direct verschijnt ergens in december. Het betreft een onafhankelijk onderzoek naar in feite de prestaties van de NS. Dan bekijken we ook welke inframaatregelen er genomen moeten worden om windverstoringen en dergelijke tegen te gaan. De Kamer heeft nu enigszins een beeld van de timing.

Mijn laatste blok gaat over ProRail. De Kamer heeft besloten tot een schriftelijke ronde en een debat ergens in december. Ik begrijp de Kamer heel goed. De heer Van Helvert meent dat ik doordraaf. Ik draaf niet door, maar ik pak wel door. Dit doe ik niet voor niets. Het feit dat ik en niet mijn voorganger hier zit, geeft aan dat de veelbesproken en veel bewierookte rust op het spoor een beetje een stilte na de klap is. Er is al twintig jaar lang discussie over de organisatie van het spoor. De Kamer gaf recentelijk aan dat het ook nodig is dat we erover discussiëren. Eigenlijk heeft ze de discussie zelf afgedwongen. Dan moet ze nu ook niet weglomen voor de consequenties. Dat zou een verkeerd uitgangspunt zijn.

Naar aanleiding van de onrust en het rumoer heeft de heer Van Helvert mij terecht gevraagd om de Kamer te informeren. In mijn brief aan de Kamer ben ik er heel nadrukkelijk op ingegaan en heb ik getracht tegemoet te komen aan de gevoelens die er heersen onder de medewerkers van ProRail. Een paar weken geleden heb ik een bezoek gebracht aan de Inktpot en heb ik daar met medewerkers gesproken. Zij hebben zorgen geuit over hun arbeidsvoorwaarden en pensioenen. Die zorgen wil ik wegnemen. Dit doen we aan de hand van het voorstel waaraan we nu verder werken. Het is mogelijk om een en ander via een besluit tot inwerkingstelling van een wet goed te regelen. Hiermee hebben we eerder ervaring opgedaan.

Ik kom op de noodzaak voor het besluit. Op tal van momenten betreffende beheer en onderhoud en mijn rol als stelselverantwoordelijke heeft de Kamer mij gevraagd om verantwoording af te leggen, zo ook vandaag. Hiertoe ben ik zeer bereid, want het is noodzakelijk. De heer Hoogland merkte terecht op dat we spreken over ruim 2 miljard euro van de belastingbetaler. Dit is publiek geld. Er is geen andere capaciteitsverdeler dan ProRail en er is ook geen concurrentie voor ProRail. Naast de pragmatische argumenten – de heer Hoogland heeft een aantal voorbeelden genoemd – om mij als stelselverantwoordelijke verantwoording aan de Kamer te laten afleggen, is er ook het principiële argument dat het spoor en de infrastructuur in het bijzonder een publieke zaak zijn. Heel veel mensen in Nederland zullen het met mij eens zijn. We

kunnen ervoor weglopen dat de Kamer en alle discussies over het spoor al twintig jaar lang gegijzeld worden door een ordeningsdiscussie. Op een gegeven moment kunnen we echter ook stappen zetten waarvan we weten dat ze in alle scenario's die de Kamer verder uitgewerkt wil zien feitelijk no-regretmaatregelen zijn. Als we zouden doen wat mevrouw De Boer diep in haar hart wil, namelijk veel meer marktwerking – ik weet het niet zeker, maar ik kan me voorstellen dat zij dit wil – is het des te belangrijker dat degene die de infra beheert dicht bij de overheid staat en dat het een publieke zaak is.

De heer Smaling, mevrouw Van Tongeren en de heer Hoogland hebben gepleit voor een holdingstructuur op het spoor. Van een publieke organisatie kunnen we echter geen holding maken met als het ware een bv. Ook in die situatie is het een no-regretmaatregel. Daarom heeft het kabinet in april van dit jaar gezegd dat het de stap voorbereidt om van ProRail een publieke organisatie te maken. Hierover hebben we toen al een principebesluit genomen. De suggestie om dit te heroverwegen, is derhalve een «gepasseerd station».

Ontslaat dit ons van de plicht om het verantwoord en goed te doen? Zeker niet! We pakken het stap voor stap aan, in alle zorgvuldigheid. De Kamer heeft altijd het laatste woord. We hebben de Kamer een voorstel gestuurd voor een tussenbesluit. D66 heeft in haar verkiezingsprogramma staan dat zij wil dat ProRail een soort agentschap wordt. Het kabinet wil dit niet, omdat we, zoals de heren Hoogland en Madlener al aangaven, ervoor moeten zorgen dat het personeel rust krijgt en geen zorgen heeft over bijvoorbeeld de arbeidsvoorwaarden. We willen er dus geen agentschap van maken. Wel zijn we van mening dat iets wat publiek is ook publiek moet worden en dat het afleggen van verantwoording optimaal moet gebeuren.

De heer Madlener diende vorig jaar nog een motie in waarin hij vroeg om de raad van commissarissen af te schaffen. Het materiële effect van de voorgestelde stap is dat we doen wat de Kamer heeft gevraagd. Ik zet deze stap niet omdat ik geen vertrouwen heb in de raad van commissarissen. Dat is een heel fundamenteel verschil tussen de heer Madlener en mij. Met het oog op de structuur vind ik het beter om in direct contact met de raad van bestuur te treden. Overigens heb ik bijzonder veel waardering voor het werk dat de heer Eringa en zijn kompanen in de raad van bestuur doen. Dit beluister ik ook in het publieke debat en in de gespreken met alle stakeholders. Ik heb hen hiervoor gecompimenteerd. Ze zaten van de week bij mij aan tafel en waren allen, zonder uitzondering, positief over het huidige werk van ProRail. Ik heb hun gevraagd om het vol te houden. Natuurlijk is een structuurdiscussie geen panacee voor alle kwalen. Integendeel. Als we de laatste jaren bekijken, is het absoluut waar dat een deel van de expertise is weggelekt naar de commerciële kant. De heer Madlener gaf terecht aan dat dit op veel meer plekken bij de overheid het geval is. Als men een echte sparring partner voor een aannemer wil zijn, moet men de inhoudelijke kennis hebben om met verstand van zaken op te treden. Het voordeel van het model dat we nu uitwerken, is dat ik niet met mijn werkschoenen aan naast de heer Eringa op het spoor ga staan. Ik zal mij niet bemoeien met de dagelijkse praktijk. Dat is niet mijn afdeling en daartoe ben ik ook niet geëquipeerd. Ik wil de Kamer antwoord kunnen geven op vragen over het financieel beheer of over de langetermijnmaatregelen voor beheer en onderhoud. Als de ADR mij vraagt om ervoor te zorgen dat een en ander dicht bij elkaar komt, wil ik daar volmondig «ja» op kunnen antwoorden. Dat is de onderliggende discussie. Ik wil het graag zorgvuldig doen. Het is goed dat de Kamer een vragenronde houdt. We zullen de Kamer zo goed mogelijk van antwoorden voorzien.

De Kamer heeft een reeks rapporten ontvangen. Ik hecht eraan te zeggen dat niet alle rapporten van mij zijn. In overleg met ProRail hebben we een werkdocument gemaakt. Het is echter niet van ProRail. Laatstgenoemde

heeft namelijk een andere opvatting, wat mag. Deze is terug te vinden in het door ProRail zelf georganiseerde en betaalde Stibbe-rapport. Ik weet niet waarom ProRail hiervoor gekozen heeft. Dat moet de Kamer maar aan ProRail zelf vragen. Ik ben voorstander van open governance. Als er een rapport verschijnt, moet de Kamer dit ontvangen. Op verzoek van ProRail hebben we ook een review op het proces laten uitvoeren door The Boston Consulting Group, de huisconsultant van ProRail. Feitelijk is het een extra rapport. Het spijt mij dat ik de Kamer een paar rapporten heb gestuurd. Ze zijn niet allemaal van mij. Mensen die dit wellicht dachten, weten nu dat dit niet het geval is. Ik vind dat de Kamer alle rapporten moet hebben, want ik heb ze ook. Laten we het proces ordentelijk met elkaar bediscussieren. Hier ben ik een groot voorstander van. Er was heel veel discussie en ik kon eigenlijk niets zeggen. Ik zou voortdurend moeten zeggen: sorry, Kamer, ik ben nog in overleg. Dit was niet houdbaar voor mijn positie in het debat. Ik voorzag namelijk al dat de meest verregaande conclusie, die over het agentschap, voor mij niet de meest ideale optie zou zijn vanwege de kosten en de impact voor de medewerkers van ProRail. Ik heb mijn collega's in het kabinet hiervan weten te overtuigen en ben hun zeer erkentelijk voor de brede steun die ik heb gekregen voor mijn stap. We gaan de discussie vandaag niet afronden. De Kamer heeft een heel nauwkeurig traject voor ogen. Dit lijkt mij uitstekend. Samen met de stakeholders werk ik zorgvuldig een transitie-model uit. De Kamer krijgt dan een antwoord op al haar vragen hieromtrent. Mijn uitgangspunt is simpel: niet alleen de medewerkers van ProRail mogen er geen hinder van ondervinden, maar ook de reiziger niet. Samen met de betrokken departementen zijn we bezig om dit aspect van het vraagstuk te kunnen waarmaken. Vervolgens zal ik het aan de Kamer voorleggen en moet zij mij zeggen of het een goede stap is of niet. De heer Houwers weet dat ik niet zomaar iets doe. Ik heb er echt goed over nagedacht. Ik zit hier nu een jaar. Het feit dat ik er zit, is het bewijs dat er wat aan de hand was. Ik heb mij echter voorgenomen dat ik niet enkel op de winkel wens te passen, maar dat ik ook iets ga doen. Dat is op elk onderwerp mijn voornemen. De impasse in de discussie moet nu eens doorbroken worden. Anders voeren we over een jaar exact dezelfde discussie.

Ik kom op mijn laatste punt. Er is flink gesuggereerd dat de discussie gaat over het al dan niet hebben van vertrouwen in mensen. Dat heeft er helemaal niets mee te maken. Een en ander mag nooit afhankelijk zijn van de goede contacten tussen mensen of het vertrouwen in mensen. De discussie gaat over het stelsel, over zowel de pragmatische als de principiële kant, en heeft niets te maken met waardering dan wel een gebrek aan waardering voor al het goede werk dat de medewerkers van ProRail op dit moment doen. Ik spreek niet alleen mijn waardering uit over de raad van bestuur, maar ook over alle mensen binnen de organisatie die het werk doen en die het de afgelopen jaren zwaar hebben gehad omdat ze vaak ongewild onderwerp van gesprek waren. Dit moet stoppen. Daarom moeten we nu een paar verstandige dingen doen.

De heer **Madlener** (PVV):

De Staatssecretaris probeert duidelijke taal te bezigen. Hier ben ik blij om. Ten aanzien van het personeel klinkt het nog een beetje vaag. Ik dacht dat het personeel heel blij zou zijn omdat men straks misschien ambtenaar wordt. Een ambtenaar geniet immers bescherming en heeft allerlei voordelen. Erop achteruitgaan leek mij dus niet in de vraag. Het uitgangspunt van de Staatssecretaris is dat het uiteindelijk niet moet leiden tot verslechtering. Kan zij wat nadrukkelijker garanderen dat een van de vereisten voor haar volgende stap is dat het personeel van ProRail er niet op achteruitgaat?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ja, ik kan de heer Madlener de door hem gewenste duidelijkheid verschaffen. Via een zbo kunnen de huidige voorwaarden en pensioenen behouden blijven. Met deze rechtsvorm kunnen we het regelen zoals de heer Madlener schetst. Dat is ook mijn inzet.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De Staatssecretaris heeft een prachtig betoog gehouden en zij kijkt er heel betrokken en bezorgd bij. Enkele punten in haar betoog kloppen echter niet. Deze wil ik rechtzetten. De Staatssecretaris benadrukt een aantal keren dat het feit dat zij hier zit, illustreert dat er veel discussie over ProRail was. Zij zegt min of meer dat de vorige Staatssecretaris is opgestapt vanwege ProRail. Dat is niet waar. Het klopt dat er op hetzelfde moment een stevige discussie over ProRail werd gevoerd. De vorige Staatssecretaris is echter afgetreden naar aanleiding van het Fyra-rapport. In het Fyra-rapport staat niets negatiefs over het functioneren van ProRail. Sterker nog, er staat zelfs een compliment over ProRail in. De verbinding die de Staatssecretaris legt, is niet terecht.

Naar aanleiding van de Fyra-enquête heeft de Staatssecretaris toegezegd om vier varianten uit te werken over de wijze waarop we met de spoorindeling moeten omgaan. Hiervoor heeft zij een groot compliment gekregen, ook van het CDA. Mijn fractie vindt echter dat de Staatssecretaris doordraaft, omdat zij de vier varianten nog niet heeft uitgewerkt maar wel alvast een grote stap voorwaarts zet door van ProRail een publieke organisatie te maken. Zodra de vier varianten zijn uitgewerkt, zegt ook het CDA misschien wel dat het beter is om ProRail bij het ministerie onder te brengen. Tot die tijd vraagt mijn fractie zich echter af waarom we zo moeten doordraven.

De Staatssecretaris zegt dat zij alles doet in goed overleg met de stakeholders. Dat is niet waar. De stakeholders zijn een keer bij de Staatssecretaris geweest en hebben vernomen dat zij van ProRail een publieke organisatie wil maken. Er is geen sprake geweest van goed overleg. Er is niet gevraagd of ProRail het een goed idee vindt. Aan de medewerkers en vervoerders is deze vraag evenmin gesteld. De Kamer heeft dit wel gedaan tijdens een rondetafelgesprek en men vond het niet direct een goed idee. Kan de Staatssecretaris rekening houden met de situatie van alle stakeholders en wachten met het nemen van onomkeerbare besluiten totdat het schriftelijk overleg en het debat zijn geweest? Dan krijgt zij wellicht een veel bredere steun van de Kamer, voor goede maatregelen. Nu stuit de Staatssecretaris op enige obstructie in de procedure.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Er kan best veel gezegd worden over de duiding die de heer Van Helvert aan het verloop van de geschiedenis geeft. Zijn opmerking over het aftreden van mijn voorganger is formeel waar. Materieel was er in de maanden voorafgaand aan het aftreden een heel heftige discussie gaande over onder meer het beheer en onderhoud. Ik kan mij herinneren dat ook de heer Van Helvert zich hierin uitermate goed geroerd heeft. Laten we dit bij het herschrijven van de geschiedenis vooral in het achterhoofd houden.

Als we over 2 miljard euro publiek geld spreken, vind ik dat het om pragmatische en principiële redenen een publieke zaak moet zijn. Ja, we hebben overleg met de stakeholders. Het is zeker geen publiek geheim hoe zij zich uiten in de discussie. Alle punten van zorg willen we van een goed antwoord voorzien. Hiermee geef ik de Kamer geen garantie dat de stakeholders het altijd met mij eens zullen zijn of blijven. De stakeholders kunnen weliswaar aangeven of zij al dan niet een discussie over de ordening wensen, maar de Kamer heeft er al toe besloten toen zij de voorstellen van de enquêtecommissie overnam. Er zijn mensen die de discussie nu niet willen voeren omdat zij rust willen. Wanneer willen zij dit

dan wél doen? Over een jaar? Is het dan wél rustig? Het probleem is niet dat men de discussie niet wil omdat deze onrust teweegbrengt. Onrust ontstaat op het moment dat men handelt. We kunnen elkaar heel lang bezighouden met heel veel discussies waarvan we op voorhand weten dat ze tot niets leiden. Dat hebben we de afgelopen twintig jaar gezien. Hier ben ik geen voorstander van.

Nogmaals, in april heeft het kabinet al het principebesluit genomen om ProRail publiek te maken. Ik heb de Kamer beloofd dat we dit in alle zorgvuldigheid doen en dat we de Kamer meenemen in alle afwegingen. We hebben nu een tussenbesluit genomen, geen eindbesluit, waarmee we een van de varianten, het agentschap, uit het spel hebben gehaald. Als de heer Van Helvert dit de beste variant vindt, dan moet hij dat nu zeggen. Ik verwacht echter niet dat hij dit vindt. Laten we onze energie steken in iets wat wel kansrijk is: de zbo. Deze variant leg ik voor aan de Kamer. Zij zegt vervolgens op haar beurt of ik het al dan niet mag doen. Dat is de aanpak. Als de heer Van Helvert meent dat dit geen onomkeerbare stap is, zijn we het met elkaar eens. Aan het einde van de dag beslist de Kamer.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De Staatssecretaris merkte terecht op dat ten tijde van het aftreden van haar voorganger als gevolg van de Fyra-enquête er een discussie speelde over ProRail. Hieraan memoreerde ik al in mijn eerste interruptie. Ik wil toch stellen dat we vooral kritiek hadden op de toenmalige directie van ProRail, maar die is inmiddels vervangen. We hadden ook kritiek op het optreden van de Staatssecretaris en op de manier waarop een en ander op het ministerie georganiseerd was. Juist daarop was heel veel kritiek en niet zozeer op de positie van ProRail. Ondanks alle kritiek heeft de gehele Kamer, behalve de SP misschien een keer, nooit gevraagd om een herpositionering, maar om een betere sturing via de al bestaande maatregelen. Als de Staatssecretaris dan bij de Fyra-enquête ineens komt met «we gaan het allemaal herpositioneren», vind ik dat vreemd, evenals het feit dat het zo heel erg snel moet. Mijn vraag is niet om te stoppen met dit alles omdat het een slecht voorstel is, maar om geen onomkeerbare stap te zetten en even te wachten. We hebben al twintig jaar zitten rommelen, dan maken de komende drie maanden ook niet meer uit. Ik vraag de Staatssecretaris dus te wachten met verdergaande stappen, zeker met onomkeerbare stappen, tot na het schriftelijk overleg waar de Kamer specifiek om heeft gevraagd en het debat. Dan krijgt ze misschien meer steun voor de stukken, ook van het CDA. Wij vragen haar nu echter even te wachten totdat ze de variant heeft uitgewerkt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik ga door met het uitwerken van de variant zoals die in de brief aan de Kamer beschreven is. Dat betekent dat we daarover verder overleg voeren met de stakeholders. Dat betekent ook dat een manier om een aantal van de vraagstukken goed te regelen aan de Kamer wordt voorgelegd. Onder anderen de heer Madlener heeft mij gevraagd om daarvoor te zorgen. Aan het eind van dat proces zegt de Kamer of ze het een goed idee vindt. Zo zit het volgens mij: regering, regeer; Kamer, controleer.

Ik bereid dus een voorstel voor dat aan de Kamer wordt voorgelegd. De ultieme stap, namelijk de beslissing om het ook uit te voeren, is aan de Kamer, maar ik werk het nu wel uit. Dat heb ik me voorgenomen, daarvoor heb ik een mandaat binnen het kabinet en dat ga ik ook doen. De Kamer krijgt het voorstel in december voorgelegd. Wij zullen daarin ook de schriftelijke ronde meenemen en alle andere kwesties die we tegenkomen. Dan kan ik de Kamer ook het goede antwoord geven op alle vragen die de heer Van Helvert en de andere woordvoerders mij terecht stellen. Ik denk dat de Kamer dat ook van mij verwacht.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit is dan mijn tweede interruptie. Als de Staatssecretaris nu doorwerkt naar een zbo, vind ik dat een onomkeerbare stap. Uit alle varianten trekt ze er eentje, terwijl er misschien uit een breder onderzoek nog veel betere varianten komen. Alsof we altijd zo tevreden zijn over zbo's. Het UWV is er zo eentje; nou, daar zijn we tevreden over. En het CBR; nou, daar gaat het echt geweldig. Zo kunnen we nog een aantal zbo's noemen waarbij we net zo goed vragen hebben. Een zbo geeft geen garantie dat de structuur verbetert. Het gaat om de attitude en daarop hebben we altijd kritiek gehad. Daarom vraag ik de Staatssecretaris eerst de varianten uit te werken. Dat had ze ook beloofd. Daarna kiezen we pas. Dan heeft ze misschien meer steun dan ze denkt.

Staatssecretaris Dijkma:

Nogmaals, op dit punt zijn we het oneens, want ik ga geen variant uitwerken waarvan ik nu al weet dat ik er nooit een pleidooi voor zal houden om die over te nemen. Overigens is het een variant die onrust onder de mensen van ProRail teweeg zou kunnen brengen, reden waarom de heer Van Helvert mij zelf had gevraagd om met een brief te komen, omdat er iets helemaal niet goed gaat. Hij zegt eerst tegen mij dat ik met spoed met een brief naar de Kamer moet komen, omdat er zoveel onrust is onder andere op dit punt. Nu zegt hij eigenlijk dat ik die variant toch moet uitwerken, ook al levert dat onrust op. Ik weet niet meer wat zijn positie is.

Nogmaals, mijn positie is op elk van de momenten helder geweest. Als de Kamer het anders wil, moet de Kamer dat zeggen. Ik werk echter mijn voorstel uit en dat ligt dan voor aan de Kamer. Ik zie dat niet als een onomkeerbare stap, want aan het eind van de dag, als we het uitgewerkt hebben, ligt het hier voor. Dan kan de Kamer zeggen of het verstandig is of niet.

Wat betreft de problematiek die speelt, vind ik het jammer dat we gaan doen alsof een structuurdiscussie in mijn ogen een soort pleister is die geplakt moet worden en waarmee alles goed komt. Dat is natuurlijk niet zo. Er moet het een en ander veranderen. Daarmee zijn we bezig bij ons eigen departement. We hebben net gesproken over het gebrek aan expertise op puur technische kwesties. Ik steun de heer Eringa zeer dat die expertise in de organisatie teruggebracht moet worden. We hebben het gehad over de protocollen en regeldrift op het punt van veiligheid tussen de verschillende spoororganisaties, waarop we stappen kunnen zetten. Dus ja, we zullen op veel fronten tegelijk moeten zorgen dat de boel op orde komt.

We hebben echter net ook de discussie gehad over de risicoreservering en alle potentiële tekorten. De heer Van Helvert wenst mij daar elk moment van de dag verantwoordelijk voor te kunnen houden. Dat is een terechte wens, maar dan moet hij mij toch ook in de gelegenheid stellen om dat volledig te kunnen waarmaken? Daar gaat deze discussie over. Ik denk dat het goed is om die variant op een uitgebreide manier, met schriftelijke informatie en met een uitgewerkt voorstel, aan de Kamer te doen toekomen.

De heer Van Helvert (CDA):

Mijn vraag had nog een tweede deel. De politieke trucjes van de Staatssecretaris kennen we nu wel. Ze zegt: u vroeg toen om die brief, maar wat is uw positie nu? Wij vroegen om die brief omdat we hoorden dat het wel heel erg snel ging. Daarover maakte men zich zorgen en daarom hebben we om die brief gevraagd. Uit de brief bleek inderdaad dat de Staatssecretaris naar ons idee wat te snel gaat. Nut en noodzaak worden niet goed besproken. Het kabinet heeft blijkbaar al een beslissing genomen, terwijl we nut en noodzaak van deze zaken nog moeten bespreken. Wat kost het? Wat levert het op? Ook de commissie-Duivesteijn heeft met betrekking tot de grote spoorprojecten gezegd dat als nut en noodzaak vooraf niet

fatsoenlijk met de Kamer worden besproken, dit de verdere besluitvorming vertroebelt. Ik vind het gewoon dat de Tweede Kamer een fatsoenlijke besluitvorming nastreeft, zoals men ook mag verwachten, en die eis ik nu op. Daarom vind ik dat de Staatssecretaris geen onomkeerbare besluiten moet nemen voordat de Kamer daarover gesproken heeft. Als de Staatssecretaris toewerkt naar een zbo, trechtert naar de uitkomst zbo of niet, neemt ze onomkeerbare besluiten door andere varianten uit te sluiten. Misschien is de huidige situatie met de manier waarop ProRail nu functioneert, ook een variant die heel goed kan werken. Die laat ze echter gewoon buiten beschouwing.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat de heer Van Helvert een kwalificatie in mijn richting nodig heeft om zijn gelijk te halen, verbaast me. Meestal is het zo in het leven dat als men dat soort dingen doet, men gewoon geen argumenten meer heeft. De heer Van Helvert roept mij eerst op ...

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb genoeg argumenten gegeven.

Staatssecretaris **Dijkema**:

... om met een brief te komen, omdat er onrust is onder de mensen die bij ProRail werken. Ik kom met een brief waarin ik op dit punt een fatsoenlijk antwoord geef, namelijk: u hebt gelijk, laten we ervoor zorgen dat ze daar niet langer onrustig over hoeven te zijn. Vervolgens verwijt hij mij dat ik dat doe. Dat vind ik nu een politieke truc.

Het hoofdpunt is dat een onomkeerbare stap het besluit van de Kamer is. Pas als de Kamer zegt «we gaan door» is het onomkeerbaar. De Kamer kan het kabinet er echter niet van weerhouden om een voorstel te doen. Dat kunnen we doen en we hebben in april al aangekondigd dat we dat gaan doen. We hebben nu op verzoek van de heer Van Helvert een brief aan de Kamer gestuurd. Er stond inderdaad iets in die brief. Het was geen bezweringsformule; dat klopt. We hebben die brief gestuurd. Ik zeg dat ik het voorstel rustig uitwerk. Daarmee neem ik dus geen besluit, want het is geen eindbesluit, en daarmee is het in mijn ogen dus ook geen onomkeerbare stap. Een onomkeerbare stap zou zijn dat de Kamer zou zeggen: u hebt gelijk, zo gaan we het doen en we praten er niet meer over. Net als de heer Van Helvert zou ik dat zeer onverstandig vinden. Ik betwist niet het recht van de heer Van Helvert om mij op alle aspecten helemaal door te zagen en door te vragen of ik er wel goed over heb nagedacht, of het wel klopt en op welke manier ik het ga doen. Ik denk dat het heel verstandig is om het op die manier verder met elkaar te bespreken.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Helvert, u hebt niet de mogelijkheid om ...

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dit was uitlokking. De Staatssecretaris zei dat ik een kwalificatie nodig had.

De **voorzitter**:

Ik onderbreek u. U kent de regels in deze commissie. Daarover hebben we het de vorige keer ook gehad. Er is zo meteen een tweede termijn. Op die manier doen we dat. Ik heb geen enkele vorm van uitlokking gehoord. Ik beslis daarover. Nee, u gaat niet door.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik wil wel een VAO aanvragen hierover.

De voorzitter:

Dat doen we normaal gesproken altijd in de tweede termijn. Ik verwacht dat u dat straks ook gewoon in de tweede termijn doet.

De heer Houwers (Houwers):

Ik neem afstand van politieke kwalificaties die door collega's worden gebruikt. Ik kan me voorstellen dat het de Staatssecretaris ergert. Ik denk ook niet dat het per se op zijn plaats is of dat het de discussie recht doet. Om de discussie zo zuiver mogelijk te houden, wil ik de Staatssecretaris wel melden dat niemand hier gezegd heeft dat de discussie die we nu voeren, gedragen zou moeten worden door het al dan niet vertrouwen in personen. Ik heb dat in ieder geval niet gezegd en ook niet beoogd te zeggen en ik heb het mijn collega's ook niet horen zeggen. Het gaat volgens mij vooral om het stelsel. In die zin kan ik de heer Van Helvert wel volgen als hij zegt dat een variant, namelijk de huidige variant, op deze manier buiten beeld blijft.

Eigenlijk heb ik twee vragen aan de Staatssecretaris, want een interruptie is bedoeld voor het stellen van een vraag. Is er voorafgaand aan het kabinetsbesluit in april met de stakeholders, met iedereen, overlegd over het idee deze kant op te gaan? Is het denkbaar voor de Staatssecretaris dat ze in het huidige systeem wel voldoende informatie krijgt om haar verantwoordelijkheid als Staatssecretaris te kunnen nemen?

Staatssecretaris Dijkema:

Nogmaals, door te accepteren dat er een scenariodiscussie moest komen, heeft de Kamer zelf kennelijk ook gevonden dat er misschien iets moet veranderen. Anders had de Kamer ook aan de enquêtecommissie kunnen voorstellen om een vijfde optie voor te leggen, namelijk de optie om niets te veranderen. Dat heeft niemand gedaan. Klaarblijkelijk is er dus behoefte om deze discussie te voeren.

We hebben daarin inderdaad in april al een stap gezet. We hebben toen gezegd heel goed te willen kijken naar de ordening in zijn totaliteit, ook rond het punt van de marktwerking of de liberalisering rondom het vervoer. We hebben echter ook geconstateerd – dat is lopend kabinetsbeleid, ook ten aanzien van andere organisaties – dat iets wat publiek is, ook publiek moet zijn. Daarbij hebben we toen aangekondigd dat we het op verschillende manieren kunnen organiseren en dat we een en ander aan de Kamer gaan voorleggen.

Wat we tijdens de rit hebben gemerkt, is dat een aantal van de varianten, één om precies te zijn, namelijk die van Rijkswaterstaat... Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat de heer Madlener die variant heel vaak geopperd heeft. Dat weet hij toch? Meerdere fracties, de ChristenUnie die nu niet aanwezig is, de SP en ook andere fracties hebben dat regelmatig gedaan. Die variant is dus wel degelijk vaker geopperd. Door de gesprekken en de rapporten zien we nu dat die variant zo'n impact zou hebben dat wij vinden dat we die niet moeten voorleggen. We hebben ons daarbij afgevraagd – daar gaat de inhoudelijke discussie over – of dat een belemmering is voor het vrij voeren van de discussie over de diverse scenario's. In onze ogen is dat niet zo, omdat dit punt, namelijk dat de infra een publieke zaak is, in elk van de scenario's recht overeind staat. Zo zitten we met elkaar te discussiëren.

Natuurlijk hebben we voortdurend overleg met de stakeholders. Daarbij zijn we het niet per se altijd met elkaar eens, maar daarmee kunnen we nog wel een goed overleg hebben. De stakeholders kunnen bijvoorbeeld zaken naar voren brengen waarover ze heel veel zorgen hebben. Die kunnen dan voor mij reden zijn om te zeggen dat ik het toch anders aan moet pakken. Dat is dus eigenlijk al gebeurd, want de invloed van de stakeholders, en ook van de mensen van ProRail zelf, op de brief die op verzoek van de heer Van Helvert naar de Kamer is gekomen, is groot geweest.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik heb geen antwoord gehoord op mijn vraag of er voor april overleg is geweest met de stakeholders. Mijn vraag blijft of er in januari, februari, maart of van mijn part in de eerste week van april overleg is geweest met de stakeholders over de besluitvorming die in het kabinet aanstaande was.

Staatssecretaris **Dijksma**:

In ieder geval heb ik al eerder met ProRail zelf gezegd dat het anders moest. Dat heeft het al heel snel van mij gehoord. We hebben natuurlijk met verschillende mensen gesproken, maar we hebben niet een soort goedkeuringsronde georganiseerd. Nee. Dat is ook een politieke afweging die je voorlegt, maar het moet uiteindelijk uitgewerkt worden en dat doen we nu. Ik ben dus niet met mijn water langs de dokter gegaan, als de heer Houwers het op die manier wilt weten. Tegelijkertijd hecht ik eraan om in goed overleg te blijven. Ook de enquêtecommissie had destijds met haar scenario's iets in de trant van «we moeten deze discussies voeren», maar heeft het misschien ook lastig gevonden om daarin een vorm te kiezen, omdat het ook politiek is, zoals de commissie weet. Er is immers verschil van mening over de toekomst van de ordening van het spoor. Dat zal ook wel zo blijven, maar dat moet wel een keer beslecht worden. Dat is ook in het belang van het spoor, omdat er rust moet komen.

De **voorzitter**:

Ik dank de Staatssecretaris. Ik stel voor om over te gaan naar de tweede termijn van dit algemeen overleg over het spoor. Ik stel voor dat de woordvoerders daar ongeveer twee minuten tekst aan wijden. Een enkele interruptie zou misschien kunnen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. In die beantwoording zien we een betrokken, bevolgen, enthousiaste bestuurder die ook politiek bedrijft. Dat doen we hier allemaal; dat is dus heel logisch. Ik ben echter nog niet overtuigd van de structuurdiscussie. Ik heb begrepen dat dit op dit moment ook niet hoeft. We zullen een en ander dus zeker nog nader met elkaar wisselen. Ik behoud me de vrijheid voor om daar toch andere varianten zo goed mogelijk te bekijken. Wie weet, misschien overtuigt de Staatssecretaris mij. Dat kan, want in de politiek is het ook mogelijk om elkaar te overtuigen. Wellicht gebeurt dit. Ik wil het niet alleen over ProRail hebben. Daarover zouden we het vanmiddag helemaal niet hebben, maar volgens mij ging het grootste deel van de discussie toch over ProRail. Ik heb van de Staatssecretaris begrepen dat er voldoende overleg met Duitsland is over het grensoverschrijdende spoor, in ieder geval meer dan voldoende om geen aparte werkgroep in het leven te hoeven roepen. Voor de rest ben ik tevreden met de antwoorden die ik tot dusver van de Staatssecretaris heb gekregen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Al onze vragen zijn beantwoord. Ik heb dan ook geen nieuwe punten of aanvullingen. Eén punt bleef een beetje onduidelijk in de beantwoording van de Staatssecretaris. Dat komt ook omdat het een vrij technisch punt is, maar ik wil dat toch in tweede termijn graag helder hebben. Het betrof PHS en dan met name de Zaanlijn. Ik weet dat daar meerdere varianten van PHS in de lucht hangen en dat die voor een deel pas in de toekomst gerealiseerd worden, zodat men nu nog niet exact weet hoe het programma eruit zal zien. Ik begreep niet helemaal wat de Staatssecretaris nu wel of niet kan en wil doen met betrekking tot de wensen die in de regio leven. Ik kan me voorstellen dat ze nog een keer een brief stuurt over de opties die daar

in de lucht hangen en waarom die wel of niet mogelijk zijn. Mijn vraag was vooral gericht op een wens die in de regio leeft. Een van de raadsleden die er heel dicht op zit, zei met name dat de woningbouw zich daar in de toekomst gaat ontwikkelen en dat het scenario dus anders moet. Kan de Staatssecretaris op dit punt ingaan en kan ze vooral op het proces aangeven wat ze wel of niet wil doen? Voor de regio is het belangrijk om te weten waar men aan toe is, want daarop moet men ook in de regio de plannen afstemmen.

Verder dank ik de Staatssecretaris voor haar beantwoording.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Allereerst wil ik het nog even hebben over het goederenvervoer. Eerlijk gezegd ben ik nog steeds een beetje ongelukkig met het antwoord dat de gebruiksvergoeding voor vervoerders toch naar boven moet worden bijgesteld, omdat het van de andere tekorten af gaat. Ik heb op dit moment ook geen andere dekking voorhanden. Ik laat die vergoeding dus met pijn in het hart maar even voor wat hij is.

Ik heb nog een vraag over de nieuwe beheerconcessie. I en M en ProRail werken al jaren, twee jaar nu, aan die concessie. Er zouden nog prestatie- en informatie-indicatoren worden uitgewerkt. Hoe staat het daarmee? Aan deze vraag ben ik in de eerste termijn niet meer toegekomen vanwege tijdgebrek.

Gisteren hebben we een rondetafelgesprek gehad. De binnenvaart zei daar terecht dat ze ook nog wel een plek kan innemen en dat het aan integraal beleid ontbreekt. Ik wil hier nog maar eens benoemen dat het gaat om goederenvervoer, dat de goederen van A naar B gaan, en dat de binnenvaart daar ook een heel belangrijke component in is. Ik heb gisteren beloofd dat ik dit vandaag zou melden in het overleg over spoorvervoer. Dat heb ik dus bij dezen gedaan.

Ik kom nog even terug op de discussie die net gevoerd werd. Ik heb gezegd dat ik de keuze kan billijken. Dat is ook niet vreemd, want de VVD heeft het een aantal jaren geleden al eens geroepen: het is inderdaad publiek geld en wat gek dat het zo ver weg is georganiseerd. Ook CDA'ers hebben dat in het verleden gezegd. Haverkamp wilde er een zogeheten zelfstandig bestuursorgaan van maken. Peijs of Eurlings heeft ook gezegd dat het een verlengstuk van het ministerie moet zijn. Ik snap dat de heer Van Helvert ook op het proces zit, maar ik denk dat het CDA dit in het verleden ook heeft gevonden. Misschien vindt het CDA nu wat anders; dat weet ik niet.

Ik wil de heer Van Helvert echter wel bijspringen in de zorgen die hij uit. De stakeholders maken zich inderdaad zorgen over de vraag of er nog wel privaat geld kan worden geïnvesteerd als ProRail een andere rechtsvorm krijgt. Hoe zit het met de contracten? Moeten die dan allemaal een-op-een worden overgezet? Hoe gaan we om met de rol van ProRail als capaciteitsverdelers? We krijgen de schriftelijke ronde nog ...

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer, ik onderbreek u, want u weet ook dat er een schriftelijke ronde is afgesproken, waarin u al uw vragen die u nu opsomt, kunt formuleren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat ga ik ook doen. Ik verwacht van u wat ruimte, want dit was mijn statement ...

De **voorzitter**:

Het is een mooi statement, maar de heer Van Helvert heeft een vraag aan u

De heer **Van Helvert** (CDA):

Mevrouw De Boer noemt een aantal mensen die ook gepleit hebben voor dergelijke dingen. Heeft ze gehoord dat ik heb gezegd dat als we de tijd nemen voor een goede nut-en-noodzaakdiscussie de Staatssecretaris misschien meer steun voor haar plan krijgt dan nu? Is mevrouw De Boer het met mij eens dat het verstandig is om binnen de Kamer eerst nut en noodzaak goed te bediscussiëren om vervolgens een keuze te maken? Heeft mevrouw De Boer gehoord dat dit juist de opzet van mijn oproep aan de Staatssecretaris was?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het een sluit het ander niet uit. Nut en noodzaak komen volgens mij voldoende terug in de schriftelijke ronde die we nog gaan organiseren en in het voorstel dat in december naar de Kamer komt. Het punt van nut en noodzaak hebben we eerlijk gezegd de afgelopen jaren herhaaldelijk in debatten voorbij zien komen, niet in de laatste plaats debatten met het CDA. Er zijn hier best pittige debatten over gevoerd en dat weet de heer Van Helvert donders goed. Het is dan ook niet zo vreemd dat dit daar een soort van uitkomst van is. Ik wil hem wel bijvallen in de zin dat ik denk: wacht eens even, er zijn echt nog wel een aantal dingen die we goed moeten uitzoeken. Die komen inderdaad in de schriftelijke ronde aan de orde; dat wilde ik ook zeggen. Dat wilde ik hier nu niet vragen en dat was ook niet mijn statement.

Ik wil de heer Van Helvert er wel in tegemoetkomen dat we inderdaad allemaal nog de puntjes op de i moeten zetten. Ik deel die zorgen met de heer Van Helvert, maar gezien de discussie van de afgelopen jaren en de principiële onderlegger vind ik het te billijken. Ik verbaas me een beetje over het CDA, want destijds werd het immers ook geroepen zonder nut-en-noodzaakdiscussie. Het een sluit het ander echter niet uit. Nut en noodzaak moeten wel degelijk ook aan de orde komen. Dat wil ik wel gezegd hebben.

Ik heb nog één puntje laten liggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik weet niet of de heer Van Helvert nog een vraag heeft. U krijgt de ruimte hoor.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Vindt de VVD het dan niet erg dat de Staatssecretaris trechtert naar één uitkomst terwijl er nog heel veel vragen liggen, er nog heel veel onduidelijkheden zijn en er nog een schriftelijk overleg en een debat moeten komen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat weet ik niet, want dat moet die zoektocht een beetje uitwijzen. Er wordt nu voorgesorteerd, maar ik zeg net dat er op heel veel vragen nog geen antwoord is. Wat mij betreft komt die nut-en-noodzaakdiscussie daarbij wel degelijk aan de orde. Bij dezen roep ik de Staatssecretaris op om daarin ook de stakeholders mee te nemen. We hebben allemaal de brieven gekregen en we kennen de bezwaren die in de sector leven. Ik begrijp die bezwaren. Ze moet die stakeholders meenemen in het gehele proces. Uiteindelijk gaat het om maar twee dingen; het gaat om de reiziger en het gaat natuurlijk om de belastingbetaler, want die betaalt wel degelijk 2 miljard euro per jaar aan het spoor. Daar gaat het uiteindelijk om. Laten we in december of januari het debat weer voeren, afhankelijk van het tijdstip waarop de stukken in de Kamer liggen. In die zin hoeft de Staatssecretaris van mij ook niet te trechteren. We gaan inderdaad toe naar een eindoplossing, maar er komt nog zo veel bij kijken. Ik wil nog één ding zeggen, maar dat doe ik mijn tweede termijn.

De **voorzitter**:

Ik wil u graag alle ruimte geven, maar het punt is dat de heer Houwers een vraag heeft op het punt dat u nu aan het maken bent.

De heer **Houwers** (Houwers):

Het is een heel korte vraag. Is het voor mevrouw De Boer denkbaar dat de richting die de Staatssecretaris nu inslaat, uiteindelijk niet de goedkeuring van de VVD-fractie kan krijgen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat kan ik immers nog helemaal niet zeggen. Ik heb de stukken, maar er moet nog zo veel worden uitgezocht. Ik zeg alleen dat die keuze op basis van de debatten die de afgelopen jaren zijn gevoerd, te billijken is. Het gaat er inderdaad om hoe we het vervolgens doen en welke vorm het krijgt. Aan een zbo kunnen nog heel veel rechtsvormen gehangen worden. Laten we de discussie voeren op het moment dat alle informatie aanwezig is en we onze vragen gesteld hebben, want er zijn inderdaad een aantal open eindjes. We moeten de stakeholders, en ook ProRail zelf meenemen in de discussie. Het is gewoon een heel zware opgave. Ik vind het echter ook een keuze die principieel te billijken is. Het is ook niets nieuws wat de VVD roept. De heer Houwers heeft zelf deel uitgemaakt van een fractie waar men dat in het verleden ook vond. In die zin is het geen nieuwe discussie, maar de Staatssecretaris wil nu op dit onderwerp doorpakken en dat siert haar ook.

De heer **Houwers** (Houwers):

Dan vertaal ik het zo dat «de keuze billijken» moet worden gehoord als «de keuze voor dit moment als richting billijken», maar dat het eindoordeel nog volgt.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

De heer Houwers verwacht nu van mij al antwoorden, terwijl ik zeg dat we nog heel veel vragen hebben liggen. We moeten echt nog heel veel dingen uitzoeken. Dat zegt de Staatssecretaris zelf ook. Zij wil het personeel ook tegemoetkomen. Dat moet wel allemaal vormgegeven worden. Een zbo is een ruim begrip. En ja, we steunen nu gewoon de richting die we inslaan, maar we moeten het debat nog voeren.

De **voorzitter**:

Nu wilt u uw punt weer maken. Dat snap ik heel goed, maar de heer Hoogland heeft een vraag aan u.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Om dat woord maar gelijk even duidelijk te krijgen. De betekenis van het woord «billijken» is «beamen» of «goedkeuren» of «justificeren». Het is een vrij juridisch woord, maar ik ben geen jurist. Hoor ik het goed dat het eigenlijk «instemmen» betekent – ik vind het een mooi woord – op een mooie wijze gezegd? Klopt dat, voorzitter?

De **voorzitter**:

Dat moet u aan mevrouw De Boer vragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik stem in met de stappen die we nu in dat traject zetten. Het eindoordeel moet nog komen. Zo is het.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik vroeg het ook eigenlijk niet om het van mevrouw De Boer te horen, want van haar verwachtte ik het eigenlijk wel. Ik vroeg het ook om de collega's op de hoogte te kunnen stellen van de betekenis van het woord «billijken».

De voorzitter:

We hebben de heer Hoogland goed begrepen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik vond het zo'n mooi woord. De heer Hoogland heeft het opgezocht, begrijp ik. Mag ik toch dat ene punt nog maken?

De voorzitter:

Ja, precies, dat vind ik dus ook te billijken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb nog een laatste punt. Mevrouw Van Tongeren vroeg er ook terecht naar. Omdat ik in de eerste termijn in tijdnood kwam, heb ik het even laten liggen. Er wordt nadrukkelijk gevraagd door mensen die langs goederen-trajecten wonen om 's nachts langzamer te rijden. De Staatssecretaris zegt dat het treinpaden zijn die vastliggen. Nu is het 's nachts iets rustiger op het spoor, de treinen gaan verder Duitsland in, maar het zou veel minder geluidsoverlast met zich mee kunnen brengen. Voor goederenvervoerders is het lastig en dat moet in heel goed overleg gebeuren, maar kan de Staatssecretaris nog eens naar dit punt kijken?

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. In 2006 ben ik in deze Kamer en deze commissie gekomen. Als voor mij een ding zeker is, is het dat ik dacht dat we inmiddels de nut-en-noodzaakdiscussie over de stelselwijziging op het spoor al voorbij waren. Er is zo veel gebeurd in de afgelopen jaren. We hebben een enquête gehad. Ik dacht dat iedereen het er inmiddels over eens was dat er iets moet veranderen en dat de nut-en-noodzaakdiscussie al lang achter de rug is. Voor onze fractie is het in ieder geval heel duidelijk dat er iets moet veranderen. We hebben de richting aangegeven van hoe het in onze ogen beter kan. Een agentschap zou daartoe wat ons betreft wel moeten behoren. Dat dit niet gebeurt, vind ik jammer. De vraag is dus of we een stap, die niet onze stap is maar wel in de richting komt, gaan steunen of niet. Daarvoor moet ik natuurlijk de uitwerking afwachten.

Ik wil benadrukken dat dit voor ons niet een afslankingsoperatie is. Het enige wat er afgeslankt wordt, is de top. De commissarissen zijn hun baan kwijt. Gelukkig! De heer Eringa wordt ambtenaar en gaat in salaris omlaag of stapt op. Ik ga ervan uit dat hij ambtenaar wordt. Het is dus geen afslankingsoperatie. Het personeel hoeft in die zin dan ook niets te vrezen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris dit ook helder gezegd heeft. De andere partijen, de andere klanten van ProRail, in eerste instantie de reizigers, moet erop vooruitgaan. Het is bedoeling dat het beter wordt op het spoor, anders zouden we het niet hoeven te doen.

Ook de goederenvervoerders hoeven niets te vrezen, want het is geen verandering in die zin dat we de kosten anders gaan verdelen, of wel of niet btw heffen. Het is vestzak-broekzak. Het lijkt mij dat deze regering als overheid moet zeggen: we gaan niet een soort greep in de kas doen. Het is anders, maar op dit punt verandert er natuurlijk niets in de kosten. Ik ga ervan uit dat onzekerheid bij het personeel totaal niet nodig is. Ik overweeg nog een motie in te dienen om op dit punt nog meer helderheid te geven. Ik vind het ook vreemd dat die onzekerheid bestaat. Soms heb ik het idee dat die misschien wel wordt gevoed door de vakbond. Het is toch gek dat er met zulke heldere uitgangspunten toch onzekerheid is.

We wachten het af. Er zijn vele varianten mogelijk binnen de zbo-structuur. Wij willen de holdingstructuur zo ver mogelijk en zo dicht mogelijk bij de overheid mogelijk maken. Dat is de richting die ik nu al wil aangeven.

Een ander punt waar ik geen antwoord op gekregen heb, maar misschien valt het meer onder een andere Minister, betreft de veiligheid in het openbaar vervoer en de afspraken hierover. Dit punt hebben we nu laten

liggen en misschien moeten we dat ook aan de commissie Veiligheid overlaten. Ik had gevraagd om hogere straffen, meer beveiligers en een concreter lik-op-stukbeleid te maken. Het personeel van de NS gelooft er niet in, hebben we vanmorgen in de krant kunnen lezen. Wij zijn ook zeer sceptisch, want we horen wel vaker over hogere straffen, maar dan gaan de rechters weer een taakstrafje uitdelen. Ik vraag de Staatssecretaris een keer concreet te maken voor ons, misschien schriftelijk samen met Minister van der Steur, wat er gaat veranderen op deze punten, zodat wij, maar ook het personeel van de NS, er wel in gaan geloven.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik had nog een vraag over de bruggen voor mensen die niet zo gemakkelijk de trein in en uit komen. Er zijn 317 bruggen. Dat is fijn, dank daarvoor, maar ik had begrepen dat er door bezuinigingen of om andere redenen minder in plaats van meer bruggen waren gekomen. We kregen het signaal dat het aantal bruggen afnam. Is dat zo? Volgens mij gaan we dan de verkeerde kant op. Of zijn die bruggen minder nodig?

Het rekensommetje rondom beheer en onderhoud begrijp ik nog niet helemaal. Dat kan aan mij liggen of misschien moet ik er een andere keer nog even op doorvragen. Als de kosten voor onderhoud minder worden, kun je in principe een lagere gebruiksvergoeding vragen en door de lagere inkomsten uit de gebruiksvergoeding heb je minder geld om te investeren. Ik begrijp het niet. Als voorheen het onderhoud 10 was, werd ook 10 gebruiksvergoeding gevraagd. Nu het onderhoud 8 wordt, iets minder, worden de inkomsten van de gebruiksvergoeding toch ook 8? Dat staat toch los van de investeringsruimte? Dat snap ik niet helemaal, maar misschien moet de Staatssecretaris daar een andere keer op terugkomen. Wat betreft de discussie rondom ProRail blijkt dat we daar nog niet helemaal uit zijn. De Staatssecretaris zei terecht al dat we eigenlijk hadden gezegd dat we er niet in dit algemeen overleg over zouden beginnen. Maar goed, lopende het debat kwam er al van alles voorbij en ik was de laatste spreker. Het lag dus niet aan mij. Laten we dat vooropstellen. Ik vind het wel interessant om erover te discussiëren en we zijn er ook nog niet mee klaar. Daarvoor vraag ik een VAO aan.

De **voorzitter**:

Prima. Uw politieke sensitiviteit kennen we natuurlijk allemaal. Dat is ook helemaal geen bezwaar.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Voorzitter. Ik zal proberen snel te antwoorden. Het VAO wachten we dan af.

Binnen het project Zaanlijn werken we met één variant voor een hoogfrequente lijnvoering. Er gaan dan dus 50% meer treinen rijden dan nu.

Speciaal voor de heer Hoogland zal ik er in de volgende voortgangsrapportage op terugkomen. Dan kan hij dat nog een keer zien.

Ik kom bij de gebruiksvergoeding voor het goederenvervoer. Voordat we sowieso met tarieven voor mark-ups aan de slag gaan, moet ProRail natuurlijk eerst onderzoek doen naar de financiële draagkracht van de spoormarkt. Het is niet mijn bedoeling om in absolute zin de vervoerders meer te laten betalen dan nu het geval is. Wat we wel kunnen doen, is bijvoorbeeld met differentiatie een aantal van de onderwerpen die we net bij de kop hadden rondom geluid, ook verdergaand helpen oplossen. Oud materieel zwaarder belasten dan nieuw materieel is bijvoorbeeld wel degelijk iets waarnaar we moeten kijken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Zo'n maatregel klinkt heel goed, maar in de uitwerking hebben de armlastige goederenvervoerders, om het zo maar even te zeggen, dan

nog minder geld om te investeren. Ik denk liever in termen van positieve prikkels om dat geluid weg te nemen. Laten we vooropstellen dat we dat delen. Laatst waren we op werkbezoek in Duitsland en daar hebben we het erover gehad. In Duitsland is het ook een hot topic. Er zijn subsidies voor. Ook Nederland steunt dat. We hebben er zelf ook een potje voor, zodat goederenvervoerders kunnen investeren. Ik denk in die zin dus liever in positieve prikkels dan in negatieve prikkels, want anders krijgen de armlastige goederenvervoerders een nog grotere concurrentieachterstand. Dat delen we dus op voorhand niet. Dat wil ik even gezegd hebben.

Staatssecretaris Dijkema:

Laten we het AMvB-voorstel afwachten. Zoals ik al zei, komt er überhaupt eerst onderzoek naar de draagkracht van de sector. Dat zal ook meegewogen worden. We gaan ook kijken naar positieve prikkels, maar we kunnen niet de rekening voor bijvoorbeeld vierkante wielen van Oost-Europees materiaal – ik noem maar wat – aan de Nederlandse belastingbetalers voorleggen. Om het helemaal plat te slaan, doe ik het nu een beetje in de geest van de heer Madlener. Die herkent dit meteen. Nee, dat wil niemand, maar dat is wel wat er aan de hand is en dat gaan we wel bekijken. We doen dat ook hierbij zorgvuldig. Het komt voor in de AMvB. Dus de Kamer kan altijd zeggen dat het geen goed plan is, zoals bij alles. Uiteindelijk is elke stap pas onomkeerbaar als de Kamer ja zegt. Ik blijf het maar zeggen.

Dan komen we bij de binnenvaart. Ik moet eerlijk zeggen dat ik een beetje verbaasd was om van een aantal mensen uit de binnenvaart te horen dat we dit onderwerp helemaal niet zouden meenemen. We hebben Bureau Voorlichting Binnenvaart gevraagd om de rol van makelaar op zich te nemen. Natuurlijk kunnen we breder kijken naar het gehele verhaal rondom de binnenvaart en het goederenvervoer en op welke manier we dat kunnen stimuleren. Dat wil ik ook heel graag, maar we hebben project Maatwerk Voorlichting Binnenvaart gevraagd om specifiek met de problematiek rond de gevaarlijke stoffen aan de slag te gaan om de modal shift, zoals dat zo mooi heet, ook te kunnen bevorderen. Het blijft ook hier wel een afweging van de vervoerders. We kunnen hen niet dwingen om een bepaalde stap te zetten. Een aantal vervoerders geeft terecht aan dat het probleem is dat hun bestemming niet altijd in de buurt van water ligt. Dan is het een kostenafweging of men een stuk over het spoor doet en vervolgens een stuk via het water et cetera, of dat men rechtstreeks het spoor pakt. Het blijft een afweging die we niet in alle gevallen kunnen beïnvloeden.

Dan kom ik bij de beheerconcessie. Ik heb al eerder aangegeven dat ik goed ga kijken naar de prestatie-indicatoren van beide concessies en dat we daarop bij het aanbieden van het vervoers- en beheerplan 2017 bij de Kamer terugkomen met een voorstel voor een aantal nieuwe indicatoren. Net als mevrouw De Boer vind ik het van belang dat we sturen, ook bij ProRail, op dat wat de goederensector aan kwaliteit nodig heeft. Ik weet dat bijvoorbeeld de huidige prestatie-indicator van drie minuten punctualiteit goederenvervoer eigenlijk niet aansluit bij de wens van de goederenvervoerders. Voor hen werken we nu aan een nieuwe indicator.

Mevrouw De Boer vroeg me nog eens te kijken naar stillere treinen. Langzamer rijden betekent minder treinpaden. We moeten natuurlijk ook rekening houden met het economisch belang, zeg ik tegen mevrouw De Boer. Dat zal ze mij niet kwalijk nemen. We proberen dus inderdaad op een positieve manier van alles te stimuleren. Bijvoorbeeld de inbouw van kunststof remblokken in plaats van gietijzeren werkt natuurlijk enorm.

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik wil even wat duidelijkheid, ook voor de tribune. Gaan we nu wel onderzoeken of overleggen of er in de nacht langzamer kan worden gereden, zij het misschien tijdelijk, of niet?

Staatssecretaris **Dijkema**:

In de nacht wordt al langzamer gereden, dat was mijn antwoord in de eerste termijn al. Daar zit het punt niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nee, dat is niet zo.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat klopt niet? Oké, dan gaan we het opschrijven, want anders ga ik fouten maken en dat moeten we niet hebben. Ik kom er gewoon nog op terug. Dat doen we dan schriftelijk. Dat moet toch, want we zijn met Hilversum en zo in de weer; de Kamer verwacht dus nog iets van mij. Dit punt nemen we dan meteen mee. Zullen we dat maar doen?

Ik kom bij de vragen van de heer Madlener, met wie ik het vandaag over verrassend veel dingen eens ben. Met betrekking tot het punt van de sociale veiligheid is het lastige dat hij wat hij me nu vraagt rondom die straffen echt met mijn collega Van der Steur moet bespreken. We hebben heel hard gewerkt aan een actieplan. Dat is niet helemaal op een goede manier naar buiten gekomen. Ik had liever eerst de Kamer de brief doen toekomen, maar een van de betrokkenen was zo enthousiast dat hij niet kon wachten. Dat gebeurt soms. Het punt is een beetje dat de heer Madlener zegt dat het personeel er niet blij mee is. Voor mij is dat heel lastig, want we zaten echt met alle bonden aan tafel, VVMC, FNV, CNV. Ik ga er dus van uit dat als ik met een vertegenwoordiging van de werknemers goede afspraken maak, die ook op draagvlak van de organisatie kunnen rekenen. Ik weet immers – dat is wel aan de hand en dat geven de bonden ook terecht aan – dat er heel veel zorg bij het personeel is omdat er bij voortduring geweld tegen hen wordt gebruikt. We zien vandaag ook in De Telegraaf terug – daar duidde de heer Madlener op – dat mensen zeggen dat het nodig is dat er een goede opvolging komt en dat bijvoorbeeld het OM er goed hard op zit. Het bijzondere van de bijeenkomst die we afgelopen woensdag hadden, was dat er uit Rotterdam – dat zal de heer Madlener aanspreken – juist een paar voorbeelden waren waarin men vanuit de vervoerders aangaf dat het heel goed was opgevolgd door het OM en dat de rechter hoge strafmaten in de uitspraken hanteerde. Men gaf ook aan dat dit inderdaad heel belangrijk is voor het vertrouwen dat het personeel in het openbaar vervoer heeft voor zo'n set maatregelen. We kunnen heel veel doen, maar de opvolging op het moment dat het misgaat, is ook een heel belangrijk onderdeel van onze geloofwaardigheid. Daar ben ik het mee eens, maar meer dan dat kan ik er nu niet over zeggen. De heer Madlener moet het debat echt vervolgen met collega Van der Steur, maar volgens mij was hij dat al van plan.

De heer **Madlener** (PVV):

In deze commissie heb ik echt al jarenlang aandacht gevraagd voor de sociale veiligheid. Ik ben ook blij, maar eigenlijk is het jammer, dat het nu door alle gebeurtenissen met die vloggers een beetje de goede kant op lijkt te gaan. Maar het personeel is sceptisch en ik ben sceptisch, want ik zie tegelijkertijd dat de treinsurfers er met een waarschuwing en een taakstrafje van afkomen. We moeten begrijpen dat die gasten, die vloggers, een voorbeeld aan de jeugd geven in de trant van «je kunt etteren wat je wilt, en je wordt er nog rijk van ook». Ze verdienen er gewoon geld mee. Als men dan een taakstaf krijgt, is dat een lachertje. We hebben gevraagd om hoge minimumstraffen, zodat men weet dat men de sigaar is als men iets dergelijks doet. Dat kan wat mij betreft ook een gevangenisstraf zijn. Ik ben gewoon sceptisch. Ik zal mijn collega Lilian Helder vragen om vanuit de commissie Justitie hier bovenop te zitten. Maar als het weer misgaat, en er weer zo'n lullig taakstrafje gegeven wordt voor ernstige overtredingen, zal ik hier als eerste weer aan de bel

trekken en de Staatssecretaris erop aanspreken. Kunnen we het daarover eens zijn?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik ga uiteindelijk niet over uitspraken van rechters, want die zijn in dit land onafhankelijk. Ik wil wel met de heer Madlener samen aan de bel trekken om te zeggen dat het heel belangrijk is dat mensen zich gesteund voelen in de wijze waarop dat soort kwesties opgevolgd worden. Daar heeft hij gewoon gelijk in. Laten we echter ook met elkaar op zoek gaan naar de voorbeelden waarin wel hoge straffen zijn uitgedeeld. Het helpt ook niet om tegen elkaar te zeggen dat het niet gebeurt, terwijl ik weet dat er voorbeelden zijn dat het wel gebeurt. Als we die benoemen, heeft dat natuurlijk ook een afschrikwekkend effect op al die vloggers en andere etterbakken of hufters, die het inderdaad vaak voor mensen verpesten. Daar moeten we met elkaar echt bovenop zitten. Daarmee ben ik het zeer eens. De heer Madlener heeft inderdaad jarenlang gestreden en het is mede zijn verdienste dat het zo goed opgepakt is door de Kamer en het kabinet. Dat mogen we dan ook met elkaar vaststellen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat laatste onderschrijf ik. Daarom pleeg ik deze interruptie om de heer Madlener op dit punt te steunen. Dat doe ik omdat we zijn moties niet steunen. Wat hij aangeeft met betrekking tot zwaarder straffen, betreft inderdaad voor een deel justitie, maar er zit ook een andere component in, namelijk effectief straffen. In dit verband wil ik toch ook wel noemen dat die gasten over wie hij het heeft, die vloggers, verplicht een gesprek hebben met in dit geval geloof ik de machinist van Arriva. Ik moet daarbij aantekenen dat ze het zelf ook prettig vonden – als ik het tenminste goed heb – dat er in ieder geval een gesprek tot stand komt. Dat las ik zo in de media; het kan dus ook niet waar zijn. Soms is het ook effectief om elkaar in de ogen te kijken en te zeggen: «kan dit wel; is dit wel goed?», zoals je in oude tijden door je vader naar de brandweer werd gebracht als je brand gesticht had. Dat wil ik graag meegeven in navolging van wat de heer Madlener zegt. Ook daarin moeten we scherp zijn. De confrontatie van jongeren met iedereen uit de beroepsgroep als een goede manier om te laten zien dat dit niet kan, hoort er ook bij.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik kan het alleen maar onderschrijven. Ik ben het er gewoon van harte mee eens.

Last but not least kom ik bij de vraag van de heer Van Helvert over de vlinderbruggen. Dat signaal ken ik gewoon niet. Ik kijk ernaar. Misschien kan de heer Van Helvert het mij aangeven na afloop van het debat. We praten vast nog wel met elkaar. Hij moet mij vertellen waar dat signaal vandaan komt. Dan kunnen we het checken, want ik ken het niet. Zijn tweede punt betrof de BOV in relatie tot de gebruiksvergoeding. Ik heb de Kamer eerder aangeboden dat dit punt door een technische briefing nog een keer helemaal uitgesponnen kan worden. Dat aanbod staat nog. Als de Kamer dat op prijs stelt, doen we dat. Dat kan helpen om inzicht te krijgen in de wijze waarop we dat voor ons zien. Dat helpt misschien ook voor het debat.

Voor de rest, uiteraard wacht ik het VAO af, maar ik ben ook blij met de steun van heel veel fracties om een aantal stappen te kunnen uitwerken zodat ik deze aan de Kamer kan voorleggen. Ik ben het met de heer Madlener eens, want hij zei: we doen dit niet omdat we ergens geld willen weghalen; de reiziger en ook de mensen die bij ProRail werken, moeten we hiervan vrijwaren. Daar gaat het ook om en dat is precies de inzet van het kabinet. In die zin trechteren we wel, omdat we precies dat probleem willen voorkomen. In die zin krijgt de Kamer gewoon een voorstel. Ik zie uit naar de schriftelijke ronde, want dan zullen we op al die onderwerpen

kunnen ingaan. Bij het uiteindelijke voorstel dat de Kamer aan het eind van het jaar krijgt, kan ze afwegen of dat zorgvuldig genoeg gedaan is.

De voorzitter:

Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in de tweede termijn. Ik ga toe naar het lijstje met toezeggingen. Het is belangrijk dat nog even te doen.

- Voor het kerstreces ontvangt de Kamer informatie over de uitkomst van nader overleg tussen de NS en de regio over de dienstregeling van de Kennemerlijn.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de mogelijkheden en regionale wensen ten aanzien van de Zaanlijn in de eerstvolgende voortgangsrapportage.
- De Staatssecretaris komt schriftelijk terug op het punt van mevrouw De Boer over langzaam rijdende goederentreinen in de nachtelijke uren.

De vraag is dan nog wanneer de Staatssecretaris daarop terugkomt.

Staatssecretaris Dijkma:

De eerste is voor het kerstreces en de tweede ook.

De voorzitter:

En de derde? Die betreft het punt van mevrouw De Boer over langzaam rijdende treinen.

Staatssecretaris Dijkma:

Excuses, voorzitter, ik had een drukke week.

De voorzitter:

Alles komt dus voor het kerstreces, in dit debat dan. Ik weet natuurlijk niet hoe het er elders in de Tweede Kamer aan toegaat.

Staatssecretaris Dijkma:

De voortgangsrapportage komt dus niet voor het kerstreces. Vandaar de onrust. Ik dacht al, wat gebeurt er hier allemaal.

De voorzitter:

De voortgangsrapportage komt in april 2017. Ik geloof dat we dan ook de verkiezingen al hebben gehad.

Ik dank de Staatssecretaris, de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de stenografe, de bode en natuurlijk onze geachte woordvoerders.

Sluiting 17.27 uur.