

Vergaderjaar 2010–2011

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 249**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 13 december 2010

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu<sup>1</sup> heeft op 24 november 2010 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 april 2010 betreffende energiebesparing in de spoorsector (29 984, nr. 222);**
- **schriftelijke vragen van het oud-lid Cramer d.d. 29 april 2010 en het antwoord daarop betreffende energiebesparing in de spoorsector (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2745);**
- **schriftelijke vragen van het lid Van Gent d.d. 3 mei 2010 en het antwoord daarop over het stopzetten van het project «Zonnespoor» (Aanhangsel der Handelingen, vergaderjaar 2009–2010, nr. 2746 );**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 oktober 2010 met de lijst van vragen en antwoorden d.d. inzake energiebesparing in de spoorsector (29 984, nr. 233);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 mei 2010 met rappel op toezeggingen in het AO Spoor d.d. 9 februari jl. (29 893, nr. 102);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 juni 2010 met de stand van zaken m.b.t. reisinformatie openbaar vervoer d.d. 18 juni 2010 (23 645, nr. 374);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met de derde kadernota railveiligheid d.d. 28 juni 2010 (29 893, nr. 106);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 september 2010 met de lijst van vragen en antwoorden d.d. 23 september 2010 inzake de derde kadernota railveiligheid (29 893, nr. 108);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met het onafhankelijk onderzoek aanpak stoptonend sein passages d.d. 28 juni 2010 (29 893, nr. 103);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met trendanalyse railveiligheid 2009 d.d. 28 juni 2010 (29 893, nr. 104);**

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Dijkzma (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Snijder-Hazelhoff (VVD) (voorzitter), Slob (CU), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Jansen (SP), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Ouweland (PvdD), De Rouwe (CDA), Bashir (SP), De Mos (PVV), Van Tongeren (GroenLinks), Monasch (PvdA), Van Dekken (PvdA), Dijkgraaf (SGP), Van Veldhoven (D66), Koolmees (D66), Huizing (VVD) en Leege (VVD).

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

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met informatie over de proef met dichtligtijden c.q. het verkorten van sluitingstijden van overwegen d.d. 28 juni 2010 (29 893, nr. 105);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 juni 2010 met de gewijzigde vervoerconcessie voor het hoofdrailnet d.d. 28 juni 2010 (31 987, nr. 8);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2010 met maatregelen Winterhard Spoor (29 984, nr. 229);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 22 september 2010 met het beloningsbeleid bij ProRail (30 111, nr. 51);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 15 september 2010 met reactie op brief van FNV-Bondgenoten n.a.v. afhandeling van een brandmelding op 2 juli 2009 in Schiphol spoortunnel (2010Z12941);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 september 2010 met de evaluatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) van de implementatie van de maatregelen naar aanleiding van ontsporing leeg treinstel NSR te Zwolle op 16 januari 2009 (29 893, nr. 107);
- de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 november 2010 over de spoorwegovergangen (29 893, nr. 111).

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

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

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

**Voorzitter: Koolmees**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Bashir, Haverkamp, Koolmees, Monasch, Slob, Van Bommel, Van Gent,

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

De **voorzitter**: Aan de orde is het algemeen overleg over het spoor. Ik heet de leden van de commissie hartelijk welkom, evenals de minister van Infrastructuur en Milieu en de mensen op de publieke tribune. Ik stel een spreektijd van maximaal zeven minuten per fractie voor en geef gelegenheid tot twee interrupties. We hebben drie uur de tijd. Dat moet voldoende zijn. Er zijn acht fracties aanwezig, dus ik zal een beetje streng zijn. Na de eerste termijn zien we wel hoe we het in tweede termijn doen.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er zijn heel veel problemen op het spoor. Eén probleem is het ontbreken van toiletten. We kennen bijvoorbeeld de verhalen van treinpersoneel dat zijn plasje in een flesje moet doen. Soms moeten treinen zelfs stil worden gezet zodat men even naar de wc kan gaan. De overheid kan de oplossing van dit probleem als concessieverlener en als volledig aandeelhouder van NS volgens mij onmiddellijk regelen. Sterker nog, de Kamer heeft met de motie-Roemer het kabinet al opgedragen om in elke trein een toilet te plaatsen, maar deze minister vindt een paar extra toiletten op het station wel genoeg. Hoe het nu moet met het personeel en de reiziger vind ik schandalig. Mensen moeten uren lang hun behoeften ophouden, terwijl zij aan het werk zijn. Ik eis dan ook dat de minister de duidelijke opdracht van de Kamer onmiddellijk uitvoert. Graag wil ik een reactie hierop.

Naast de motie over een toilet in elke trein, heeft de heer Roemer iets anders op zijn naam staan, namelijk dat in 2030 elke trein volledig toegankelijk moet zijn voor minder validen. We moeten echter wel naar oplossingen zoeken voor de tussenliggende tijd. De treinen moeten ondertussen namelijk gewoon toegankelijk blijven. Er zijn veel goede en betaalbare oplossingen. Dat heeft Roos Prommenschenckel aangetoond. Binnen een paar jaar kan volgens haar een coupé in alle treinstellen worden uitgerust met een simpele lift die snel werkt. Zij heeft zelfs berekeningen gemaakt waaruit blijkt dat de investeringen binnen een paar jaar kunnen worden terugverdiend doordat veel meer minder validen gebruik zullen maken van de trein. Graag wil ik een reactie van de minister hierop.

Afgelopen vrijdag ging het ook flink fout op het spoor. In 2005 drong de SP aan op een back-upcentrum. De toenmalige minister zou dat idee uitwerken. Vorig jaar vroegen wij hoe het ermee staat. De minister antwoordde op die vraag dat dit in 2010 of in 2011 geregeld zou zijn. Met de komst van het operationeel controlecentrum voor het spoor vorige maand, gingen wij er dan ook van uit dat dit geregeld zou zijn. Minister Eurlings had aangegeven dat dit niet in alle gevallen een wondermiddel zou zijn, maar dat dit wel zou helpen bij een brand in een verkeersleidingscentrum. Afgelopen vrijdag was die brand er en het verbaasde ons dat er helemaal geen back-upcentrum bleek te zijn. Allerlei spoorpartijen zitten bij elkaar maar het enige wat ze kunnen doen, is een beetje rondbellen. Is dit het back-upcentrum dat ons al jarenlang beloofd wordt? Is dit het back-upcentrum dat zijn diensten moet bewijzen in geval van brand, ontruiming, ICT-storingen en stroomstoringen in het verkeersleidingscentrum? Mijn conclusie is dat de regering wat dit betreft heeft gefaald. De SP-fractie wil hierover onmiddellijk duidelijkheid. Ik kom op ProRail. Dat alle spoorpartijen in een kantoor bij elkaar kunnen zitten, is natuurlijk heel fijn. Daarmee wordt echter direct aangetoond dat

het niet slim is geweest om het spoor «op te knippen». Alle maatregelen ten aanzien van de verzelfstandiging van NS en de komst van ProRail zijn slecht geweest. Het zijn neoliberale maatregelen geweest die niet goed doordacht zijn. De reiziger ziet dit dan ook al jaren. De SP-fractie eist al enige tijd dat er wordt ingegrepen. Gelukkig horen we nu dat er breder in de politiek wordt geroepen om in te grijpen. Dat is namelijk hard nodig, want bij ProRail is er altijd iets mis. In de zomer zetten de rails uit, waardoor de treinen niet kunnen rijden. In de herfst vallen er blaadjes, waardoor de treinen niet kunnen rijden. In de winter ligt er sneeuw, waardoor de treinen niet kunnen rijden en voor de lente zal er straks ook wel een smoes bedacht worden om de treinen niet te laten rijden. Ondertussen kan de top wel maand in maand uit zoeken naar manieren om de zakken te vullen. Onlangs bleek bijvoorbeeld dat ProRail zelf onderzoek heeft laten doen om het doorgaan met zakkenvullen te rechtvaardigen. Er is een duur onderzoek gedaan om te rechtvaardigen dat het bestuur meer dan de balkenendenorm moet kunnen verdienen, terwijl men wist dat de Kamer en de minister die norm willen hanteren. Ik stel dan ook het volgende voor: laat de bestuurders van ProRail om te beginnen de kosten van het onderzoek zelf betalen! Graag wil ik een reactie.

Met ProRail kunnen we zo niet verder. Na alle blunders moet de raad van commissarissen wat mij betreft opstappen. Ik vraag mij af hoe het mogelijk is dat de minister nog vertrouwen heeft in de directie van ProRail, na alle blunders die we hebben gezien. Maak van ProRail een maatschappelijke organisatie, een overheidsorganisatie. ProRail is niets zonder NS en NS is niets zonder ProRail. Zet die organisaties niet tegenover elkaar, maar voeg ze samen met als doel dat ze gezamenlijk voor goed treinverkeer zorgen. Graag wil ik hierop een reactie. Ik wil weten of de minister er wel voor gaat zorgen dat de Beneluxtrein blijft rijden, wat haar reactie is op de conclusie van de inspectie, die inhoudt dat concurrentie op het spoor slecht is voor de veiligheid. Verder willen we weten hoe zij gaat zorgen voor behoud van een veilig spoor en voor goede baanwerkers. Graag vernemen wij of de minister bereid is om het spoor bij IJmuiden en Velsen een kans te geven. Waarom vond zij een proef voor winterweer verantwoord? Waarom investeert ProRail in allerlei hobbyprojecten? Wat gaat de minister doen aan de bizar hoge tarieven voor mensen die een kaartje tot aan de grens kopen? Omwille van de tijd overhandig ik de minister schriftelijke vragen. Ik verwacht daarop van haar goede antwoorden.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. We bespreken vandaag een groot aantal punten dat betrekking heeft op het spoor. Ik kan wel zeggen dat de agenda barstensvol staat. De eerste vier punten betreffen energiebesparingsmaatregelen. Hoewel de PVV verantwoord energiegebruik toejuicht, moet dat wel financieel haalbaar en technisch uitvoerbaar zijn. Het mag bekend worden verondersteld dat de PVV-fractie de klimaatproblematiek niet koppelt aan CO<sub>2</sub>-uitstoot. Zij laat zich daardoor dus ook niet leiden in haar beleid.

Het kritisch vermogen is een beetje spoorloos als het om deze duurzame energieplannen gaat. We willen toch allemaal dat het openbaar vervoer een volwaardig alternatief is voor de auto? Beeld u eens in hoe de reclamefolder eruit ziet: reis allen met NS, langere reistijden door het uitrollen en lagere snelheden, hogere bezettingsgraden zodat u lekker tegen elkaar aan gedrukt de maximale tijd kunt genieten van het traject. Ik vraag me af welk reclamebureau heil zal zien in de voorgaande tekst. Deelt de minister onze mening dat dit niet de richting is die we op zouden moeten gaan?

Ik kom op de alternatieve energieplannen en begin bij het project «Zonnespoor». ProRail heeft kennelijk besloten om af te zien van het genoemde project. Kennelijk is de afweging tussen energiebesparing en

zaken als onderhoud, reparatie en schoonmaak negatief uitgevallen. Bovendien kwamen een goede doorstroming en veiligheid door de extra elementen in gevaar. Is de minister bereid om dergelijke maatregelen uit het energiebesparingsplan te schrappen?

Ook een variant met windmolens langs het spoor komt ter sprake. Ik vind er geen doekjes om dat windmolens momenteel zwaar ter discussie staan. Naast de horizonaspecten, ontstaat er de laatste tijd steeds meer discussie over de technische problematiek. Variabele aanvoer vergt schakelende achtereenvolgende centrales en bespaart daardoor nauwelijks brandstof.

Bovendien is het produceren en het onderhouden van de molens een financieel gebod zonder eind. Graag wil ik een reactie van de minister hierop.

Ik ga in op de multimodale reisinformatie. Wij vinden de invoering van het systeem InfoPlus een voorbeeld van geldverspilling. Dat geld had beter besteed kunnen worden aan veiligheid of aan daadwerkelijke innovaties, zoals ERTMS/ETCS. Zoals bekend, zijn wij een groot voorstander van dat systeem. Wij verzoeken de minister dan ook om ons op de hoogte te houden van de invoering hiervan op de Amsterdam–Betuweroute en het traject Rotterdam–Antwerpen. Ook verdere implementatie van dit systeem op andere trajecten zien wij graag tegemoet.

Sociale veiligheid is voor de PVV een groot punt. Tegen zwartrijders en overlast dient stringent te worden opgetreden. We hebben met instemming kennisgenomen van het feit dat alle hoofdconducteurs al zijn opgeleid tot buitengewoon opsporingsambtenaar (BOA). De praktijk wijst echter uit dat de bevoegdheden van die personen zich beperken tot het verlenen van service en het uitschrijven van mini proces-verbalen voor overtredingen. Is dit voldoende om de vele gevallen van agressiviteit aan te pakken?

In het verleden hebben we ons al uitgelaten over de veel te hoge salarissen bij Trans Link. De top van ProRail kwam onlangs met de bekende loze redenering dat de salarissen uit concurrentieoverwegingen weer eens flink omhoog moesten. Er werd zelfs een peperduur bureau ingehuurd om aan te tonen dat een hoger salaris gerechtvaardigd zou zijn. Zeer terecht heeft voormalig minister Eurlings hier een stokje voor gestoken. ProRail is de enige aanbieder van spoorbeheer. Er is dus geen sprake van concurrentie.

We kunnen niet heen om de recente gebeurtenissen bij ProRail. Het incident van afgelopen weekend was volledig te wijten aan nalatigheid van ProRail. Inmiddels is het vijf jaar geleden dat er werd gesproken over een back-upsysteem. Daarvoor is door het Rijk destijds 16 mln. beschikbaar gesteld. Ook de dramatische vertragingen van afgelopen winter komen op conto van ProRail. Dat geldt ook voor enkele andere incidenten, zoals de ontsporing bij Zwolle en een brandje in de Schipholtunnel. Al die incidenten zijn te wijten aan nalatigheid wat het onderhoud betreft, terwijl het Rijk daarvoor betaald heeft. ProRail heeft die werkzaamheden desondanks niet uitgevoerd. ProRail besteedt dat geld kennelijk liever aan de salarissen van hun bestuurders. Ondanks zijn private status wordt het bedrijf grotendeels gefinancierd door het Rijk, terwijl de bedrijfsvoering op z'n zachtst gezegd te wensen over laat. In het Overzicht Spooruitgaven 2011 konden we zien dat ProRail deels gefinancierd wordt door grote vraagtekens. Wij willen graag duidelijkheid hierover van de minister. Het idee van collega Slob, namelijk het samenvoegen van Rijkswaterstaat met ProRail om tot één rijksinfrabeheerder te komen, lijkt ons een stap te ver. We zijn juist voorstander van een kleinere overheid. Deze reorganisatie zou juist in tegengestelde richting werken. Wel zou het aanstellen van een extra controleur en het oormerken van de gelden een goede move zijn om de geldstromen te controleren. Ook het vervangen van de top van ProRail, wat door de heer Aptroot is voorgesteld, kan op onze instemming rekenen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Dit algemeen overleg had niet op een beter moment kunnen komen: alle ellende die we vrijdag hebben gehad ... Het was weer niet fraai. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Tienduizenden reizigers hebben dat afgelopen vrijdag aan den lijve ondervonden.

Sinds 2005 praten wij over een back-upsysteem. Ik lag vrijdag met griep thuis en kon die ellende dus gelukkig vanuit huis bekijken. Ik vroeg mij meteen af waarom dat back-upsysteem niet op orde was. Vrij snel bleek dat ik daarmee de vinger op de zere plek had gelegd. Als je een en ander in dezelfde ruimte of in hetzelfde gebouw onderbrengt, is dat naar mijn idee van een amateurisme dat je niet kunt verzinnen. Tot op de dag van vandaag zit de Kamer er na grote treinstoringen ook een beetje machteloos bij. De minister zal zich vast en zeker weer op overmacht beroepen, evenals NS en ProRail. Als zij dat doet, vraag ik mij af of dat wel terecht is. De GroenLinks-fractie zou dat niet terecht vinden. Natuurlijk kun je niet voorkomen dat er ergens brand uitbreekt en dat systemen uitvallen, maar je kunt er wel voor zorgen dat je planning op orde is op het moment dat iets dergelijks gebeurt. Ik heb al mailtjes ontvangen waarin niet de naam ProRail wordt gebruikt, maar «prutsrail». Als er calamiteiten zijn, gaat bij ProRail het licht uit, terwijl dat juist aan zou moeten gaan en alle hens aan dek zouden moeten zijn. Hoe bestaat het dat het back-upsysteem in hetzelfde gebouw stond? Daardoor viel het uit, wat logisch is. Naar mijn idee ligt het voor de hand dat die systemen fysiek gescheiden moeten worden gehouden. Hoe is het mogelijk dat ProRail er verbaasd over is dat de brandweer de stroom afsluit? Valt daar niet op te anticiperen? Is er geen back-up voor de gangbare stroomvoorziening? Hoe heeft het kersverse calamiteitencentrum, het OCCR, volgens de minister gefunctioneerd? Ik kan me niet voorstellen dat ze daarover erg opgetogen is. Wat is de reactie van de minister op de aantijgingen van Rover dat de verkeersleiding te veel gecentraliseerd is, waardoor de treinen tot aan Leiden, Zoetermeer en Arnhem uitvielen? Hoe ver strekte de verantwoordelijkheid van NS om mensen thuis te krijgen? NS is in de media erg opgetogen over de coöperatieve reizigers, maar de vraag is of die zitten te wachten op dit soort knuffelcommunicatie. Zij willen gewoon dat NS bussen inzet.

Begin dit jaar nam de Kamer een motie aan van mijn hand. Daarmee wilde ik regelen dat de directieleden van NS en ProRail naar hun bonussen kunnen fluiten als er om verwijtbare redenen een negatief reisadvies geldt. Een brand is niet verwijtbaar maar het feit dat met name ProRail keer op keer niet voorbereid blijkt te zijn op dergelijke calamiteiten, is dat wel. Ik ben bang dat de teller voor de directieleden al op 1 staat. Wat vindt de minister daarvan?

Ik denk dat het tijd wordt voor een sterke vrouw die gaat ingrijpen om dit gepruts te voorkomen. Hoe kijkt de minister hier tegenaan? Kan en wil zij al ingrijpen? Ik vind het idee van de heer Slob, namelijk het onderbrengen van ProRail bij Rijkswaterstaat, ook interessant. Het lijkt heel aantrekkelijk om de poppetjes aan de top bij ProRail te vervangen, maar is daarmee het probleem opgelost? Zit dat niet veel dieper en moet je dat niet veel fundamenteeler aanpakken? De sterke vrouw zou wat ons betreft – ik kijk indringend naar de minister – toch eens met de vuist op tafel moeten slaan. Misschien heeft ze dat al gedaan. Ik zou dat helemaal niet verkeerd vinden.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begin het van GroenLinks door te krijgen. Vandaag vraagt mevrouw Van Gent om een sterke vrouw aan de top van ProRail en eergisteren maakte mevrouw Halsema bekend dat ze gaat stoppen met haar werk als Kamerlid. Is er een verband te leggen? Vindt zij niet dat de top van ProRail ook een beetje bedrijfs-/organisatie-ervaring zou moeten hebben?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Aptroot heeft mij totaal verkeerd begrepen. Ik complimenteer een VVD-minister en nu maakt hij daar Femke Halsema van. Ik geef toe dat ook mevrouw Halsema een heel sterke vrouw is, maar het gaat vandaag over de minister. Ik verzoek haar om schoon schip te maken. Ik zie dat de duim van de heer Aptroot omhoog gaat. Ik weet dat het punt van sterke vrouwen bij hem gevoelig ligt, maar ik hoop dat we er met elkaar uit komen.

Het was leuk om te zien – dat zeg ik natuurlijk ook tegen de heer Aptroot – dat Twitter veel gestrande reizigers op weg hielp. Tweakers.net draaide razendsnel een applicatie in elkaar. Daarvoor veel hulde. Het kan dus wel. Daar kan NS nog iets van leren. Het probleem is echter dat lang niet iedereen daarover beschikt. Kan NS in zo'n geval geen grote schermen neerzetten, zodat ook niet-twitterende reizigers van die technologie kunnen profiteren?

Ik maak een opmerking over de decentrale lijnen. Op het hoofdspoor gaat het de laatste weken veel te vaak mis. Maar wat er links en rechts op gedecentraliseerde lijnen gebeurt, maakt ook niet echt vrolijk. De Heuvellijn in Zuid-Limburg is nota bene een week lang helemaal uit de roulatie. In de Achterhoek, Tsjoek naar Winterswijk, blijft het mis gaan. En ik noem de trein naar Harlingen in het noorden. Ik beperk mij tot een aantal lijnen. Ik vraag de minister, de sterke vrouw, of zij bij mij de indruk kan wegnemen dat ProRail deze lijnen wat onderhoud en investeringen betreft ronduit stiefmoederlijk behandelt. Gezien de goede intenties en de prestaties van de vervoersbedrijven die over deze lijnen rijden, vind ik dat niet acceptabel.

Het zal de minister niet ontgaan zijn dat er onder reizigers veel onrust is over het ontbreken van toiletten in de nieuwe sprinters, die zoetjesaan in gebruik worden genomen. Dat is geen nieuw onderwerp, maar dat probleem is niet naar tevredenheid van mijn fractie opgelost. Los van het gegeven dat toiletten nauwelijks gerealiseerd worden, zijn toiletten op perrons niet een goed alternatief voor gewoon een toilet in een trein. Straks kunnen we wel internetten in de trein, maar niet plassen. Mij lijkt dat niet de juiste prioriteit wordt gesteld. Ik wacht al sinds mei op een brief van de minister over de kosten voor het alsnog inbouwen van toiletten. Ik vind het verdacht dat die informatie zo lang op zich laat wachten. Mijn fractie komt bij de begroting van Verkeer met voorstellen voor het herstellen van deze fouten. Inmiddels hebben we wel wat berekeningen gekregen. Die willen me laten geloven dat het ongeveer € 400 000 per toilet gaat kosten. We hebben ooit de gouden toiletbril-affaire gehad bij het UWV en ik heb de indruk dat we ook in dit geval gouden kranen en gouden toiletbrillen gaan inbouwen. Je kunt immers echt niemand wijsmaken dat er € 400 000 voor een wc moet worden uitgegeven.

Mijn fractie is niet ontevreden over de ambities die de spoorsector heeft ten aanzien van het besparen van energie. Daaraan kan menig bedrijf een puntje zuigen. Aan de slag, zou ik zeggen! Op de punten van het zelf opwekken van schone stroom en het inkopen van groene stroom ben ik kritisch wat het tempo betreft. Er zijn namelijk legio mogelijkheden. NS stelt zich ten doel om in 2020 20% groene stroom te gebruiken. Nu is dat 10%. Die doelstelling is naar het oordeel van mijn fractie echt te mager. Kan de minister daarin wat meer tempo brengen?

Ik ga in op station Emmen Bargeres, want ook in de regio is er wel eens sprake van drama's. We hebben eerder over dit station gesproken. Ik heb begrepen dat het volgende maand al dicht gaat. Het station bij nieuwbouwwijk Delftlanden wordt geopend, terwijl dat een grote beerput is. Kan het station Emmen Bargeres in ieder geval open blijven totdat die nieuwbouwwijk er staat?

Mijn laatste opmerking heeft betrekking op Assen. Als ik 's avonds laat met de trein naar het mooie Groningen ga, kom ik vlak voor Assen in de problemen. Daar staan we soms twintig minuten stil vanwege

zogenaamde treinpaden. Kan dat niet wat efficiënter? Heel veel reizigers worden daarvan namelijk zwaar de dupe. Ik zeg wel eens dat het allemaal niet meer hoeft op een oude typemachine. Dat kun je echt wel met een goed automatiseringssysteem organiseren.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Uit de agenda van dit overleg blijkt hoe geweldig deze commissie is. Zij kan het nagenoeg over alles hebben, als het maar over de rails gaat. We merken natuurlijk ook dat onderwerpen die in dit algemeen overleg aan de orde komen, mensen heel direct kunnen raken. Dat is zeker het geval als er problemen ontstaan. Ik heb een aantal onderwerpen geselecteerd waarvoor ik aandacht vraag. Misschien spring ik een beetje van de hak op de tak, maar ze hebben allemaal betrekking op de rails. Ze vallen dus wel binnen de agenda van deze vergadering.

Ik begin met de situatie die gisteren ontstond in Wiechen. Daar is een meisje van vijf jaar op het nippertje gered. Zij was van het perron gevallen en op de rails terecht gekomen. Gelukkig kon zij heel snel, nog voordat de trein binnenkwam, van de rails worden gehaald. Dat perron was te vol. Beter gezegd, het was te smal. ProRail heeft direct aangegeven dat het perron verbreed gaat worden. Ik vraag mij naar aanleiding van dit voorval wel af of er eerst een ongeluk moet gebeuren voordat iets dergelijks wordt opgepakt. Weet de minister of er meer van dergelijke stations zijn waar dit soort problemen zich voordoet? Zo ja, dan vragen wij daarvoor aandacht om te voorkomen dat dat soort situaties vaker ontstaat. Wij zijn een groot aantal keren benaderd door mensen die op het station Weesp door de trein werden achtergelaten. Ze kunnen er dan niet meer in. Gisteren betrof het honderd mensen en dat was niet de eerste keer. Die mensen pasten gewoonweg niet meer in de trein en dat gebeurt regelmatig. Wij vinden het niet acceptabel dat dit zo vaak gebeurt en dat haast moet worden gemaakt met de extra sporen naar Almere. De bouwers hadden al aan de slag kunnen zijn als ProRail destijds niet die rekenfout had gemaakt van 240 mln. Gelukkig ligt de motie-De Krom van 6 december 2007 er nog steeds. Mijn fractie heeft die destijds onderkend. Ik kom daar steeds op terug. Met die motie wil de Kamer bereiken dat de viersporigheid van de Flevolijn versneld wordt gerealiseerd. Die moet zo snel als mogelijk worden toegevoegd aan het pakket No Regret uit de planstudie ov-SAAL en onverkort worden uitgevoerd. Graag wil ik een reactie van de minister hierop.

Nu ik het toch over collega De Krom heb – inmiddels is hij tot hogere ambten geroepen – merk ik ook op dat hij in 2007 schriftelijke vragen heeft gesteld over de lijn Arnhem–Doetinchem–Winterswijk. Ik meen dat mevrouw Van Gent daar even aan refereerde. Daar doen zich al jarenlang problemen voor. Die zijn nog steeds niet opgelost. Ik wil dat de minister de garantie geeft dat die problemen eindelijk aangepakt en opgelost worden. Dit duurt wat ons betreft namelijk echt veel te lang en er wordt maar wat heen en weer geschoven als het om de oorzaken gaat. Daar kopen de reizigers niet zo veel voor.

We vragen aandacht voor Hengelo, Enschede, Gronau. Het emplacement van Enschede gaat op de schop. Dat is goed, maar dat betekent wel dat daar zes weken lang geen treinen kunnen komen. De planning is najaar 2012. Zou de minister lichte invloed kunnen uitoefenen om ervoor te zorgen dat dit naar de zomer wordt verplaatst? Er zijn namelijk ontzettend veel studenten die gebruikmaken van deze lijnen. Daarmee zouden we een probleem kunnen voorkomen, want in de zomerperiode wordt de trein iets minder vaak gebruikt. Wij hebben een brief gevraagd over de grensoverschrijdende verbinding naar Gronau. Doorgaand verkeer vanaf Hengelo is niet mogelijk, omdat in Enschede één metertje spoor ontbreekt. Dat weten we al heel lang. Het klinkt een beetje bizar, maar het is wel de feitelijke situatie daar. Er schijnt een doorgezaagd metertje spoor te zijn, waardoor je het niet kunt doortrekken. Als de boel toch op de



schop gaat, leg dan dat laatste metertje ook even aan. Dan kan de minister dat met een heel mooie ceremonie gaan openen. Wie weet gaan wij dan met z'n allen mee.

Ik kom op de problemen in Utrecht. Wat daar is gebeurd, is natuurlijk uitermate vervelend. De collega's hebben daarover ook al vragen gesteld. Ik ben benieuwd naar de kijk van de minister op dit gebeuren. Deels is er sprake van overmacht, maar ik vraag mij af wat er voorkomen had kunnen worden. We hebben dit weekend alle brieven die we gekregen hebben, op een rijtje gelegd. Mijn fractie heeft vorig jaar vragen gesteld over dit onderwerp. Het is best lastig om overzicht te krijgen, dus om scherp voor ogen te krijgen wat klaar had moeten zijn en of de oorzaak van het probleem was dat een deel nog niet gereed was. Ik geloof niet in noodlot maar als je dit voorval voor ogen hebt, zou ik dat haast wel gaan doen. Van welke systemen is er een back-up en van welke niet? Kan de minister toezeggen dat er over een halfjaar een back-up is voor de treindienstleiding, de verkeersleiding, de leiding die verantwoordelijk is voor de aansturing van de beveiliging en de stroomvoorziening en de omroepinstallatie? Volgens mij hebben we daarmee het gehele pakketje rond. Waarom zijn lokale posten als Geldermalsen compleet afhankelijk van Utrecht? Kan de minister toezeggen dat op de kortst mogelijke termijn wordt geregeld dat deze posten in geval van verstoringen zo snel mogelijk vanuit andere locaties worden aangestuurd, zodat niet direct een groot deel van Nederland plat ligt? Het laatste was afgelopen vrijdag helaas wel het geval, zelfs tot aan Den Bosch toe. Is de minister bereid om na te gaan wat de mogelijkheden zijn voor het geschikt maken van de Veluwelijn als omleidingsroute en voor keermogelijkheden bij kleinere stations rondom Utrecht om te voorkomen dat alles zich op een punt concentreert? Met name de heer Cramer, mijn voorganger in deze commissie, heeft de afgelopen jaren aandacht gevraagd voor ProRail. Er zijn zelfs nota's geschreven. Er gaat veel goed bij ProRail, maar helaas gaat er regelmatig ook heel veel goed fout. Wij zijn langzaam maar zeker wel tot de conclusie gekomen – ik zal volgende week bij de behandeling van de begroting een rapport presenteren – dat ProRail echt op een te grote afstand staat van de minister en de Tweede kamer, dat financiële stromen onduidelijk zijn en dat bepaalde trajecten al tien jaar lopen zonder dat die van de grond komen. Ik doel onder andere op Mistral. Meerdere keren zijn de aanbestedingen stilgelegd. Wij denken dat ProRail efficiënter, sneller en klantgerichter moet werken. Dat zal ik in mijn notitie verder uitwerken. Daarin zal ik inderdaad de conclusie trekken – het is vandaag wat rond gegaan – dat een reële optie zou kunnen zijn het opheffen van ProRail en het bedrijf integreren met Rijkswaterstaat, zodat er één infrabeheerder ontstaat. Daarover hoort de minister volgende week dus meer, maar misschien kan zij daarover al iets zeggen in dit overleg.

De heer **Haverkamp** (CDA): De opmerking dat het een optie zou kunnen zijn, is iets anders van aard dan die welke ik vanochtend in de krant las. Er is dus al sprake van een nuancering. Ter voorbereiding van dit debat heb ik het verslag van het notaoverleg doorgelezen dat wij zelf hebben gehad over de evaluatie van de Spoorwet. Bij dat overleg kon de heer Cramer helaas niet aanwezig zijn. De conclusie van de gehele Kamer was dat we geen structuurdiscussie aangaan maar dat we er juist voor zorgen dat datgene wat we hebben, goed functioneert. Staat de heer Slob nog achter de conclusie van dat overleg? Die houdt dus in dat we bij de huidige structuur blijven. Of zegt de heer Slob dat hij daarvan nu echt afscheid neemt?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb net aangegeven dat ik volgende week onze nota zal uitbrengen en dat wij daarin de conclusie zullen trekken dat ProRail moet worden opgeheven en dat het bedrijf dient te worden geïntegreerd met Rijkswaterstaat. Dat lijkt mij een heel reële optie. Ik ben

natuurlijk altijd bereid om, als wij met elkaar in debat gaan, daar andere mogelijkheden tegenaan te leggen en na te gaan welke optie het langst houdbaar is. In het afgelopen jaar is er weer het nodige gebeurd, mijnheer Haverkamp. Voor ons is het uiteindelijk een soort optelsom geworden. We zeggen nu dat we een keer echt moeten doorpakken. Het probleem moet structureel worden aangepakt met het oog op de toekomst. Uiteindelijk moet de reiziger daarvan beter worden, want we doen het voor hem. Ook onze controlerende taken moeten we beter kunnen uitoefenen. Het is niet voor niets dat de heer Aptroot en ik hebben voorgesteld om na te gaan wat er gebeurt met bijvoorbeeld die onderhoudsbudgetten. Voor ons is namelijk volslagen duister hoe een en ander precies in elkaar steekt. Dit is één van de vele voorbeelden die helaas te geven zijn. Laten we dat debat dan maar voeren. Dit is de aftrap. Misschien volgt daarover volgende week meer.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het punt van die budgetten vind ik ook interessant. De investeringsbudgetten blijven soms achter. Ik ben het ermee eens dat ProRail een te grote afstand heeft. Het onderbrengen bij Rijkswaterstaat is op zichzelf een interessante optie, maar dat is iets voor de wat langere termijn en tijdens de «verbouwing» moeten de treinen natuurlijk wel blijven rijden. Is de ChristenUnie-fractie het met mij eens dat we op korte termijn moeten ingrijpen? Het sneeuwt inmiddels in Drenthe en in Groningen. Ik moet zeggen dat ik mijn hart vasthoud. Is de heer Slob het dus met mij eens dat er op korte termijn maatregelen genomen moeten worden en dat de minister nu al wat kan doen?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik meen dat we vandaag met elkaar een aantal onderwerpen bespreken waarmee ook ProRail te maken heeft en waarvan we vinden dat er op korte termijn moet worden opgetreden. Inderdaad, tijdens de «verbouwing» gaat het werk gewoon door. Ik wil wel voorkomen dat we van het ene incident naar het andere hobbelen. Er doet zich een probleem voor. We spreken daar met elkaar over, de kranten staan er vol van en een paar dagen later is het weer stil. Dan gaan we bij wijze van spreken weer over tot de orde van de dag. Mijn fractie denkt echt dat er structureel iets moet gebeuren. Vandaar dat zij dat uitwerkt en dat zij daarover in dit huis een debat wil voeren. Volgens mij hoort het zo te gaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik stel een korte vervolgvraag. Ik vind het voorstel van de heer Slob echt heel sympathiek, maar ik ben benieuwd hoe snel dat volgens hem mogelijk zal zijn. Kan hij daarover alvast een tipje van de sluier oplichten? We moeten er immers wel een beetje tempo in houden.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Natuurlijk moeten we het tempo erin houden. We weten echter wel allemaal dat er nogal wat tijd gemoeid zal zijn met het integreren van ProRail met Rijkswaterstaat, die over het water en de weg gaat wat het infrabeheer betreft. ProRail is immers een bedrijf met veel medewerkers en het staat op afstand. Het zal dus niet mogelijk zijn om het van de ene op de andere dag met Rijkswaterstaat te integreren. We kunnen ervoor kiezen om het daarom niet te doen en, dan maar op deze manier door te gaan. Dat willen wij echter niet. Ik heb overigens aangehaakt bij datgene wat het kabinet zelf wil, namelijk het meer integraal oppakken van zaken. Als je Rijkswaterstaat en ProRail samenvoegt, kunnen er ook integrale afwegingen worden gemaakt. Bijvoorbeeld spoorbeveiliging is niet alleen een zaak van veiligheid, maar de automobilist heeft daar ook last van. Je kunt dan meer integraal afwegingen maken. Zo zijn er nog meer voorbeelden te geven.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik zou graag met de aannemer van de heer Slob praten. Als er in mijn huis namelijk iets verbouwd wordt, is het altijd een troep. Het is tijdens de verbouwing nooit zo prettig in je huis dan daarvoor. Ik ben dus benieuwd hoe de heer Slob dat uit elkaar weet te houden. Hij stelt een verplaatsing voor. Dat verbaast ons, hoe sympathiek allerlei structuurgedachtes ook zijn. Met alle respect voor het goede werk dat mensen bij Rijkswaterstaat dag in dag uit doen, merk ik het volgende op. Gisteren stond er 21 kilometer file bij de Schipholtunnel, omdat er enkele kabels van een vrachtwagen waren gevallen. De aannemer kon vervolgens niet door de file heen komen om die kabels op te ruimen. En dat viel toch ook onder het beheer van die dienst. De heer Slob heeft Rijkswaterstaat zelf zo'n beetje onder curatele gesteld vanwege het feit dat een tunnel bij Utrecht niet kon worden aangelegd. Waarom heeft hij opeens al dat vertrouwen in Rijkswaterstaat, terwijl we eigenlijk gewoon moeten praten over de problemen die hier opgelost dienen te worden?

De heer **Slob** (ChristenUnie): De heer Monasch stelt twee vragen. Op zijn eerste vraag antwoord ik dat ik een paar aannemers heb. Ik zal er een uitzoeken en het adres aan hem doen toekomen. Dat zal hij leuk vinden. Ik ga er overigens wel van uit dat de heer Monasch vervolgens contact met hem opneemt.

De heer **Monasch** (PvdA): Vanzelfsprekend!

De heer **Slob** (ChristenUnie): Op de tweede vraag van de heer Monasch antwoord ik dat we kiezen voor Rijkswaterstaat omdat we het water, de weg en het spoor graag onder één dak willen onderbrengen. Het grote voordeel van de wijze waarop Rijkswaterstaat wordt aangestuurd, is dat we daar natuurlijk veel directer op zitten. Dat geldt overigens ook voor de positie die de minister daarin heeft. De directeur-generaal van Rijkswaterstaat zal naar mijn idee vaker met haar overleggen en directere contacten met haar hebben dan de leiding van ProRail, die op een veel grotere afstand staat. Dat geldt dus ook voor de informatiestromen. Wij willen dus gewoon een directere aansturing, waardoor het sneller en efficiënter kan. We willen ook dat het uiteindelijk transparanter wordt, zodat wij niet voortdurend de minister lastig hoeven te vallen met allerlei vragen over hoe dat precies zit, waar het geld naartoe gaat en wat die afspraken waren. Hoe dichter we het weer naar ons toe trekken, hoe beter dat zou kunnen gaan. Daarmee kunnen we overigens geen branden voorkomen en ook niet allerlei andere calamiteiten. Wel kan er dan effectiever en sneller worden opgetreden.

De heer **Monasch** (PvdA): Gezien de achtergrond van mijn partij, spreekt het mij op zichzelf aan dat de heer Slob voor meer maakbaarheid pleit. Hij heeft Rijkswaterstaat echter zo'n beetje onder curatele gesteld naar aanleiding van de tunnel in Utrecht. Ik vraag mij dus nog steeds af waarom hij dat orgaan noemt. Wat geeft hem zo veel vertrouwen dat Rijkswaterstaat wel in staat is om de problemen op te lossen en ProRail niet?

De heer **Slob** (ChristenUnie): Het is prachtig om door een sociaaldemocraat op dit punt zo bevraagd te worden. Dat kan mij niet lang genoeg duren. Ik vind dat fantastisch! Sociaaldemocratie nieuwe stijl. Ik gaf net al aan dat Rijkswaterstaat natuurlijk ook met infrabeheer te maken heeft: water en weg. Als we het over ProRail hebben, praten we over het spoor. Er is dus sprake van parallellen tussen deze organisaties. Bij Rijkswaterstaat hebben we een andere keuze gemaakt en we hebben die organisatie een andere positie gegeven, namelijk dichterbij het ministerie. Als je kunt integreren en een directere aansturing kunt realiseren – je maakt er bijvoorbeeld een rijksinfrabeheer van – zou dat een oplossing kunnen zijn

voor de problemen die ik bij ProRail van tijd tot tijd constateer. Helaas keren die problemen steeds terug. Dat wil niet zeggen dat bij Rijkswaterstaat altijd alles goed gaat. Natuurlijk is dat niet het geval. Dat heb ik dan ook nooit gezegd. De Kamer en de minister zullen er ook bovenop moeten blijven zitten als daar dingen niet goed gaan. Daaraan hebben we vanmorgen uitdrukking gegeven toen het ging over de landtunnel bij de A2. Daar willen we de komende maanden echt alles van weten, omdat daar veel gemeenschapsgeld in zit.

Ik vervolg mijn betoog. Een groot deel van de agenda heeft betrekking op energiebesparing. We zijn blij dat we uiteindelijk het complete energiebesparingsplan van ProRail hebben gekregen. Daar staan mooie maatregelen in. We missen wel een integrale analyse van het gehele spoorstelsel, dus van ProRail, NS en de andere vervoerders gezamenlijk. Dat werd wel gevraagd in de motie-Cramer/Koopmans van 16 februari 2009. Daarvoor vraag ik dus de aandacht van de minister.

Ik sluit mij aan bij de vragen die over de toiletten zijn gesteld. Dat moet wat ons betreft geregeld worden.

Ik kom op de spoorwegovergangen. Er zijn nog genoeg spoorwegovergangen die heel lang dicht gaan. We hebben tien jaar geleden al om een duidelijke norm gevraagd. Dat deden we niet alleen voor de veiligheid, maar ook voor de bereikbaarheid. Daar heb je dus weer die samenhang tussen weg en spoor. Waar blijft die norm? Ik denk dat het goed is om daar een keer duidelijkheid over te creëren.

Ik laat de rest zitten. Misschien lever ik de overige zaken ook wel schriftelijk aan, want dat zijn er erg veel.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Voor het CDA is goed functionerend openbaar vervoer van groot belang voor het oplossen van het mobiliteitsprobleem in Nederland. Met alleen meer asfalt en nog meer auto's gaan we het niet redden om alle mensen van A naar B te vervoeren en zeker niet in de spits. Uit eigen ervaring kan ik melden dat het in wezen best meevalt. Ik kon gisteren gelukkig wel in de trein naar Den Haag komen. Het is positief als de treinen op tijd rijden, maar als reiziger onthoud je extra lang dat je over zo'n perron aan het rennen was, dat je net die rode achterlichten van de trein zag of dat de trein stil stond. Het laatste moeten we in dit algemeen overleg wel helder hebben.

Ik heb een hele mooie iPhone met zo'n app van NS. Het valt mij op dat de informatie daarin actueler is dan die op de borden. Als ik aankom en al gekeken heb, ren ik nog net de goede kant op. Dan zie ik enkele mensen verdwaasd kijken. Zij gaan naar een hele lieve meneer of mevrouw met zo'n rood hoedje op en missen de trein. Ik moet naar de trein hollen en kan die mensen dus niet helpen. Mijn vraag is dus hoe we ervoor kunnen zorgen dat die informatie wordt verbeterd. Anderen gaven al aan dat sociale media heel belangrijk zijn geworden. Er zijn bijna meer mensen thuis gekomen dankzij de voorzieningen van Twitter dan op grond van de officiële informatie. Gaan we daar ook slim mee om? Heeft de minister daarover ook overleg gehad in het kader van de calamiteit van afgelopen weekend?

Er staat vandaag een enorme hoeveelheid stukken op de agenda. Eén stuk betreft een bijna ronkende brief over het winterhard maken van het spoor. Alles zou op orde zijn. Een externe partij heeft er ook nog naar gekeken. Het CDA heeft zo veel vertrouwen in de maatregelen dat het zijn congres in Utrecht georganiseerd heeft. Dat vindt komend weekend plaats. Er kwam een brief binnen waarin stond dat ProRail en NS alles op orde hebben. Ik zei dus tegen de partij: we kunnen rustig in de buurt van het Centraal Station in Utrecht ons congres houden. Afgelopen weekend bleek echter dat Utrecht ook niet de meest veilige plek is.

We hebben er natuurlijk begrip voor dat de brandweer in geval van brand uit veiligheidsoverwegingen zegt dat hij de stroom van het station af haalt en dat het dan niet meer mogelijk is om treinen te laten rijden. Het

stoomtijdperk ligt immers achter ons. Het wordt echter lastiger om te zeggen dat ook bij Alphen aan de Rijn of bij Ede de treinen niet meer binnen zullen komen. We hebben daar eerder over gesproken. Eigenlijk was afgesproken dat dit soort calamiteiten in 2010 opgevangen moest kunnen worden. Mijn collega's refereerden daar al aan. Kan de minister vertellen hoe dat nu precies zit? Wij hebben afgesproken dat wij ProRail afrekenen op de output, maar deze output is naar mijn mening nog niet helemaal geleverd.

Vorig jaar hebben wij uitgebreid stilgestaan bij de structuurdiscussies. Toen heeft de Kamer besloten om de structuurdiscussies niet meer te voeren en ervoor te zorgen dat het spoor optimaal functioneert. Deze discussie werd gevoerd op basis van een groot aantal rapporten. Wat is terechtgekomen van alle aanbevelingen, toezeggingen, beantwoorde schriftelijke vragen en goede bedoelingen? Eerlijk gezegd, is mij dat niet helder. Is dat voor de minister wel duidelijk? Als dat de minister niet bekend is, is zij dan bereid om dat in kaart te brengen, zodat duidelijk blijkt wat wij met elkaar hebben afgesproken? De Kamer kan overigens ook wel de hand in eigen boezem steken. Terecht werd gerefereerd aan het initiatief inzake de Algemene Rekenkamer. Iedereen kan zich wel het plaatje voorstellen met verschillende balletjes en allerlei geldstromen zodat niemand meer precies weet waar het budget van de Kamer is gebleven. De Algemene Rekenkamer was heel kritisch. Er zijn allemaal potjes met geld voor het spoor, maar is het nog te overzien? Wij kunnen dat niet. Kan de minister de Kamer helpen aan een overzicht van de geldstromen gebaseerd op het rapport van de Algemene Rekenkamer? Ik zei al dat het vrouwen in het ov een bijzonder grote deuk heeft opgelopen. Sommigen refereerden aan het charmeoffensief. Ik vond de advertenties in de krant wel sympathiek, maar het is de vraag of het probleem voor degenen die vijf uur in een trein hebben gezeten, met die advertentie is opgelost. Gisteren hoorden wij bij de aanbidding van een petitie dat sommige mensen buitengewoon lang in de trein hebben gezeten; daar was ook een trein bij zonder toilet.

Ik dank de minister voor het beantwoorden van de schriftelijke Kamer-vragen. Ik werd getriggerd door het woord «concessie». Omdat wij blijkbaar niet in een concessie hebben geregeld dat toiletten aanwezig zijn, zijn er geen toiletten. Dat geldt ook voor allerlei regionale zaken. Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Van Gent over de prijzen: hoeveel kost het om dat op te lossen?

Het afgelopen weekend lag het treinverkeer in de Randstad er 36 uur uit. Men presteerde het echter om in Limburg de treinen een week niet te laten rijden. Hierover zijn schriftelijke vragen gesteld. Anderen refereerden al aan de Achterhoek. Kan de minister zeggen of dat toeval is geweest, dan wel of het onderhoud in die gebieden van Limburg misschien wat minder is?

Wij hebben een grote stapel stukken over Twente gekregen. In het antwoord met nummer 45 – ik weet even niet welke vraag daarbij hoorde – werd opgemerkt dat NS geen vervoersconcessie heeft en daarom in geval van calamiteiten in de omgeving Twente niet zelf mensen mag vervoeren. Klopt dat en, zo ja, kunnen wij dat op een of andere manier oplossen?

In de derde Kadernota Railveiligheid schrijft de minister dat in de wet wel een basisniveau voor veiligheid vastligt, maar dat de beleidsdoelstelling constante verbetering is. Dat klinkt heel erg goed, maar volgens mij stoppen wij dan nooit. Dan gaan wij maar door met veiliger en veiliger maken. Wij weten dat absolute veiligheid niet bestaat. Het is dus de vraag waar wij de grens trekken. Is het mogelijk om een norm vast te stellen waardoor vaststaat wanneer iets veilig is of onveilig? Ook in het antwoord op de schriftelijke vragen over de spoortunnel bij Schiphol bleek dat een bepaald soort bevestigingspunt niet op voorraad was omdat het uniek was. Wij hadden een veiligheidsniveau vastgesteld. Dat boutje moest

eerst gemaakt worden en daardoor konden wij weken niet door de Schipholtunnel. Het lijkt mij toch handig als wij dezelfde boutjes in heel Nederland kunnen gebruiken. De veiligheid is dan immers hetzelfde. Mijn collega Koopmans heeft al gezegd dat niet langer de gemeenten, maar de rijksoverheid moet gaan over de veiligheid in tunnels. Ik wil daar nog een schepje bovenop doen en vraag de minister of zij kan beloven dat wij een veiligheidsnorm vaststellen zodat wij het niet veiliger maken dan misschien nodig is.

De Kamer heeft op 8 oktober 2009 gesproken met de ambtsvoorganger van de minister over het treinongeluk bij Barendrecht. Een van de initiatieven die daaruit zijn voortgekomen, is dat nu wordt nagedacht over een specifieke spooropleiding. Is de minister bekend met dit initiatief? Ons bereiken geluiden die erop wijzen dat dit nog niet helemaal van de grond komt. Kan de minister daar een positief zetje aan geven?

Er is al gerefereerd aan de enorme stapel stukken die we hebben ontvangen en het grote aantal afkortingen. Ik heb moeten googelen om ze allemaal te begrijpen. Ik zal niet over ERTMS en ATBVv gaan discussiëren. Wij zullen de minister afrekenen op de afspraken die wij met haar hebben gemaakt. Of die via de minister met ProRail, Rijkswaterstaat of een andere organisatie zijn gemaakt, laten wij aan haar over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het betoog van het CDA lijkt neer te komen op: iedereen doet een plas, als er tenminste een wc is, en het blijft zoals het was. 1. Wat gaat het CDA nu doen met ProRail en het gepruts dat daar heeft plaatsgevonden? Wat vindt het CDA? 2. De heer Haverkamp is het met mij eens dat de wc's duur zijn, maar vindt het CDA dat die wc's er alsnog moeten komen?

De heer **Haverkamp** (CDA): Het is wat mij betreft niet een kwestie van «iedereen doet een plas en het blijft zoals het was». Wij hebben met elkaar duidelijke afspraken gemaakt over een aantal verbeteringen. Wij kunnen allemaal constateren dat die verbeteringen afgelopen vrijdag nog niet waren doorgevoerd. Denk bijvoorbeeld aan de calamiteitenopvang en dat soort zaken. Ik zit hier als controleur van de regering. Aangezien er meer afspraken zijn gemaakt, vraag ik de minister of zij kan vertellen wat er is gebeurd met die afspraken. Dit is dus het moment om de minister ter verantwoording te roepen, en dat doe ik ook, maar ik wil wel de antwoorden van de minister horen voordat ik conclusies trek.

Dan de wc. Ik was gisteren onder de indruk van het verhaal van de mensen die beschreven hoe het was om met hun aandoening gebruik te moeten maken van treinen zonder toilet. Ik heb het voorrecht dat ik een stuk gezonder ben van lijf en leden. Niemand gaat vrijwillig in de trein naar de wc. Dat is hartstikke vies. Ik heb dan meer vertrouwen in het plan dat wij met elkaar hebben afgesproken: zorg ervoor dat er goed functionerende toiletten op de stations zijn. Die toiletten moeten er komen. Alleen, na het verhaal dat ik gisteren heb gehoord, denk ik dat dit niet de enige oplossing is. Ik heb van de minister gehoord dat wij NS op dit moment niet kunnen dwingen omdat een en ander niet in de concessie is geregeld. Wij hebben ook de begroting gezien. Mevrouw Van Gent heeft terecht gesteld dat het wel erg duur wordt als één toilet € 400 000 kost. Ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister op dit punt en dan zullen wij bekijken wat wij met die informatie doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat toch iets te gemakkelijk. Dit is een balletje dat al de hele tijd heen en weer gaat. ProRail heeft een onderbesteding op de investeringen. Volgende week zal GroenLinks een concreet voorstel voor doen opdat die toiletten alsnog worden ingebouwd. Zal het CDA ons dan steunen? Het is allemaal heel interessant wat de heer Haverkamp over die structuren van ProRail zegt, maar uiteindelijk vraag ik mij nog steeds af wat al die gestrandde reizigers daar

nu aan hebben. Vindt hij ook niet dat de minister met steun van de hele Kamer – dat zal helpen – met de vuist op tafel moet slaan en moet zeggen: «Nu is het afgelopen met dit gepruts!»?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb gezegd dat de minister naar onze mening verantwoordelijk is. Wij steunen haar bij de maatregelen die zij denkt te moeten nemen, maar nadat wij in 2009 de structuur hebben aangegeven waarmee de minister moet werken, ga ik niet voor haar zitten nadenken. Die structuur is er op initiatief van het kabinet gekomen en het kabinet heeft zelf gezegd dat het daarmee aan de gang kan gaan. Dan ga ik nu niet zeggen dat wij de bordjes gaan verhangen. Het is aan de minister om het probleem op te lossen en wij zullen haar daarop aanspreken.

Als het voorstel van GroenLinks voor de wc's concreet is, zullen wij dat beoordelen en dan zal ik daarop een concreet antwoord geven.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben goede herinneringen aan het kennismakingsgesprek van een paar weken geleden. Een van de punten die ik goed heb onthouden, is dat wij niet allemaal nieuwe nota's gaan schrijven. Als iets geactualiseerd moet worden, dan doen wij dat, maar wij gaan vooral doen. In dat licht moet ik misschien ook het interview met minister Opstelten van het afgelopen weekend in de Volkskrant zien. Als in Rotterdam iemand het woord «plan» gebruikte, moest hij € 50 in de boetepot stoppen. Het gaat er gewoon om dat er iets wordt gedaan. Plannen schrijven is een mooi middel om allerlei mensen bezig te houden, maar er moet iets gedaan worden. Ik denk dat die situatie alleen maar actueler is geworden. Het mooie is dat wij ondanks alle vervelende problemen in het verleden, te maken hebben met een nieuwe minister die ambitieus is en te kennen heeft gegeven door te willen pakken. Ik denk dat daarmee duidelijk is hoe mijn fractie deze relatie ziet. Wij houden ons met zo veel kleine punten bezig dat ik af en toe het gevoel heb dat ik in de grootste gemeenteraad van Nederland terecht ben gekomen. Misschien is dat een gevolg van de afspraken die over de constructie zijn gemaakt. Ik zal er mij af en toe wellicht naar voegen, maar voor het grootste deel zal ik proberen daarvan weg te blijven. Ik wil een aantal punten bij elkaar vegen en de minister vragen hoe zij daarover denkt. Kunnen wij niet eens met elkaar praten over – ik noem het één keer zonder € 50 te betalen – een plan van aanpak ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Je zit al op € 200.

De heer **Monasch** (PvdA): Oké, dan ga ik nu vier keer doen, en dan gaat er weer € 50 af.

Voor ons is het helder. De minister is verantwoordelijk voor het contract dat met NS en met ProRail is gesloten. Als de diensten daar niet goed functioneren, kunnen wij hen op het matje roepen en aan het eind van de dag ontslaan. Ik ga ervan uit dat de meeste mensen met plezier naar hun werk gaan om daar goed te presteren. Als dat door het een of het ander niet meer lukt, dan wordt het vroeg of laat tijd om afscheid van elkaar te nemen. Dat is de verhouding die wij zien met deze minister. Er zit nu een nieuwe minister, die de problemen moet gaan aanpakken. Ik som er een paar op. Ik zou heel graag willen dat zij deze bundelt, daarmee terugkomt naar de Kamer en dan vertelt waarom de problemen tijdens haar bewindsperiode worden opgelost. Ik noem er een paar.

In het rapport van Horvat & Partners over de winterproblemen wordt gesteld dat men op de goede weg is, maar dat een en ander niet toekomstvast is. Dat klinkt positief, maar «het is niet toekomstvast» is tegelijkertijd een zorgelijke constatering. Daarvoor geven wij geen geld. Wij doen investeringen ter voorkoming van de winterproblemen, in oplossingen die toekomstvast zijn.

Mevrouw Van Gent heeft allerlei problemen geschetst – ik zal ze niet herhalen – bij regioliijnen. Die baren ook ons zorgen. Er zijn backup-problemen in Utrecht. Zo zijn er ongetwijfeld nog meer zaken te benoemen die mijn collega's ook al naar voren hebben gebracht. Wij zouden het zeer op prijs stellen als deze minister in een actielijst aangeeft hoe zij de prestaties van ProRail in dit licht ziet en hoe die kunnen worden verbeterd. Ik wil best dat wij elkaar nog langer de maat nemen en bekijken wat fout is gegaan, maar ik wil ook een streep trekken. Wij zitten hier met een nieuwe minister. Hoe gaat de minister deze problemen samen met ProRail bespreken en met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid in haar bewindsperiode oplossen? Volgens mij sluit dit aan bij hetgeen de minister uitstraalde: wij gaan aanpakken, wij gaan doen, wij gaan niet te veel overleg voeren, wij gaan niet te veel op papier zetten. Ik hoor graag haar visie. Hoe kijkt de minister daartegenaan en hoe gaat zij dat aanpakken?

De gebeurtenissen in Utrecht hebben het land zodanig beroerd, dat ik een vraag wil stellen over de opvang. Het is prachtig om te zien dat de sociale media het land in beweging brachten. Het was dat ik op campagne was in een zuipkeet in Zuidwest-Friesland, waar wij vanavond hopelijk goede resultaten gaan boeken, maar ik kreeg het gevoel dat ik naar Utrecht moest om een gestrande Fries op te halen. Dat saamhorigheidsgevoel sprak velen aan. Tegelijkertijd vraag ik de minister welke lessen daaruit zijn geleerd zodat de opvang nog beter kan verlopen. Waren er voldoende bussen? De saamhorigheid was zo geweldig dat niemand meer bij het station kon komen omdat iedereen er tegelijkertijd aankwam. Het lijkt ons daarom toch verstandiger om een bus voor te laten gaan op een auto. Het is evident dat wij moeten proberen om de burgers van Nederland zo snel mogelijk vervangend vervoer aan te bieden.

Wij spreken volledige steun uit voor het beloningsbeleid voor ProRail, een inzet van de vorige minister. Wellicht zit er als beloning nog een kerstpakket in, maar volgens mij is het dat ook wel voor dit jaar. Daarover kan naar de mening van onze fractie geen misverstand bestaan.

De energiebesparingsmaatregelen moeten nu binnen vijf jaar terugverdiend kunnen worden. Is de minister bereid om daar nog eens naar te kijken en deze periode te verlengen naar tussen de zes en tien jaar?

Energiebesparing verdient zich terug, maar soms is de periode waarin dit gebeurt, wat langer. De wettelijke termijn is nu maximaal vijf jaar. Is het mogelijk om deze periode iets te verlengen?

Tot slot de toiletten in de trein. Ik begrijp dat een concessie is verleend, maar tegelijkertijd voelt iedereen de urgentie van dit probleem. Wij staan zeer positief tegenover de wensen die door de machinist en de conducteur en door verschillende groepen zijn geuit. Mede in dat licht vraag ik nogmaals om het standpunt van de minister. Kan zij een vergelijking maken met de ervaringen met andere vormen van openbaar vervoer waarbij geen toilet aanwezig is? Ons bereiken signalen waaruit blijkt dat de sprinters waar het om gaat, steeds vaker op lange trajecten worden ingezet. Er wordt natuurlijk wel gezegd dat de reizigers er maar kort in zitten, maar dat geldt niet voor de conducteurs en de machinisten. Ik ben een ervaren treinreiziger en ik heb ook wel eens het gevoel dat ik in een trein zit die niet voor het traject is bedoeld waarop hij rijdt omdat de zitplaatsen niet geschikt zijn voor een treinreis van twee of drie uur. Ontstaat de tendens dat de sprinters, ook al zijn zij voor andere trajecten bedoeld, ook voor lange trajecten worden ingezet? Soms moet je nog verder kijken en nagaan waarom men dit niet zou willen, terwijl iedereen aanvoelt dat dit gelet op de maatschappelijke urgentie een heel goede zaak is. Er zijn ook boze tongen die beweren dat wat hierachter zit, het begin is van de trein zonder conducteur. Als je een toilet inbouw, ben je het zicht in de achteruitkijkspiegel kwijt, om het zo maar te zeggen. En dat willen wij niet, want het is mogelijk dat dit een opmaat is voor een verdere personeelsreductie. Dat zouden wij een zeer kwalijke zaak vinden. Ik hoor



graag van de minister of dat wellicht een van de redenen is waarom het toilet niet ingebouwd mag worden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het is een paar keer genoemd, maar de Kamer is niet door de ramp in Utrecht opeens geïnteresseerd in het spoor of het functioneren van ProRail. De VVD en de ChristenUnie hebben voorgesteld om zelf onderzoek te doen naar het functioneren van ProRail en naar de investeringen in en het onderhoud van het spoor. Ik heb het voorstel samen met de heer Slob gedaan. Eerlijk is eerlijk: dat voorstel is eigenlijk door de hele commissie gesteund. Alle fracties zeiden zich zorgen te maken en te willen dat de Kamer zelf onderzoek gaat doen. Daaruit bleek al dat wij ons grote zorgen maakten. Als het voorval in Utrecht – een ontzettend stomme fout: bijna 20 mln. investeren in zo'n verkeersleidingspost, maar een back-up even vergeten – het enige probleem was, kon ik nog zeggen dat een grote stommitieit ergens kan gebeuren. Vorig jaar hebben wij echter gezien dat ProRail kort voordat het ging vriezen en sneeuwen had besloten om alle verwarmingen van de wissels maar uit te zetten. Onbegrijpelijk. Die stonden meen ik in de zomer aan en in de winter uit. Zo gaat dat daar kennelijk. Het spoor in Almere zou worden verdubbeld. Dat zou 140 mln. kosten, maar opeens krijgen wij het bericht dat ProRail zich heeft verrekend en dat het geen 140 mln. kost, maar 295 mln. Dat is ruim het dubbele. Dat gaf echter niet, want de spoorverdubbeling was niet nodig. Tussendoor was er ook nog de poging van de directie, die daarin werd gesteund door de raad van commissarissen, om de salarissen met een paar honderdduizend euro per persoon per jaar op te trekken. Ja, dat kan zo niet langer. Eerlijk gezegd is voor de VVD de maat vol. Het personeelsbeleid is in dezen aan de minister, maar de Kamer kan altijd duidelijk maken wat zij wil. Wij vragen de minister om de conclusie te trekken: ProRail is een bedrijf dat slecht functioneert. Dat is niet de schuld van de baanwerkers of van de mensen op kantoor. Dat komt doordat de directie en de raad van commissarissen verkeerde besluiten nemen en niet goed leiding aan het geheel geven. Dat moet consequenties hebben en wat ons betreft zo snel mogelijk: de directie en de raad van commissarissen vervangen. De huidige directie en raad moeten de laan uit. Er moet een nieuwe bedrijfsleiding komen die wel op een fatsoenlijke manier functioneert. Ik verzoek de minister om dat in gang te zetten. Dat zou moeten kunnen, want ProRail is uiteindelijk voor 100% een staatsbedrijf. Het bedrijf is van ons en uiteindelijk moet de eigenaar dat toch kunnen bepalen.

Nu we het toch hebben over de betrouwbaarheid van het spoor: door oud-minister Eurlings is beloofd dat het spoor de komende winter winterhard is. Kennelijk sneeuwt het al elders. Er is een dag getest. Het is terecht dat NS ging testen en heen en weer ging rijden. Het beeld daarover in de media is echter niet heel positief. Kunnen wij er nou echt van uitgaan dat dit zo is, ook als een beetje gaat vriezen en ook als het gaat sneeuwen? Er kan best wel ergens eens één dingetje misgaan, maar het mag niet voorkomen dat het vervoer weer volledig platligt, zoals dat het afgelopen jaar het geval was. Wij hebben er een hard hoofd in. Ik wil nog één ding zeggen over alle ellende. Wij vinden dat ProRail bijzonder slecht heeft gereageerd. Vrijdag, zaterdag, zondag en maandag heeft ProRail geroepen dat het er niks aan kon doen: een brandje kon altijd gebeuren, het was niet zijn schuld. Ik vind dat NS wel goed heeft gereageerd. De informatie was niet overal perfect, er was van alles uitgevallen, maar NS heeft direct gezegd het heel erg te vinden voor de reizigers en te zullen proberen om aan alternatieven mee te werken. NS heeft direct aangeboden om de kosten te vergoeden. Ik heb mijn kritiek geuit op ProRail. Overigens is dat in een van de media verkeerd begrepen en is de kritiek op ProRail geprojecteerd op NS. Ik vind dat NS, hoewel het een fout van ProRail was, zich in ieder geval veel positiever heeft gedragen. Degenen die zich het best hebben gedragen, zijn de reizigers,

want zij hebben elkaar vaak geholpen, samen gekeken of er alternatief vervoer was, elkaar gesteund en dergelijke. Wat dat betreft is het niet altijd kommer en kwel in Nederland en is de mentaliteit niet altijd slecht. Dan de veiligheid op het spoor. De seinen en overwegen.

De heer **Bashir** (SP): Ik vind het moedig van de heer Aptroot dat hij, in tegenstelling tot zijn coalitiegenoot van het CDA, wel een oordeel uitspreekt over ProRail. Wij constateren hier dat het op afstand zetten en vermarkten van een deel van de spoorwegen niet functioneert. Trekt de heer Aptroot dan ook meteen de conclusie dat ProRail op deze wijze niet verder moet gaan en dat het veel beter is dat de minister veel meer zeggenschap krijgt over ProRail?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is nooit vermarkt. ProRail is geen privaat bedrijf. Het is gewoon een staatsbedrijf. Het is voor 100% van ons. Het is onzin dat dit de markt is. Ik vind wel dat de overheid, als zij het allemaal betaalt, ook zeggenschap moet hebben. Zelfs als het een staatsbedrijf is, moet je rechtstreeks kunnen aansturen. Dat heeft ontbroken. Dat moeten wij strak doen. Daar zeg ik bij dat ik vind dat wij het voorstel van de heer Slob van ChristenUnie serieus moeten bespreken. Dat kan wel eens een heel ingewikkelde zaak zijn. Hoe je een te groot Rijkswaterstaat moet organiseren, weet ik niet, maar ik wil dat niet direct afserveren. Ik wil het voorstel van de heer Slob in alle rust goed bespreken. Ik kijk waar hij volgende week mee komt, maar op de korte termijn is er maar één oplossing: nu de directie en de raad van commissarissen van ProRail vervangen. Dat geldt overigens ook als dat deel naar Rijkswaterstaat zou gaan of in een andere NV terecht komt, want ook dan heb je altijd goed management nodig.

De heer **Bashir** (SP): Het feit dat ProRail in 2003 is opgericht, heeft wel degelijk te maken met het vermarkten van het spoor. Als je consequenties wilt verbinden aan het niet goed functioneren van ProRail, dan is het een goede zaak om directie en raad van commissarissen naar huis te sturen, maar ik denk dat dit niet ver genoeg gaat. Ik hoop dat de heer Aptroot die conclusie deelt, want dat is naar mijn mening een tussenstap. De zeggenschap van de minister over ProRail moeten wij veel beter organiseren, dan is ook meteen de democratische controle daarop gewaarborgd.

De heer **Aptroot** (VVD): Er zit geen verschil tussen de wens van de heer Bashir en de wens van de VVD. Als een bedrijf een overheidsbedrijf is en daar gaat belastinggeld naartoe, dan moet de overheid daarover ook zeggenschap hebben; dan moet de Kamer kunnen controleren en de minister daarop kunnen aanspreken. Dan moet zij niet antwoorden dat zij met de hoed in de hand zal gaan vragen of de raad van commissarissen alsjeblieft wat wil. Daarover ben ik het met de heer Bashir eens. De veiligheid op het spoor bij seinen en overwegen. Wij zien graag een ambitieuzer plan voor het beveiligen van seinen. Nu zijn 1160 seinen beveiligd. Er was een programma met het doel om 100 seinen extra te beveiligen. Na Barendrecht waren er dat nog eens 350. Dat betekent dat wij 1600 van de 6000 seinen hebben beveiligd, maar ook dat er 4400 seinen zijn waarbij de treinen gewoon door kunnen rijden, ook al staan deze op rood. Dat is op den duur niet acceptabel. Als je de seinen allemaal vervangt, zou het gaan om 100 tot 150 mln., maar als je een plan maakt om deze seinen in een periode van tien tot vijftien jaar volledig te beveiligen, dan zou dat toch moeten kunnen binnen de budgetten van een paar miljard. Ook willen wij graag een lijstje van de meest hinderlijke overwegen. Bij «hinderlijk» denk ik dan aan het feit dat het autoverkeer niet meer kan doorstromen doordat er steeds meer treinen over het spoor gaan, of aan een situatie die te gevaarlijk is. Wij kunnen dan bekijken of

een nog iets ambitieuzer programma te vinden is. Waarschijnlijk kan dat omdat ProRail best wat efficiënter kan werken. Dan de veiligheid in de treinen zelf maar ook in de bussen. Eerder heb ik voorgesteld om alle bijzondere opsporingsambtenaren, alle medewerkers van de regionale vervoersbedrijven en van NS en de oude Spoorwegpolitie in één organisatie onder te brengen: de openbaarvervoerpolitie. Minister Eurlings was daar positief over. Zijn collega van Justitie in het vorige kabinet heeft gezegd dat hij dat ging uitwerken, maar ik heb dat niet meer echt teruggezien. Ik kom daarop omdat het de wens is van veel van de medewerkers. Bijvoorbeeld de mensen die in dienst zijn van NS hoor ik zeggen: als wij naar ons werk gaan en wij zitten in de bus en wij zien een misstand, dan kunnen wij niet optreden want wij zijn daartoe alleen bevoegd in de trein en niet in de bus. Bovendien zouden de collega's elkaar kunnen helpen als zich ergens een calamiteit voordoet. Wij menen dat de inzet efficiënter kan. Je kunt bijvoorbeeld in de concessies opnemen dat iedereen een bepaald percentage of promillage bijdraagt aan een gezamenlijke openbaarvervoerpolitie, die inspringt waar dat nodig is.

Toiletten in de trein. Ik dacht eerst ook dat het eigenlijk wel verstandig was om de toiletten in de sprinters weg te laten als ze wel op het station aanwezig zijn. Dat blijkt toch voor een aantal van de reizigers echt een groot probleem, vooral als de sprinters op lange trajecten worden ingezet. Kunnen wij er niet voor zorgen dat de te bestellen nieuwe treinen wel toiletten hebben en dat toiletten worden ingebouwd in de bestaande treinen, die altijd binnen de vijftien of twintig jaar worden gerenoveerd? Wij kunnen niet in een keer alles doen. De bedragen die voor een toiletje worden genoemd, vind ik wel hoog, maar het is natuurlijk toch wat duurder dan wanneer je dat thuis laat doen, neem ik aan.

De heer **Monasch** (PvdA): De heer Slob heeft nog een goede aannemer.

De heer **Aptroot** (VVD): Een goede aannemer vind ik zelf nog wel. Of de aannemer die bij mij ooit in huis iets heeft vertimmerd, ook treinen kan ombouwen weet ik niet. De Kamer is creatief. Ik wil de minister vragen of wij dat niet op die manier kunnen regelen.

De heer Bashir sprak over de toegankelijkheid van stations en treinen. Wij hebben de desbetreffende moties van de heer Roemer steeds gesteund. Wij vinden dat wij ambitieus moeten zijn om de toegankelijkheid te garanderen voor mensen die een beperking hebben of gehandicapt zijn.

#### **Voorzitter: Van Gent**

De heer **Koolmees** (D66): Voorzitter. Er is al heel veel gezegd. Ik sluit mij aan bij de meeste sprekers. Ik wil drie punten benadrukken. Mijn eerste punt betreft ProRail. Ook daar is door mijn collega's al veel over gezegd. Wij moeten signaleren dat de punctualiteit op het spoor de afgelopen zes jaren fors is verbeterd. Er zijn dus wel verbeteringen, maar tegelijkertijd ben ik van mening dat te veel tussen wal en schip valt. Ik denk dan met name aan de communicatie tussen ProRail, NS en het ministerie van I&M. Mijn collega Kees Verhoeven, sinds kort woordvoerder inzake het spoor, zei gisteren al dat wij het voorstel van de ChristenUnie met bovengemiddelde belangstelling afwachten. Als volgende week het voorstel wordt gedaan, zullen wij daar zeer serieus naar kijken. Ik wil mij echter ook aansluiten bij de opmerking van de heer Haverkamp. In de afgelopen jaren zijn veel rapporten verschenen, onder andere van de commissie-Sorgdrager. Daarin is juist gepleit voor rust op het spoor. Ook ik vraag mij af wat daarmee is gebeurd. De heer Haverkamp heeft gevraagd om een overzicht van de adviescommissies en de onderzoeksrapporten over het spoor van de afgelopen tien jaar. Daar wil ik mij graag bij aansluiten.

Er blijven nog twee ergernissen hangen. De eerste is de onduidelijkheid over de geldstromen. Mevrouw Van Gent en de heer Slob hebben daar al opmerkingen over gemaakt. Dat blijft toch wel een aandachtspunt. De tweede betreft het incident van afgelopen weekend in Utrecht, de brand. Dat was ernstig. Een brand is natuurlijk een brand, maar het is toch wel lastig dat geen goede back-up is geregeld. Dat is ook voor mij een zorgpunt. Wat is de reactie van de minister op dit incident? Hoe kan dat in de toekomst worden voorkomen?

Mijn tweede punt gaat over de rolstoelen en de trein, waar de heren Bashir en Aptroot ook over hebben gesproken. In het regeerakkoord staat de zin: er komen sneller aanpassingen van stations en treinen om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking te verbeteren. Kan de minister concreet zeggen wat hieraan wordt gedaan? Welke plannen zijn er en welk resultaat moet de komende tijd worden bereikt?

Mijn derde punt betreft toiletten in de trein. Ik sluit mij in dezen aan bij de opmerking van de heer Aptroot. Ik begrijp het belang van toiletten in de trein. Ik begrijp ook de gedachte dat in de sprinters geen toiletten hoeven te zijn omdat sprinters voor de korte afstand worden ingezet. Nu signaleren wij echter toch dat sprinters veel vaker voor langere afstanden worden ingezet. Mensen zitten dan toch lang in die trein. Daarop hoor ik graag een reactie van de minister.

### **Voorzitter: Koolmees**

De vergadering wordt tien minuten geschorst.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. We bespreken vandaag inderdaad veel rapporten. Dat komt doordat er sinds februari veel zaken controversieel waren verklaard. Het voelt dus ook een beetje als een soort grote veegactie. Ik wil het vandaag vooral hebben over de meest actuele zaken, waarover ik ook het meest ben bevraagd. Voordat ik inga op de specifieke gebeurtenissen en op de brand, lijkt het mij belangrijk om in algemene zin duidelijk te maken hoe ik tegen de problematiek aan kijk. Dat geldt specifiek voor ProRail, maar dat kan net zo goed voor NS gelden. Daar hebben zich nu geen incidenten voorgedaan, maar voor de treinreiziger is NS natuurlijk van net zo groot belang.

Als je kijkt naar de cijfers en de afspraken die zijn gemaakt in de beheerplannen en vervoerplannen, dan zie je dat alles wel wordt gehaald of aan de beterende hand is. Je bekijkt wat wij met elkaar hebben afgesproken en als men daaraan voldoet, dan zou er toch eigenlijk geen probleem moeten zijn. Maar dat is niet het geval. Ik merk in de Kamer boosheid over wat er allemaal is gebeurd rond de calamiteiten en die kan ik mij ook heel goed voorstellen. Ik heb ook zelf een ongeduldig gevoel. Hoe kan het immers voorkomen dat een heleboel dingen niet goed loopt ondanks alle afspraken die wij maken? Dat heeft uiteindelijk een nadelig effect voor de reiziger, degene voor wie wij het allemaal doen. Ik heb natuurlijk ook even teruggezocht om te achterhalen wat de afgelopen tijd in de Kamer eigenlijk allemaal is afgesproken. In 2009 heeft hier nog een heel duidelijk debat plaatsgevonden over instituties en toen is gezegd dat wij op deze weg met elkaar voort zouden gaan. Toen is echter ook geconstateerd dat er nog heel veel mogelijkheden tot verbetering van de afspraken met NS en ProRail zijn. Die moesten verder worden uitgewerkt. Ik kan hier wel voorlezen wat daarvan wel en niet is gedaan, maar het lijkt mij veel beter dat ik eerst zelf goed bekijk wat toen allemaal door de Kamer is gevraagd en welke acties al zijn ondernomen en dat ik de Kamer daarvan verslag doe. Onder anderen de heer Haverkamp vroeg om dat allemaal nog eens even op een rijtje te zetten: wat hebben wij nou al gedaan en wat hebben wij nog niet gedaan? Er wordt bijvoorbeeld een aantal wetswijzigingen

voorbereid, die nu bij de Raad van State voorliggen. Die komen straks naar de Kamer. Op een aantal punten maken wij de aansturing dus al strakker. Ik heb echter het vermoeden dat een aantal dingen, die wij toen misschien niet voor ogen hadden, daar niet in zal zitten. Hoe zorg je er bijvoorbeeld voor dat «reiziger» voortaan met de hoofdletter «R» wordt gespeld? Hoe zorg je ervoor dat naast de reguliere afspraken voor het geval iets misgaat, systemen en acties zo goed mogelijk worden afgestemd op die reiziger? Daar wil ik vooral naar gaan kijken. Ik zal kijken wat was afgesproken, wat daarvan al is waargemaakt en wat nog moet worden waargemaakt. Ik zal ook kijken naar de extra vraag: wat doen wij bij calamiteiten, staat de reiziger wel voldoende centraal en hebben wij dat wel goed genoeg op orde? Vervolgens wil ik concluderen waar wij de oplossing van het probleem moeten zoeken. Je hoeft een probleem immers niet altijd meteen met institutionele acties op te lossen. Dat kan ook op een andere manier. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat wij via het beheerplan stringentere eisen moeten gaan stellen. Het is ook mogelijk dat een institutionele oplossing nodig is. Dat zeg ik hier nadrukkelijk: ik sta voor alles open. In mijn eerste week als minister vroeg ik, toen nog zonder ramp in het achterhoofd, geheel onschuldig: waarom zitten de wegen eigenlijk bij Rijkswaterstaat en is ProRail op een andere manier georganiseerd? Dat is iets wat altijd in je opkomt. Ik wil nadrukkelijk niet naar aanleiding van een incident tot een systeemoplossing komen. Ik wil echt de oplossing van het probleem zo goed mogelijk aan de Kamer presenteren en dan met haar de discussie aangaan over de vraag of wij het probleem het beste via het beheerplan, een structuurverandering of op een andere wijze kunnen oplossen. De voorzitter vraagt mij nu wanneer dat zal zijn. Ik heb wel eventjes tijd nodig om op een rijtje te zetten wat wij er allemaal aan kunnen doen. Misschien kan ik er nog bij zeggen dat ik ook een gesprek wil voeren met de directie over het feit dat het vertrouwen heel laag is. De afspraken die wij hebben gemaakt, worden weliswaar gehaald – de afspraken in de beheerplannen lijken wel ongeveer gehaald te worden – maar ook andere issues spelen een rol. Over een tijdje heb ik ook een gesprek met de president-commissaris. Dat was al gepland. Ik denk dat het goed is om ook van de raad van commissarissen te horen hoe de raad daartegenover staat. Het is in ieder geval heel belangrijk om te weten dat de onzekerheden – wordt wel geleverd wat de reiziger nodig heeft? – duidelijk bij de Kamer leven en op sommige punten ook bij mij. Daarvoor moeten wij dus heel snel met elkaar een oplossing vinden. In het voorjaar wordt het beheer- en vervoerplan aan de Tweede Kamer voorgelegd. Eigenlijk moet je daarvoor al weten wat je daar allemaal precies in wilt hebben staan. Dat is mijn harde deadline om met de Kamer de discussie te voeren over de vraag met welke methode hierop het beste gestuurd kan worden.

Ik kom op aanpalende zaken zoals het beloningsbeleid. Ik ben blij dat de Kamer tevreden is met de oplossing die al door mijn voorganger is ingezet, namelijk dat de beloning voor ProRail conform de publieke normen zal zijn. De heer Bashir vroeg of de directie zelf voor de kosten kon opdraaien. Het onderzoek dat is gedaan, is geïnstigeerd door mijn voorganger. Minister Eurlings heeft gevraagd of zij zelf op een rijtje konden zetten wat een goede beloning zou zijn. Met wat vervolgens is gezegd, ben ik het niet eens, dus wij doen het uiteindelijk niet. Zoals ik heb begrepen, is het onderzoek op aanvraag van het ministerie uitgevoerd. Dat neemt misschien iets van de beeldvorming weg over directeuren die dat voor zichzelf aan het regelen waren. Ik wil daar ook wel weer voor in de bres springen. Ik hoop dat men ook het belangrijkste uit mijn boodschap hoort en dat is dat ik vooral voor de reiziger in de bres wil springen. Dat je de dingen technisch gezien misschien wel op een juiste manier hebt gedaan, maar dat dit in de beleving van de reiziger niet van het grootste belang is, speelt daarbij een rol. Veel organisaties maken

inmiddels «client journeys» of «patient journeys» en denken daarmee vanuit het belang van de gebruiker.

Dan ga ik specifiek in op de brand. Het lijkt dat de brand ertoe heeft geleid dat de discussie opnieuw is opgerakeld. Voordat ik uitleg hoe het technisch in elkaar zit, merk ik op dat dit natuurlijk het allervervelendst is voor al die mensen die vast zijn komen te zitten. Voor sommigen was het probleem misschien wat minder groot omdat zij snel opgehaald konden worden, maar er zijn ook mensen die eindeloos lang in the middle of nowhere in de trein hebben vastgezeten. Het gebeurt ook wel met enige regelmaat dat je in de auto op een vrijdagmiddag veel langer vastzit dan je zou willen, maar dan heb je nog het gevoel dat je uitwijkmogelijkheden hebt, of dat je die keuze in ieder geval vrijwillig hebt gemaakt. Bij het spoor is het extra belangrijk om ervoor te zorgen dat er betrouwbare reistijden en een betrouwbaar spoor zijn. Wat is er gebeurd? Er is voornamelijk sprake van een heel droevige samenloop van omstandigheden. Het klopt dat al jaren gesproken wordt over een back-up. Daar is de afgelopen jaren ook veel in geïnvesteerd. Ook is inmiddels elke individuele lijn al redundant. «Redundant» houdt in dat de stroom door een andere lijn wordt overgenomen als een lijn uitvalt. Uiteindelijk zouden al die individuele stukken daardoor een achtervang hebben. Wat echter niet was gerealiseerd, is de totale achtervang. Dat is ook door mijn voorganger gemeld aan de Kamer. Er is namelijk al eens gevraagd of dat niet sneller kon en daarop heeft hij gezegd dat dit 2010–2011 zou worden. Het is ook de planning dat dit in het derde kwartaal van 2011 klaar zal zijn. De totale achtervang heeft betrekking op het uitvallen van het totaal. De brand heeft zich voorgedaan in de box waarin de achtervang zit. De technische details zal ik de Kamer besparen, maar waarschijnlijk heeft ook nog het systeem dat in de gaten moest houden dat de materialen niet te warm werden, uiteindelijk vlam gevat. Dat is natuurlijk vreselijk, maar belangrijk is het antwoord op de vraag of de investeringen die zijn gedaan, niet hebben voldaan. Dat is niet het geval. Hetgeen is gerealiseerd met de investeringen die tot nu toe zijn gedaan in het redundant maken van de verschillende lijnen, is bestand tegen uitval. Dan wordt immers vervolgens een nieuw stuk opgenomen. Men was echter nog niet toe aan een back-up voor het geval het totale centrum zou uitvallen. Dat zou pas in het derde kwartaal van volgend jaar klaar zijn. Dat probleem heeft zich dus nu voorgedaan. Het ergste wat je je kunt voorstellen, heeft zich dus nu voorgedaan.

Hoe moet je je dat voorstellen? Ik denk dat de oplossing die voor volgend jaar was bedacht, namelijk dat in het centrum zelf ook de achtervang zou komen om alles op te kunnen vangen, ook voor deze brand geen oplossing was geweest. Hier is immers uiteindelijk sprake geweest van een totale stroomafsluiting. De optie waarvoor in het verleden niet is gekozen, namelijk om ergens anders nog een centrum te maken voor een totale back-up – dat is overigens een heel dure optie; je moet dus echt overwegen of je dat wilt doen – zou eigenlijk het enige zijn geweest wat hierbij had gewerkt. Men moet het zich als volgt voorstellen. Er gaat één kabel van Eneco naar het huis van waaruit al die leidingen worden bestuurd. Als die kabel er vervolgens af wordt gehaald op last van de brandweer – dat was op dat moment terecht – dan is er helemaal geen stroom meer. Dan zou je nog een ander centrum moeten hebben. Dat is nooit een van de oplossingen geweest waaraan werd gewerkt. Het was dus ook geen oplossing geweest voor deze brand. ProRail bedenkt nu wel of het dat wel of niet moet doen, maar daarbij moet je natuurlijk het vraagstuk behandelen van het risico versus de investering.

Wat is daardoor allemaal niet goed gegaan? Doordat het hele centrum uitviel, was er geen back-up meer voor de individuele lijnen. Het bereik was daardoor veel groter dan je zou willen, tot en met Leiden en Alphen aan den Rijn toe. Als dit in 2006, dus voor de investering, was gebeurd, had het hele land platgelegen. Wat zou er gebeurd zijn na 2011? Wat zou

er gebeuren als je eventueel nog een tweede Eneco-kabel zou kunnen aanleggen? Dat zou ook nog een oplossing zijn. Dan zou dat een veel kleiner gebied zijn, dus dan zou direct rondom Utrecht de stroom er wel af zijn, maar dan zouden al die andere gebieden daarvan los kunnen opereren. Dat behoort dus uiteindelijk tot de oplossingen die in het derde kwartaal van volgend jaar gerealiseerd zouden moeten zijn en wat mij betreft eerder, voor zover dat eerder kan. Ik hoor dat dit meteen al een kwartaal wordt verschoven.

De heer **Haverkamp** (CDA): Een van de problemen die we steeds constateren is dat er een afspraak is die niet wordt gehaald. Ik gaf ook in mijn inbreng aan dat wij hadden afgesproken dat in principe in 2010 het probleem wordt opgelost. Nu wordt het het derde kwartaal van 2011. Is dat een harde datum of is dat een streven? Ik begrijp van de minister dat het probleem dan nog niet is opgelost, want wij missen nog een tweede Enecokabel, dus ik wil toch wel graag weten: klopt de datum en klopt de oplossing?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De datum klopt al niet meer, ik heb het niet goed gezegd. In het beheerplan stond kwartaal vier van 2011. Aan de Kamer is gecommuniceerd dat het in 2010/2011 klaar zou zijn. Ik heb begrepen dat Camiel Eurlings dat heeft aangegeven. Wij zitten net op de scheidslijn. Daarom zei ik ook dat dit zo'n geval van de wet van Murphy is, zoals dat vroeger altijd werd genoemd. De plannen die er nu liggen, hadden in ieder geval niet gewerkt met deze brand, want dan zou zich alsnog hetzelfde probleem hebben voorgedaan van de totale afsluiting. Dus ik denk dat dat ook belangrijk is om te weten. Dat betekent dat je nu moet gaan kijken of je dan toch een geheel alternatief wilt maken of op een andere manier nog iets met andere stromen kunt gaan organiseren.

Een belangrijke vraag van de heer Monasch is wat je hier nu eigenlijk van leert.

De **voorzitter**: De heer Bashir, de heer Slob en mevrouw Van Gent hebben allebei nog een vraag over het vorige punt.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben niet helemaal verbaasd over het antwoord van de minister, want iets soortgelijks heb ik ook van de woordvoerder van OCCR vernomen, die in NRC Handelsblad van afgelopen maandag zei: stel dat OCCR helemaal af was geweest, dan hadden wij nog steeds hetzelfde probleem gehad. Dat is volgens mij wel in strijd met wat de minister, of in ieder geval haar voorganger, aan de Kamer heeft gecommuniceerd. Daarbij verwijs ik naar de beantwoording van vragen van de heer Roemer van 29 september 2009, waarin gewoon gezegd wordt dat als er een dubbel nationaal computercentrum was geweest – dat er in 2010/2011 zou komen – de verkeersleidingspost dan niet langdurig zou uitvallen, bijvoorbeeld ingeval van brand. Dat begrijp ik niet, want de minister zegt: stel dat het centrum af was, dan hadden wij nog dezelfde problemen gehad. Maar zij had wel tegen de Kamer gezegd dat met de huidige oplossing die 16 mln. heeft gekost de problemen zouden zijn opgelost.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: ik weet natuurlijk niet precies wat mijn voorganger allemaal wel of niet heeft gezegd, maar ik kan dat allemaal terugvinden, dus dat moet goedkomen. Ik weet dat het toen wel heel erg gegaan is over de vraag: wat nu als er weer zo'n grote sneeuwval komt of als er andere uitval is op het spoor? Dan betekent het dat je zowel individuele sporen op andere stroom moet kunnen zetten als het centrum als geheel.

Wat hier is gebeurd, is dat het hele centrum helemaal van de stroom afgehaald is. Dat betekent dat je een tweede centrum nodig hebt. Dus je

kunt het niet meer met ICT-schakelingen oplossen, het ligt gewoon dood. Of daar is toen niet op gedoeld – dat weet ik niet, want ik ken die teksten niet – of achteraf blijkt dat deze oplossing nog onvoldoende is geweest, want dat kan ook.

Een van de eerste dingen die ik mij afvraag, is het volgende. Om 4 uur ontstaat de brand, om half 5 is de brandweer ermee bezig, om 6 uur komt het sein «brand meester». Waarom kun je dan pas om 11 uur naar binnen en wordt de stroom weer aangeschakeld? Dat heeft allemaal met dingen te maken zoals het feit dat er een accu in staat, dat het bluswater verzuurd is en dat het gevaarlijk is. Maar je zou er natuurlijk vooraf over kunnen nadenken hoe je die tijd zo kort mogelijk kunt maken. Voor elke ramp geldt altijd dat we daar weer veel van leren. Daarom was ook de vraag wat nu de les is.

Iets anders, doordat de stroom uitviel kon je ook niet meer communiceren, dus al die reizigers die overal en nergens vastzaten hoorden gewoon niets. Wat kun je dan doen? Je zou er volgens mij ook naar moeten kijken hoe je dan in ieder geval de communicatiestroom zo kunt opknippen dat die losstaat van andere stromen. Voor moderne media geldt dat helemaal, want ook alle conducteurs hebben iets bij zich. Dus wat mij betreft valt hier nog heel veel te verbeteren. Conducteurs zouden met de boodschap die ze hebben door de trein kunnen lopen. Dan doet misschien het centrale systeem het niet meer, maar wel de andere systemen. Dus ik geloof dat hier echt nog veel verbetermogelijkheden in zitten. Maar wat ik in ieder geval heb begrepen, is dat dit centrum nooit een totale uitval had kunnen oplossen zolang de stroom volledig uitgeschakeld was.

De heer **Bashir** (SP): In 2005 en eerder is er iets vergelijkbaars gebeurd, namelijk dat het verkeerscentrum niet kon functioneren en dat daardoor Utrecht en omstreken plat lagen. Toen is naar aanleiding van die incidenten aan de Kamer toegezegd om een back-up neer te zetten. De verwachting van de Kamer was dat die back-up er gewoon zou zijn. Wij hebben daar 10 mln. voor uitgetrokken. Sterker nog, het heeft 16 mln. gekost met alle overschrijdingen. Er zijn zelfs Kamervragen gesteld waarin gewoon zwart op wit staat dat op het moment dat door brand het verkeerscentrum niet zou functioneren de back-up dat zou opvangen en dat de leiding ergens anders zou worden overgenomen en de treinen gewoon door zouden kunnen rijden. Wij zien nu weer dat, ondanks die investering van 16 mln. ProRail maar ook de leiding richting ProRail gewoon heeft gefaald. Dat is de conclusie die ik hieruit kan trekken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Misschien dan nog één keer, de investering was nog niet klaar, dus de afspraken met de Kamer lopen nog tot kwartaal vier van 2011, zo begrijp ik. Dan zou de totale investering klaar zijn en dan zou je ook moeten zeggen dat het redundant moet zijn. Wat ik hier zeg, is dat het inzicht is dat je dan ook nog maar met een heel klein gebied te maken zou hebben gehad, dus niet meer met dat brede gebied. Maar wanneer de stroom wordt uitgedraaid ingeval van brand, kun je doen wat je wilt, maar geen enkel systeem kan dat vervangen. Wat je hiervan leert, is dat je dan uiteindelijk voor extra stroom moet zorgen of misschien wel voor een heel ander centrum. Ik weet niet of dat toen voldoende voorzien was op deze manier, maar ik weet wel dat dat in ieder geval is wat er nu van geleerd is, dus hoe je de vervolgbouw moet gaan doen. Het is niet zo, wat ik ook hoor, dat de afspraak was dat het al klaar was en dat daar ook niet aan voldaan is. Het is wel zo dat het minder functionaliteit beslaat dan je gewent zou hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik krijg zo langzamerhand een beetje het idee dat er wel back-ups systemen zijn, maar dat het met name gaat om



de verklaring van ProRail waarom dingen nog niet op orde zijn of klaar zijn. Dit is natuurlijk een droevige samenloop van omstandigheden, maar wij zitten nu met de maximale termijn van eind 2011 dat het helemaal op orde is. Wij praten hier al over vanaf 2005, dus zijn wij zes jaar verder. Dat is toch echt van de gekke? Ik vraag dit ook expliciet omdat wij keer op keer geconfronteerd worden met achterblijvende investeringen van ProRail. Nu horen wij weer dat het allemaal zo lang gaat duren. Waarom kan dit niet sneller? Heeft dit wel absolute prioriteit? Heeft de minister dit ook indringend met ProRail besproken? Het budget is al overschreden, het is 16 mln. geworden. Nu gaan wij weer maximale termijnen oprekken, het laatste kwartaal van 2011. Dan denk ik: waar zijn ze nu mee bezig? Dat wil ik ook graag van de minister weten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Graag. De heer Bashir citeert, dus ik heb de tekst er ook maar bijgepakt uit het verleden. Aangegeven is in de brief van 29 september 2009 die u ook heeft op basis van Kamervragen dat de decentrale ICT-systemen op de verkeersleidingsposten bij een calamiteit gebruik kunnen maken van de centrale uitwijkvoorziening. Dat kan ook. Alleen, wat niet voorzien is, is dat de gehele stroom eraf gehaald zou worden. Dus het ging toen – dat was ook de discussie in 2005 – om de ICT-systemen die uitvielen. Daar is een hele back-up voor gemaakt, dus elk ICT-systeem heeft een tweelingbroertje of -zusje. Wat nu niet voorzien is, is dat de hele stroom er helemaal afgehaald wordt. Dat is natuurlijk net zo vreselijk, dus daar wil ik helemaal niet over in de verdediging gaan, maar dit is echt een probleem dat je moet oplossen. Maar hier is duidelijk aangegeven dat het in 2010/2011 «disaster-tolerant» zou zijn. Ik geef vooral even aan voor het verleden hoe ik er zelf in zit, dat heb ik u al gezegd. Ik vind dat je uiteindelijk moet zorgen dat ook dit soort dingen opgevangen worden en dat er wel stroomzekerheid zal zijn. Je moet alleen wel gaan bekijken of nu de bouw van een heel nieuw centrum daarvoor de oplossing is. Of kun je andere dingen verzinnen om ook daar de redundantie te organiseren?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Toch nog een aanvullende vraag. De minister kan mij niet wijsmaken – liever gezegd: ProRail kan mij niet wijsmaken – dat er geen rekening is gehouden met het uitvallen van stroom. Het lijkt mij bijna te simpel dat je daar bij een back-up niet ook naar kijkt. Ik vraag toch nog een keer naar 2010/2011. Wij hebben bij ProRail vaker meegemaakt dat het dan 2011 wordt. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Waarom is dit dan weer de maximale termijn? Heeft de minister dat indringend besproken? Ik krijg veel sympathie voor de vraag van de heer Aptroot: waar zijn de directie en de raad van commissarissen mee bezig? Dan zou ik zeggen: geen bonus maar een andere baan. Ik wil hierop toch echt de visie van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een heldere vraag. Ik heb natuurlijk ook de vraag gesteld waarom men nu verwijst naar het oplossen van de problematiek in Utrecht in het laatste kwartaal en of dat niet naar voren kan. De discussie die wij gehad hebben, was een technische. Het is namelijk ook wel een van de meest complexe operaties, want dan moet je de stroom helemaal gaan uitzetten als je het redundant wilt gaan maken. Het heeft natuurlijk ook effecten als je dat wilt gaan doen, dus dat is de reden waarom er door de directie toen voor is gekozen om eerst de aparte spoorlijnen aan te pakken en pas als allerlaatste het totale centrum. Het uitvallen van de stroom is natuurlijk overal als uitgangspunt genomen, maar dan met de individuele stukjes. Ik kan dat hier natuurlijk alleen maar zelf concluderen, maar het lijkt alsof er geen rekening mee is gehouden dat de totale lijn is doorgesneden naar het huisje toe, maar wel met individuele stukken, want in elke box zit dus een opvang, een achtervang per lijn.

Vind je dat het sneller moet? Ja, ik zal het er ook met de directie over hebben hoe je dat nog sneller kunt realiseren. Ik kan alleen niet zien wat er technisch allemaal wel of niet kan, dus ik kan er alleen maar mijn uiterste best voor doen. Ik vind het ook belangrijk dat je over nog meer dingen nadenkt, want er zijn misschien nog wel meer dingen dan stroom en de ICT waarmee je een fout kunt maken. Dus je moet redeneren vanuit de klant, vanuit de reiziger. Dan kom je ook nog weer heel veel dingen tegen waar je misschien niet eens rekening mee houdt als je alleen maar vanuit je technische systemen kijkt, die je misschien ook wel moet gaan verwerken in je afspraken.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Vorig jaar heeft als aanvulling op de Kamervragen van de heer Roemer mijn toenmalige fractiegenoot de heer Cramer nog een aantal aanvullende vragen gesteld. Een daarvan was hoe je nu kunt zorgen dat als er zo'n calamiteit ontstaat de schade zo klein mogelijk wordt gehouden. Een van de antwoorden was dat er dan maatwerk zal moeten worden geleverd. Wat wij nog niet helemaal begrijpen, en wat ik net ook in mijn termijn aan de orde heb gesteld, is dat een aantal posten vroeger lokaal werden aangestuurd. Ik heb Geldermalsen als voorbeeld genoemd, dat tegenwoordig vanuit Utrecht wordt aangestuurd. Kun je wanneer er een calamiteit ontstaat dan niet weer even terugschakelen naar het lokale niveau? Hadden dan treinen niet hoeven stil te staan in Den Bosch, Arnhem of mijn geboorteplaats Nieuwerkerk aan de IJssel maar hadden zij kunnen doorrijden naar Geldermalsen, Woerden of Driebergen-Zeist? Dat had dan in ieder geval voor een deel van de mensen het probleem kleiner gemaakt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik denk dat dat niet meer kan, omdat je dan al helemaal afgeschakeld bent, maar ik vind het op zich wel een logische vraag, dus ik kom daar in de tweede ronde even op terug en als ik dat op deze termijn niet kan uitzoeken op een later moment. Het is wel de bedoeling voor de toekomst dat er nog maar een heel kleine rondje uitvalt als het in het centrum zelf zou gebeuren. Hetzelfde geldt voor al die andere rondjes, dus eigenlijk ga je weer terug naar vroeger en krijg je weer de onafhankelijkheid van de verschillende onderdelen.

Ik wil doorgaan naar een ander probleem dan brand, maar net zo nijpend, namelijk de toiletten in de trein.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb steeds gewacht totdat de situatie in Utrecht behandeld is. Ik wil ook niet verder in de techniek. Ik denk wel bij mijzelf: elk ziekenhuis waar het echt cruciaal is, heeft een noodstroomvoorziening. Ik kan me indenken dat je dat niet overal hebt, maar Utrecht is wel de draaischijf van het hele treinennet. Dus ik begrijp dit allemaal niet, maar ik vind ook dat ik het niet hoeft te begrijpen. De minister ziet wat er is gebeurd in Utrecht. Hoe is het mogelijk dat ProRail vrijdag, zaterdag, zondag en maandag heeft gecommuniceerd: een brandje kan overal gebeuren, ons treft geen blaam, wij doen het allemaal goed? Datzelfde hebben we vorig jaar meegemaakt, toen de wissels niet meer werkten en ze de verwarming hadden uitgezet. Toen zeiden ze: wij zijn er niet de schuld van dat het gaat vriezen, het weer is de schuld, wij hebben het allemaal goed gedaan. Na al die ellende voor de reizigers van vorig jaar zegt de minister terecht: reizigers moeten met een hoofdletter «R» worden geschreven. Wij hebben de commissarissen en de directie van ProRail een bonus gegeven waar zij niet vanaf wilden zien. Als ik dat nu allemaal optel, is mijn conclusie dat ik gewoon geen vertrouwen meer heb ik de top van dit bedrijf. Ik vraag de minister gewoon recht toe, recht aan: als u dit nu allemaal zo meemaakt, kunt u dan gerust zeggen dat u ze daar allemaal maar laat zitten? Of is het nu niet eens tijd dat de mensen die daar verantwoordelijkheid dragen opstappen? Het is daar al jaren

gedonder en als Kamer gaan wij een apart onderzoek houden omdat wij vinden dat de budgetten niet inzichtelijk zijn, omdat we elke keer zien dat iets wat 140 mln. kost opeens 295 mln. kost. Ik ben het vertrouwen kwijt, de VVD-fractie is het vertrouwen kwijt. Kunt u nu echt nog vertrouwen hebben, of gaat u met ons mee en zegt u: ik grijp gewoon in, we gaan het daar met een nieuwe ploeg proberen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geprobeerd dit onderwerp in stapjes met de Kamer te bespreken. Ik vind namelijk, zeker als je hier een maand zit, dat je zorgvuldig te werk moet gaan als minister. Ik vind dat de houding niet klantgericht genoeg is, dat heb ik volgens mij duidelijk gezegd aan het begin van dit debat. Je moet ook altijd kijken wat je afspreekt met een organisatie en of je misschien je afspraken wel haalt in het beheerplan, maar de houding is niet klantgericht genoeg. Vandaar ook mijn betoog over de reiziger met een hoofdletter «r». Uiteindelijk gaat het om de reiziger. Dat geldt voor ProRail maar ook voor NS, die hier nu niet ter discussie staat. Daarom moet je zorgen dat je goede dienstverlening levert; niet altijd alles wat de reiziger wil, maar een goede dienstverlening. Daarvoor moet je je heel goed inleven. Ik kan mij dus ook levendig voorstellen, want dat gevoel heb ik zelf ook, dat je de communicatie rondom zo'n calamiteit anders opgepakt zou hebben en dat je ook je reactie anders zou hebben vormgegeven. Het is niet voor niets dat ik ook met de directie nog eens zal spreken, maar ook met de voorzitter van de raad van commissarissen. Maar ik wil het wel doen conform de afspraken die wij met elkaar hebben gemaakt. U hebt in het verleden met mijn voorganger nog afspraken gemaakt dat wij de organisatie zo laten als zij is en dat wij op een aantal punten de aansturing gaan verbeteren. Ik moet eerst zien wat wij daarop gedaan hebben of wij dat ook goed gedaan hebben. Ik moet zien welke extra eisen ik ten aanzien van die klantgerichtheid nog verder wil inbrengen. En ik wil de reactie daarop hebben van de directie en van de raad van commissarissen. Als wij er op dat soort punten niet uitkomen of als er ook bij mij onvoldoende vertrouwen gaat ontstaan, dan komen wij pas op de stap waar u het over heeft, namelijk dat je gaat kijken of dan wel de juiste mensen op de juiste plek zitten. Maar ik wil wel die volgordelijkheid bewaren en ik hoop dat u mij die tijd ook geeft en niet na een maand na aantreden gaat zeggen: het was altijd al niet goed.

De heer **Aptroot** (VVD): ik heb natuurlijk een grote voorsprong op deze minister, want ik doe dit dossier al sinds vorig jaar januari en de minister sinds vorige maand. De VVD heeft de conclusie getrokken dat wij het vertrouwen compleet kwijt zijn. Ik wil de minister best nog iets meer dan een maand geven dan de afgelopen maand. Dit is voor haar ook allemaal vrij nieuw, maar dan wil ik wel van de minister weten wanneer wij van haar te horen krijgen of zij vindt, en beargumenteerd, dat wij toch nog met deze directie en raad van commissarissen kunnen doorgaan, dan wel of zij met ons concludeert – ik ga wel uit van het laatste, maar iedereen moet zijn eigen mind kunnen opmaken – dat wij nu echt schoon schip moeten maken, ook bij ProRail. Ik wil de minister best nog een aantal weken of een maand gunnen, maar ik wil wel duidelijk weten of zij nog vertrouwen heeft en zo ja, waarom en zo nee, of zij met ons meegaat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat is een heel heldere vraag van de heer Aptroot. Ik dacht dat ik hem al min of meer had beantwoord met mijn verhaal over het beheerplan dat in het voorjaar komt, dus voor die tijd moeten wij eruit zijn met de partij waarmee wij de overeenkomst over het beheerplan moeten sluiten. Of dat wij het gevoel hebben als rijksoverheid dat wij voldoende sturingsinstrumenten hebben en voldoende concrete afspraken om ook met elkaar op die manier door te gaan. Zo niet, dan zullen wij moeten gaan kijken wat wij dan moeten

gaan doen, en of dat aanvullende eisen of andere activiteiten in het vervoerplan moeten zijn, of verdergaande maatregelen.

De heer **Monasch** (PvdA): Dit is een heel belangrijk politiek moment om te markeren, dus ik wil het even scherp stellen. Wij krijgen voordat het vervoerplan komt een brief van de minister waarin zij ofwel aangeeft dat zij geen vertrouwen heeft in deze directie, dat zij verdergaat en het opnieuw gaat doen, dan wel een brief met de strekking: ik heb met die mensen gesproken, ik ben nu volledig ingewerkt en zo ga ik het aanpakken, dit zijn de nadere afspraken die ik heb gemaakt en hier ben ik als minister op aanspreekbaar en afrekenbaar.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, zo moet u zich het voor u zien. Overigens, u hebt het over het vervoerplan, maar dat is het beheerplan dat bij ProRail hoort. Voor hetzelfde geld zitten er ook nog aanvullende zaken in het vervoerplan die van belang zijn. Ik wil heel duidelijk aangeven of ProRail en Verkeer en Waterstaat op dat moment voldoende het gevoel hebben dat wij de zaak onder controle hebben met de mensen die er zitten. Zo niet, dan zullen wij tot andere afspraken moeten overgaan. Zo wel, dan zal ik de Kamer ook meedelen wat ik denk dat de afspraken moeten zijn. Ik wil hierbij overigens ook teruggrijpen naar de afspraken waar u om gevraagd hebt in 2009, want die moeten natuurlijk ook allemaal nog vormgegeven worden.

De **voorzitter**: Met het oog op de tijd stel ik voor dat de minister haar betoog afmaakt en wil ik aan het einde van de eerste termijn nog interrupties toestaan. Wij hebben nog een uur en ik wil ook de gelegenheid geven voor een tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit is overigens wel een heel belangrijk onderwerp, dus ik kan mij voorstellen dat wij hier gewoon even de tijd voor nemen. Dan kom ik bij de toiletten in de trein, die tot veel discussie hebben geleid, tot en met Sinterklaas, die ik voorbij heb zien komen op het journaal. Ik heb het er zelf ook over gehad. Ik ben mij maandag weer eens gaan inwerken in de problematiek rond het spoor en heb daar ook met conducteurs en anderen gesproken, onder andere over toiletten in de trein. Waar gaat het nu eigenlijk om? Een aantal jaren geleden is door NS aangegeven dat zij in de sprinters geen toiletten meer zou aanbrengen. Daar is toen ook uitgebreid over gediscussieerd in de Kamer. Er zijn ook moties over ingediend. Mijn voorganger heeft uiteindelijk op 26 april 2010 aangegeven dat wij NS niet zullen dwingen om extra toiletten in sprinters aan te brengen. Daarvoor is een aantal redenen, die mijn voorganger wellicht toen ook al heeft gegeven. Het gaat er voornamelijk om dat de sprinters eigenlijk volledig van glas zijn aan de binnenkant, ook in het kader van de sociale veiligheid. Je kunt van voor naar achter kijken en daarmee een groter gevoel van veiligheid creëren dan bij afgesloten compartimenten. Dat was een reden om het toen niet te doen voor NS. Een andere reden was dat de sprinters maar korte afstanden zouden rijden, net als andere vormen van openbaar vervoer waar ook geen toiletten in zitten, zoals de bus en de metro. Dat geldt ook voor de sprinters in het buitenland. Dat was eigenlijk altijd goed mogelijk met de reizigers en was ook bekend. Overigens hebben alle IC's toiletten, dat is twee derde van al het materieel, alleen de sprinters niet. Ik geloof dat 30% van de sprinters die nog wel hebben uit het verleden. Bij de nieuwe sprinters is het niet de eerste gedachte om die daar te gaan inbouwen. Het toenmalige Verkeer en Waterstaat heeft gezegd: laten wij er dan voor zorgen dat op de stations samen met ProRail een alternatief wordt

geboden voor de reiziger. Dat betekent dus dat op alle stations waar veel mensen aanwezig zijn extra toiletten zouden worden gebouwd. Dat zijn uiteindelijk zo'n 100 extra stations waar extra toiletten zouden worden gerealiseerd. Dat betekent uiteindelijk dus op 50% van de stations. Ik besef heel goed dat dat niet voor ieder mens de oplossing biedt, maar het zou wel voor het grootste deel van de mensen de problemen oplossen.

Dan kom je bij de conducteurs en de machinisten, die inderdaad langer op de trein zitten dan in eerste instantie gedacht was. Ik heb daar ook met NS over gesproken. Dat ziet men ook wel als een probleem. Ik heb ook met machinisten en conducteurs hierover gesproken, die zeiden dat het voor hen niet zo'n probleem is omdat zij gewoon even uitstappen bij een station als de trein stilstaat, maar voor een aantal is het echt een probleem. Dat is iets waar NS nu naar aan het kijken is, namelijk hoe dit bij nieuw materieel wel voor het eigen personeel kan worden geregeld en wat dan daarvoor de beste oplossing zou zijn.

De gemiddelde reistijd in een sprinter bedraagt maximaal twintig minuten. Dus u kunt zich ook een beetje voorstellen dat je niet uren in de trein zit, maar voor het personeel kan dat soms wel langer zijn omdat de diensten doordraaien. Daar moet je dus wel wat mee doen.

NS ziet als een van de problemen dat als ze iets maken voor het eigen personeel, dat dan ook voor de rest van de mensen moet. Ik zou denken: als je in een winkel komt, mag ook altijd alleen het eigen personeel naar het toilet, als je op bezoek komt zeggen ze ook tegen de klant: ga maar naar de McDonald's, op een enkele aardige winkel na. Ik weet niet of dat zo is, dus dat zal ik nog nazoeken, maar volgens mij moet het wel tot de mogelijkheden behoren dat je dit wel voor personeel doet en niet voor de reizigers.

Wat de prijs ervan betreft, als je in de sprinters nu toiletten zou inbouwen, kost je dat 100 mln. Ik weet niet of dat per toilet 4 ton is, maar ik kan me voorstellen dat de kosten inderdaad heel hoog zijn, als je kijkt naar de constructie van de sprinter en het feit dat als je toiletten aanbrengt voor reizigers ze ook meteen weer toegankelijk moeten zijn voor gehandicapten. Dat zal denk ik ook weer de nodige kosten met zich meebrengen, dus waar die 4 ton vandaan komt weet ik niet maar dat het duur is kan ik me wel voorstellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is een heel simpele rekensom. Ons wordt door NS verteld in de media dat het 100 mln. gaat kosten voor 131 sprinters. Dan heeft men het ook nog over afzuigers. Ik zal u de details besparen, maar omgerekend kost het dan 4 ton per toilet. Nou sorry hoor, maar dat lijkt me toch echt wel duur.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het lijkt mij ook een hoop geld. Maar volgens mij is de kwestie niet of het straks 4 ton of 2 ton is. Het is heel duur om in bestaand materieel dit soort zaken nog in te bouwen. Mijn voorganger heeft duidelijk aan de Kamer aangegeven dat hij dat niet ging doen en dat er als alternatief voor werd gekozen om die toiletten op de stations te bouwen. Eerlijk gezegd wil ik daar ook bij blijven. Ik zit wel met de problematiek van de conducteurs en machinisten als zij echt langere trips moeten maken. Daarvan heeft NS ook gezegd te bekijken wat men daaraan kan doen. Voor de reiziger wil ik toch echt het aanbod van de stations overeind houden, zoals dat ook door mijn voorganger gedaan is. Ik denk dat NS dan ook goed moet kijken waar je de sprinter op inzet en je die inderdaad niet als langereistrein inzet maar waarvoor hij bedoeld is, zodat mensen daar korte trips mee rijden en het woord «sprinter» een heel andere betekenis gaat krijgen omdat er geen toiletten aan boord zijn. Ik wil dus eigenlijk blijven bij wat mijn voorganger een aantal maanden geleden al met u heeft besproken.

Dan kom ik bij de sociale veiligheid. Dat vind ik een heel belangrijk onderwerp. Als je in het AOV zit, moet je je ook veilig kunnen voelen, of

dat nu het spoor is of het regionale ov. Daar is nu niet door velen over gesproken, maar ik weet wel dat dat ook altijd een issue is in de Kamer. Voor de pool van agenten lopen op dit moment twee pilots. Ik heb zelf ook maandag met zo'n buitgewone opsporingsambtenaar gesproken. Het is toch wel een heel belangrijke rol, dat er naast de conducteur iemand loopt die duidelijk anders geüniformeerd is en die er ook iets agressiever uitziet dan de conducteur. Dat helpt voor de zekerheid die de mensen voelen, maar ook voor het aantal meldingen, want er wordt dan meer gemeld in de trein. Je kunt vragen of het een probleem is dat je meer meldingen krijgt, maar ik denk dat het goed is dat mensen meer durven te melden en dat ook doen, en dat je op basis daarvan ook specifieker kunt gaan kijken wat wij nog meer kunnen doen om die sociale veiligheid te verhogen. Op dit moment zijn er twee pilots om te kijken of de Spoorwegpolitie en de bijzondere opsporingsambtenaren en alle andere toezichthouders ook veel meer als één pool kunnen gaan optreden. Daarmee wordt op dit moment geëxperimenteerd. De verschillende partijen zijn daar tot nu toe enthousiast over. Wanneer het zover is, zullen wij er ook op terugkomen hoe wij dit het beste kunnen gaan doen.

Ik kom nu op de harde veiligheid op het spoor, om het maar zo te noemen. Er zijn vragen gesteld, vooral over de overwegen en de dichtligtijden. De heer Slob heeft gevraagd wat de norm is voor de dichtligtijden – ik heb weer heel veel nieuwe woorden geleerd in deze maand – van de spoorwegovergangen. Daarover heb ik de Kamer op 1 november geïnformeerd dat niet de sluitingstijd dient te worden genormeerd maar de mate van onveiligheid, omdat het per overweg kan verschillen wat nu het beste is om te doen. Bij sommige heb je korter zicht en zul je iets anders moeten doen dan bij andere. Dus mijn aandacht gaat vooral uit naar het waar mogelijk verkorten van onnodig lange sluitings-tijden van overwegen vlakbij de stations, zodat mensen er niet nog even snel onderdoor willen. Mijn voorganger heeft de Kamer daarover ook geïnformeerd. De brief over het overwegenbeleid is op 22 november 2010, dus nog heel recent, bij u binnengekomen. Daarin geven wij aan op welke manier en bij welke overwegen wij daarmee willen omgaan.

De heer Aptroot heeft gevraagd naar het aantal seinen dat is voorzien van ATB-Vv. Dat zijn er op dit moment 1164. Eind 2010 zijn er alweer zo'n 100 bijgekomen, in 2012 zijn er 350 extra seinen voorzien van ATB-Vv, dus in totaal ruim 1600. Maar dat zijn nog lang niet de genoemde 6000. De reden daarvoor is dat dit een financieel vraagstuk is. Het is een hoop geld, ook als je het over de jaren uitsmeert. De heer Aptroot vroeg of wij dit niet in tien tot vijftien jaar kunnen doen, maar dan gaat het nog steeds over geld. Uiteindelijk moeten wij met elkaar bekijken waar wij dit dan nog extra uit zouden willen bekostigen in het spoorbudget. Op basis van de STS-evaluatie over het jaar 2010 is het goed om te bekijken welke seinen dan eventueel extra van ATB-Vv moeten worden voorzien. Ik zou niet bij voorbaat willen zegen dat wij alle 6000 doen. Een van de redenen daarvoor is ook dat als je straks wilt gaan kijken naar het beter benutten van het spoor, je waarschijnlijk ook nog wel een aantal ingrepen zult moeten doen met verplaatsing van seinen. Dan moet je wel goed kijken dat je niet nu een hele beveiliging daarvan opzet en vervolgens toch een aantal dingen anders gaat inrichten.

Qua veiligheid gaat het tot nu toe goed en halen wij de harde veiligheid ook de normen die wij met elkaar hebben afgesproken, maar het kan natuurlijk altijd nog beter. Ik kom straks op afzonderlijke vragen daarover terug.

Dan kom ik op de toegankelijkheid van het spoor, specifiek voor invaliden in de treinen en op de stations. Wij zijn op de juiste weg met de termijnen die wij met elkaar hadden afgesproken, dus het toegankelijk maken loopt tot nu toe goed. Ik zet in op de volledig zelfstandige toegankelijkheid. Daarvoor zijn op dit moment verschillende acties uitgezet. Over de stand van zaken daarbij kan ik de Kamer begin volgend jaar verder informeren.

Ook het nieuwe treinmaterieel, dus niet alleen de stations moeten zo veel mogelijk volledig toegankelijk worden gemaakt, dus wij hechten hieraan zeer, net als een aantal van de commissieleden die hierover vragen hebben gesteld. Mijn voorganger heeft een versnelling toegezegd. Die mogelijkheden zijn ook geïnventariseerd door NS en ProRail. Ik zend u daar de resultaten binnenkort van toe.

De heer **Bashir** (SP): Moet ik ook aannemen dat het voorstel dat door mevrouw Prommenschenkel is uitgerekend wordt meegenomen met de acties die nu zijn uitgezet?

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een punt van orde, voorzitter. Wat is uw afspraak? Ik wacht keurig met mijn vragen

De **voorzitter**: Wij wachten inderdaad keurig met onze vragen tot het einde van het betoog van de minister. Dan hebben wij ruimte voor interrupties en daarna een tweede termijn van de kant van de Kamer. Dus ook de heer Bashir moet zijn verhelderende vraag even opschorten tot het einde van het betoog van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal opdat dit niet in tweede termijn terugkomt dan maar meteen antwoord geven op de vraag van mevrouw Roos Prommenschenkel. Zij verzocht om liftjes in iedere trein. Dat lijkt een goede oplossing maar is veel weerbarstiger. Ik zal nu niet alle punten opnoemen waarom dit weerbarstig is maar hierop terugkomen wanneer ik aan de Kamer over het totaalplaatje rapporteer. Het idee van mevrouw Prommenschenkel wordt dus meegenomen, maar het is nog niet zo simpel als het lijkt. Dat is alvast de boodschap die ik de Kamer meegeef.

De multimodale reisinformatie is eigenlijk ook al een beetje aan de orde geweest bij de brand. Wij zien dat de reisinformatie nu toch vooral het bezit is van NS en ProRail, die de reiziger daar vervolgens in snel tempo van op de hoogte stellen, terwijl er op dit moment veel meer mogelijkheden zijn om met reizigers te communiceren. Dat is ook de reden waarom wij vanuit I en M proberen om een soort multimodale opzet te maken, waarbij de informatie ook beschikbaar komt voor andere partijen, zodat je zo snel mogelijk informatie zou kunnen laten komen bij de reizigers. Of je dat dan met de app op iPhone, via Twitter of misschien wel via dingen die ik nu nog niet kan voorzien gaat realiseren, ik denk dat het heel belangrijk is dat de informatie die beschikbaar is ook zo snel mogelijk beschikbaar wordt gesteld.

Dan kom ik op het energieplan spoor en op de vraag of dat wel werkt. Dat is ook een afspraak die wij in het verleden hebben gemaakt met elkaar. Wij vinden dat er zo goed en zo energiezuinig mogelijk moet worden omgegaan met alle partijen en activiteiten op het spoor. Er zijn inderdaad al wat onderzoeken gedaan naar wat er wel en wat niet werkt. De heer Van Bommel van de PVV vraagt expliciet naar het schrappen van Zonnespoor. Wat misschien niet voor de gehele spoorlijn lijkt te gelden, namelijk dat dit iets is wat je kunt toepassen, zoals uit het onderzoek bleek, kan wel eens individueel gelden. Toevallig was ik maandag in Rotterdam bij het nieuwe station aan het kijken. Daar is men een prachtige nieuwe overkapping aan het maken. Na die nare kleine dingetjes in de tunnel waar je in vast zat wordt het nu uiteindelijk een veel weidser en veel groter opgezet geheel, dat lichter en doorzichtiger is. Maar daar hoorde ik toevallig ook van de ontwikkelaar ProRail dat men van plan is om een deel van die overkapping van zonnecollectoren te voorzien, zodat je ook weer energie daarvan kunt gebruiken. Dan denk ik: als partijen daar slim gebruik van kunnen maken, moet je daar nooit op tegen zijn en moet je dat soort ideeën ook omarmen, even los van de vraag of je daar als Rijk allerlei subsidies voor ter beschikking moet stellen. Een collega van mij is er heel duidelijk over

wat er allemaal wel en niet staat te gebeuren. Hetzelfde geldt voor de windmolens rond het spoor. ProRail heeft een eigen energiebeleidsplan. Daarin heeft men een aantal initiatieven opgenomen, die men ook gewoon kan toepassen binnen de kaders die binnen het hele Rijk gelden. Bijvoorbeeld voor windmolens moet je kijken hoe dat past binnen de taak van een beheerder en of je daar werkelijk iets mee gaat doen. Verder voert men het gewoon uit conform rijksbeleid. Dan zal de minister van ELI wel aangeven of daar dan ook nog ruimte voor is.

Dan kom ik bij de losse vragen. Dat waren er een heleboel. Ik kan kijken of ik ze zo snel mogelijk kan afdoen.

Mevrouw Van Gent vroeg of het klopt dat ProRail de regionale spoorlijnen stiefmoederlijk behandelt. Het antwoord dat ik meekrijg is nee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De feiten zijn de feiten!

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begrijp dat u uw zorg uit over de vraag of het ook werkelijk zo is. Ik zal er goed naar kijken, maar mij is vooralsnog niet bekend dat er onderscheid wordt gemaakt tussen de ene en de andere lijn. Ik zal het in een onderhoud met ProRail navragen.

De heer Slob vraagt of er toch viersporigheid kan komen op de Flevolijn en verwijst in dit kader naar de motie-De Krom. Volgens mij hebben we al een paar keer hierover gesproken. Natuurlijk mag hij er zo veel met mij over spreken als hij wil. Ik wil hem wel wijzen op mijn recente opvatting dat het beste besluit voor dit moment is om het kortvolgensysteem in te voeren. Begin volgend jaar is de ov-SAAL-analyse klaar, dan kunnen we kijken of voor de middellange termijn viersporigheid de juiste oplossing is of dat er andere, betere oplossingen zijn. De heer Slob kent en kende echter mijn mening.

Er ligt een vraag van de heer Slob over smalle perrons. Het is vervelend als er een bijna-ongeluk gebeurt. Het moet zeker niet zo zijn dat die bijna-ongelukken uiteindelijk datgene zijn wat ons in de benen krijgt. Er is een inventarisatie gemaakt van de vragen waar de komende tijd uitbreidingen en verbredingen nodig zijn, en of er voldoende transfercapaciteit is op de stations. Bij alle grote stationsprojecten zie je dat daar veel aandacht voor is, evenals bij het Programma Hoogfrequent Spoor. De vraag van de heer Slob aan mij is specifiek of ik per perron kan aangeven waar dat nog gaat gebeuren. Ik kom hier in tweede termijn op terug. Ik moet even kijken of dergelijke informatie bij ons beschikbaar is. Als dat zo is, stuur ik die u toe. Als dat niet het geval is, moet ik bekijken bij welk debat het het beste tot uiting kan komen.

De heer Haverkamp vraagt mij naar een overzicht van de geldstromen van de Rekenkamer. Hij vraagt zich af of dit een heel erg complex overzicht is. Ik heb dat overzicht ontvangen. Er is mij niet gebleken dat de Rekenkamer kritisch is. Er is vooral geprobeerd om een en ander inzichtelijk te maken. Het is dus een neutraal overzicht. Ik heb het meteen uit de stukken gehaald om het te bewaren – ik heb het nog net niet op de muur geplakt – want voor een nieuw bewindspersoon is het heel erg handig om de geldstromen zo te zien. Als je uit het overzicht de eenmalige en kleine geldstromen wegdenkt, wordt het schema een stuk overzichtelijker. Er wordt nog weleens een extra geldstroom gerealiseerd, soms omdat wij dat willen en soms omdat de Kamer dat wil, maar verreweg het merendeel van het geld gaat direct van mijn begroting naar ProRail. Dat valt ook te zien in het plaatje. Als het goed is, hebt u dit overzicht, met de zakken erop, van de Rekenkamer gekregen. Via de begroting en het jaarlijks beheerplan van ProRail hebt u er volledig zicht op. Mocht het nog specifieke vragen bij de heer Haverkamp oproepen, dan zal ik die graag beantwoorden bij de behandeling van de begroting.

De heer Aptroot vraagt of ik voldoende vertrouwen heb in ProRail, niet alleen in algemene zin maar ook, specifiek, voor wat betreft de winterpro-



blemen. Daar heb ik natuurlijk meteen naar gevraagd. Toen ik indertijd wegging als staatssecretaris zat niet ProRail in mijn portefeuille maar NS en ging het over blaadjes. Toen ik terugkwam als minister, ging het weer over blaadjes. Ik vroeg mij dus af wat er was gebeurd in de afgelopen periode ...

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb begrepen dat het de schuld van de bomen blijkt te zijn die de blaadjes laten vallen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik dacht al, misschien ligt het aan mij dat elke keer als ik er ben, er ook blaadjes zijn! Hoe dan ook. De sneeuw is inmiddels ook een vraagstuk geworden. Er is de afgelopen periode door beide organisaties 50 mln. geïnvesteerd om winterproof te zijn. Er is een winterweerproef gehouden op 10-10-2010. De maatregelen die men nodig heeft om echt winterproof te zijn, waren toen voor 90% uitgevoerd. Deze proef is niet 100% oké maar wel behoorlijk verlopen. Daardoor kan men ook oefenen op een eventueel incident. Ik heb er nog geen evaluatie van gezien. Ik heb afgelopen maandag wel gesproken met zowel de directeur van NS als de directeur van ProRail. Zij denken beiden klaar te zijn voor de winter, maar geven aan er wel heel hard voor te moeten werken. Het is niet simpel een kwestie van investeren.

Ik ben blij dat de heer Aptroot blij zegt te zijn met het pakket maatregelen dat is genomen. Die maatregelen zullen volledig worden ingezet. Ik begrijp dat het morgen gaat sneeuwen en hoorde zojuist van mevrouw Van Gent dat het in sommige delen van het land nu al sneeuwt. We kunnen dus heel snel zien of de maatregelen werkelijk werken.

De heren Koolmees en Haverkamp vragen specifiek hoe het zit met de toezeggingen. Die heb ik volgens mij al aan de orde gesteld bij de discussie over ProRail in brede zin. Ik ben zeker bereid om het overzicht van de moties en toezeggingen en van de aanpak die we toen voorstonden, aan de commissieleden te geven. Als zij het goed vinden, wil ik dat wel beperken tot de afgelopen jaren. Er wordt immers al heel lang gesproken over dit onderwerp. Ik zal de leden in ieder geval specifiek informeren over het onderwerp back-up en verstoring van de dienstregeling.

Er is gevraagd of NS bussen kan laten rijden in Twente als er calamiteiten zijn. Er liep hier een proef over. NS zet Syntus-bussen in met NS-chauffeurs. Deze proef ligt nu stil omdat NS er een vergunning voor nodig heeft. NS en Syntus kijken samen naar de mogelijkheid om op korte termijn afspraken te maken die passen binnen de wettelijke kaders.

De heer Van Bommel vraagt of ERTMS ingezet kan worden op een aantal trajecten, onder andere Amsterdam-Utrecht. Wij leggen ERTMS aan op dat traject, alsmede op de Hanzelijn. Het doel daarvan is, te leren hoe je ERTMS op het gemengde net het beste kunt inzetten. De lessen die we hiervan leren, zullen uiteindelijk worden betrokken bij het totale implementatieplan van ERTMS. Het implementatieplan is toegezegd voor 2013 en zal dan ook komen.

De heer Bashir vuurde in sneltreinvaart een heleboel vragen op mij af. Ik beantwoord ze kort. Grenskaartjes. De Kamer zal een voortgangsrapportage ontvangen van alle acties rond het grensoverschrijdend treinverkeer. We gaan daarbij in op de punten die de heer Bashir heeft aangevoerd. De Beneluxtrein. De heer Bashir kent de inzet van het departement op dit punt. We zijn in overleg met betrokken partijen om deze verbinding in stand te houden zoals we die bedacht hadden. Dan de vraag over het spoor bij Velzen. Deze vraag is al schriftelijk beantwoord. Ik kom op de proef voor herfst- en winterweer. Het is heel belangrijk om te kijken hoe je de alternatieve dienstregeling test in de praktijk. Dat is goed gelukt en er zijn veel lessen van geleerd.

De heer Bashir heeft ook een vraag gesteld over de veiligheid van de marktwerking. Marktwerking is hier geen speciaal aandachtspunt voor ons, maar veel meer in de derde Kadernota. De railveiligheid wordt daarin uitgebreid beoordeeld: hoe het staat met de veiligheid en welke maatregelen we nemen. Ik zie niet in waarom de marktwerking uiteindelijk zou leiden tot een meer of juist minder veilig systeem. De overheid moet in geval van marktwerking – overigens gaat het hier om een volledige overheidsorganisatie – vooral kijken wat het publieke belang is en welke eisen er aan de organisatie worden gesteld, bijvoorbeeld via het beheerplan. Daarop moet je sturen. Of het dan door Jantje of door Pietje wordt uitgevoerd, zou bijna niet moeten uitmaken, als de overheid maar duidelijk heeft wat ze wil zien voor de dienst die ze aan de ander geeft. Voorzitter. Ik hoop hiermee alle vragen beantwoord te hebben. Zo niet, verneem ik dat graag.

De **voorzitter**: Dank u wel. Met het oog op de tijd stel ik voor, nu te beginnen met een korte tweede termijn, waarin alle commissieleden anderhalve minuut spreektijd hebben. Zo heeft de minister nog tijd om te antwoorden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de toiletten. De minister zegt dat Sprinters gemiddeld 20 minuten rijden. Sprinters worden momenteel echter ook voor lange trajecten ingezet. Het personeel klaagt, vooral omdat hun rooster niet altijd de gelegenheid biedt om gebruik te maken van toiletten op de stations. De Kamer is duidelijk: de motie-Roemer is aangenomen. Daarin staat helder dat in alle treinen een toilet moet komen. De enige partij die tegen deze motie heeft gestemd, was de VVD. Toevallig is de minister ook van VVD-huize. Als een motie is aangenomen, moet deze ook worden uitgevoerd. Of je de investering nu doet of straks, uiteindelijk moet ze toch worden gedaan. Zorg er dus voor dat het personeel gewoon gebruik kan maken van het toilet. Bij mijn fractie leefde de veronderstelling dat bij een calamiteit gebruik zou worden gemaakt van een back-up om de problemen bij het verkeerscentrum Utrecht op te vangen, ook in geval van brand. Nu begrijp ik dat ook wanneer het centrum klaar was geweest, er geen gebruik had kunnen worden gemaakt van de back-up die ER nu al is. Ik begrijp niets van de antwoorden op de vragen die wij gesteld hebben over het moment waarop er brand zou uitbreken. Daarin was expliciet sprake van een back-up bij brand.

De **voorzitter**: Kunt u tot een afronding komen?

De heer **Bashir** (SP): Jawel voorzitter. Ik constateer dat we 16 mln. hebben uitgegeven en dat we nog steeds met lege handen staan. Ik kondig dan ook hierbij aan dat ik een VAO ga aanvragen en dat ik daarin met een motie zal komen om te zorgen dat het back-upcentrum dat nu wordt gebouwd, helemaal brandproof gemaakt wordt. Tot slot kom ik op ProRail. Dit is een belangrijk onderzoek, want het is een punt van gebrek aan vertrouwen dat we in de Kamer hebben uitgesproken. Er is bij de Kamer weinig vertrouwen in de leiding van ProRail. De minister zegt nu in feite dat het onderzoek naar de salarissen van de top van ProRail, expliciet op verzoek van de minister zelf is gedaan. Ik vraag mij af ...

De **voorzitter**: Ik kap u nu af. U bent al tweeënhalve minuut verder. Ik heb u alle ruimte gegeven.

De heer **Bashir** (SP): Ik maak mijn zin af. Mijn vraag is expliciet: hoe kan dit verzoek neergelegd zijn bij ProRail terwijl de minister wist dat de

Kamer niet akkoord zou gaan met een hoger salaris dan de balkenendenorm?

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar beantwoording tot zover. Ik heb toch nog een paar vragen. Eerst het punt van de toiletten. Ik ben het eens met mijn linkerbuurvrouw, mevrouw Van Gent. Dat gebeurt niet zo vaak.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Bij hoge uitzondering bent u het met mij eens.

De heer **Monasch** (PvdA): Het moet geen hobby worden!

De heer **Van Bommel** (PVV): Wij snappen echt niet waarom de toiletten zo duur moeten zijn. Ik zou de minister bijna aanraden om contact op te nemen met de aannemer van de heer Slob. Wellicht kan die het goedkoper uitvoeren.

Ik vind dat we heel goed moeten kijken naar de directie van ProRail. Onlangs nog is een peperduur bureau ingehuurd, alleen maar om aan te tonen dat de hoge salarissen van de top terecht zijn. Dat geeft al aan waar de prioriteiten van de directie van ProRail liggen. Ik vind echt dat we daar iets aan moeten doen.

In het overzicht van de Algemene Rekenkamer zien we veel vraagtekens bij de financiering. Het is ondoorzichtig waar de gelden naartoe gaan, hoe er gefinancierd wordt en hoe hoog de bedragen zijn.

Windenergie kost erg veel geld. De vraag blijft of erin moet worden geïnvesteerd. Het is immers uitontwikkeld, het zal geen geld opleveren en er is heel veel geld nodig om het spoor goed te krijgen.

We hadden het over reizigers met een hoofdletter «r». De plannen voor tractie-uitschakeling, uitrijden en vollere treinen lijken me niet heel erg klantvriendelijk. Ik hoor hierover graag de mening van de minister.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar beantwoording.

Naar mijn idee geeft de minister na de calamiteiten van afgelopen vrijdag, afgelopen weekend maar ook na de niet-acties van ProRail de directie en de raad van commissarissen nu een tik op de vingers. Ook geeft zij helder aan dat het vertrouwen in de directie heel laag is op het moment. Deze tik op de vingers kan een vuist op tafel worden, als ProRail niet beter gaat presteren voor de reiziger-met-hoofdletter-«r». Houd deze insteek vast, zeg ik tegen de minister, want dat is echt nodig. Wij zullen de vinger nauwkeurig aan de pols houden, want ook bij GroenLinks hebben de directie en de raad van commissarissen het verbruid. Voor ons is echter ook het idee van belang dat je de poppetjes wel kunt wegsturen, maar dat, als er bij de aansturing niet ook iets fundamenteel veranderd, we daar niet veel mee opschieten. Die twee punten wil ik dus tezamen bekijken.

Dan heb ik nog een opmerking over de reiziger-met-hoofdletter-«r» en de toiletten in de trein. Ik stel vast dat je reiziger-met-hoofdletter-«r» bent, tenzij je hoge nood hebt. Dan geeft de minister immers niet thuis. Ik vind dat onaanvaardbaar. Er wordt wel voor de conducteurs en de machinisten iets geregeld en dat is natuurlijk prettig voor ze. Als de toiletten er echter toch komen, kunnen ze ook worden gedeeld. Ik vraag de minister om nog eens heel goed naar dit punt te kijken.

Ik heb de toezegging gekregen dat de minister mijn vraag over de regioliijnen gaat checken bij ProRail. Wanneer wordt ik daarover geïnformeerd?

In Drenthe wonen ook mensen, al zal dat sommigen hier misschien verbazen. Ik heb vragen gesteld over Assen en over Emmen Bargeres. Op beide vragen heb geen antwoord gekregen.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil de minister bedanken voor haar beantwoording. Haar reactie op de discussie over ProRail getuigt van wijsheid, vanuit haar verantwoordelijkheid gezien: olie op de golven gooien in plaats van op het vuur. Ik denk wel dat ze minder tijd heeft dan ze denkt. Ze wil zelf een keuze maken tussen de optie van het aanscherpen van het beheersplan en de optie van nadenken over een institutionele oplossing. De laatste heeft de voorkeur van mijn fractie. Het beheersplan 2011 ligt echter al op het bureau van de minister. Dat moet voor het eind van het jaar met een reactie bij de Kamer liggen. Als de minister op dat vlak iets wil doen, zal de Kamer het plan eerder moeten hebben. Ik kan mij vergissen maar ik dacht dat dit de gang van zaken was. Graag wil ik een reactie van de minister. Wat ons betreft is de tijd van pappen en nat houden voorbij en zullen we in de toekomst echt structureler de aansturing moeten verbeteren.

Er ligt nog een vraag van mij over de terugval naar lokale posten in Utrecht.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over het traject Arnhem–Doetinchem–Winterswijk en het emplacement Enschede, zeg maar het metertje spoor en het grensoverschrijdende vervoer naar Gronau. Daar hoor ik nog graag iets over.

Tot slot. De Kamer moet nog met de minister spreken over de nieuwe concessie hoofdtrainnet. Dat betreft NS. Ik wil graag tijdig spreken met de minister over het programma van eisen, zodat wij niet worden geconfronteerd met voldongen feiten en afspraken die al met NS zijn gemaakt. Ik markeer hierbij dat de Kamer er graag bij wil worden betrokken.

De heer **Haverkamp** (CDA): Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording en vooral ook voor de toezegging dat we «reiziger» met een hoofdletter «r» gaan schrijven. We kunnen immers wel zeggen dat alle afspraken zijn nagekomen, maar als reizigers urenlang op station Utrecht Centraal staan, hebben zij er niets aan als wij zeggen dat de procedures A tot en met Z keurig zijn gevolgd.

De minister was vrij consistent in haar beantwoording. Zij heeft keurig ook de schriftelijke vragen over de toiletten opnieuw benoemd. Er is alleen een toevoeging gekomen, namelijk dat de minister bereid is om na te denken over toiletten voor het personeel. Als je in een winkel bent en je hebt heel hoge nood, is het personeel vaak bereid om je gebruik te laten maken van het toilet. Ik vraag de minister om haar toezegging dat ze in onderhandeling gaat over de toiletten voor het personeel concreter te maken en informatie daarover aan de Kamer toe te zenden, zodat we kunnen beoordelen om hoeveel geld het gaat.

Dan kom ik op het punt van de Algemene Rekenkamer. Als de minister het plaatje goed bekijkt, ziet zij bij een groot aantal punten vraagtekens staan en ziet zij ook dat de Rekenkamer in het bijschrift heeft gezegd niet alles te kunnen matchen, omdat er verschillende tijdshorizonten zijn. De Rekenkamer heeft de Kamer juist meegegeven dat zij budgetrecht heeft, maar dat onvoldoende kan uitoefenen omdat op een groot aantal zakken met geld geen vinkje staan en het overzicht daarvan kwijt is. Het is balletje-balletje met geld. Kan de minister tegelijk met de lijst van toezeggingen en afspraken die zij ons toestuurt ook dit helderder maken, zodat we voortaan de zakken met geld beter kunnen volgen?

Ten slotte een punt over de veiligheidsnorm. Ik heb gevraagd of er ook een absolute veiligheidsnorm is, een punt waarop we zeggen dat we tevreden zijn, zodat we geen maatwerk krijgen in iedere spoortunnel en terecht komen in de situatie die we hadden tijdens de verstoring in de Schipholtunnel, toen de beugeltjes kwijt waren omdat ze uniek waren in Nederland.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Mijn eerste punt betreft de toiletten op de trein. Voor vier ton bouw je een heel huis met drie toiletten erin. Het

bedrag van vier ton gaat er bij mij dan ook niet in. In een vliegtuig maakt ook de piloot gebruik van de cabine met toilet. Het idee van wel een toilet voor de machinist maar niet voor de reizigers lijkt mij niet vruchtbaar. Ik vind het mooi als de piloot op een gegeven moment het vliegtuig aan een ander overlaat en bij ons komt om gebruik te maken van die eenvoudige cabine die volgens NS vier ton moet kosten. Dat bedrag lijkt me dus enigszins overdreven. Graag krijg ik een iets reëler inzicht.

Twee vragen zijn blijven liggen. De eerste is de vraag of de minister ruimte ziet om de wettelijke termijn van vijf jaar voor het terugverdienen van energiebesparing wat op te rekken. De tweede is wat de ervaringen waren met de opvang van de reizigers rond Utrecht Centraal. Zijn er lessen getrokken uit de opvang en het doorvervoeren met bussen?

Ik sluit af. Het is heel belangrijk om politiek te markeren waar we staan. Ik zie ook het winterproof maken van het spoor heel duidelijk in de afspraken die de minister gaat maken met ProRail. Wat ons betreft gaat het daarbij echt om een totaalpakket en niet langer om een aantal losse dingen. Ik heb heel goed genoteerd dat de minister met een brief komt waarin ze heel duidelijk aangeeft of ze vertrouwen heeft in de zittende raad van commissarissen en directie. Vervolgens ligt er een heel duidelijk pakket maatregelen die gaat voorkomen dat we om de twee maanden met dit soort problemen worden geconfronteerd. Ik wil heel graag op dat niveau met de minister spreken. Zij neemt terecht als nieuwe minister grote zorgvuldigheid in acht. Het is haar hopelijk duidelijk dat het in dit land niet alleen gaat om er nog een paar spitsstroken bij te trekken en nog meer asfalt neer te leggen. Ze heeft gezien hoe belangrijk het spoor is voor Nederland en wat er gebeurt als dat niet goed functioneert. Ik hoop dat dit haar volle aandacht zal krijgen gedurende haar bewindsperiode.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij om te horen dat de proef, in de vorm van twee pilots, met één openbaarvervoerpiloot tot nu toe enthousiasme oproept bij de betrokkenen en dat we daar nog nader over zullen horen van de minister. Naar ons idee zouden we dit moeten doen. Ons standpunt over de toiletten is wat genuanceerd. Ik zou zeggen, kijk of het bij nieuwe Sprinters kan. Inderdaad, als het voor medewerkers kan, kan het ook voor die reiziger-met-de-hoofdletter-«r».

Ik sta voor een dilemma betreffende ProRail. Aan de ene kant is ons vertrouwen in de directie en de raad van commissarissen van ProRail gezakt naar het absolute dieptepunt, het nulpunt. Aan de andere kant hebben we een heel groot vertrouwen in deze minister. Ik moet er dus even over nadenken hoe het verder moet. De minister vraagt om tijd om de zaken te bespreken met ProRail. Ze wil dat we wachten met een motie tot ze haar oordeel heeft gevormd. Ik vind dit eerlijk gezegd redelijk. Wachten tot het voorjaar, eind juni, kan echter niet. Ik ben bereid om heel even in de wachtkamer te gaan zitten, als de minister tenminste laat weten dat ze op korte termijn met een oordeel komt. Dan kunnen twee dingen gebeuren. Of ik heb er vertrouwen in, met alle bijbehorende argumenten. Dan ben ik bereid om te luisteren en ProRail misschien een kans te geven. Die kans is niet groot, maar ik vind dat als de minister het vraagt, ik het moet doen. Of we zeggen gezamenlijk: eruit! Dat laatste heeft wat mij betreft nu de voorkeur. Als de minister binnen een redelijk aantal weken met een voorstel komt en ons vraagt tot die tijd te wachten met een Kameruitspraak, wil ik dat wel, maar niet tot het voorjaar. Dat wordt al snel het einde van juni en dan zitten we al in het zomerreces. Dat duurt te lang. Daarvoor is het vertrouwen veel te veel weg. Ik wil graag een reactie van de minister. Daarna kan ik een standpunt innemen namens de VVD-fractie.

De heer **Haverkamp** (CDA): Ik heb een staatsrechtelijke vraag aan de heer Aptroot. Gaat de Tweede Kamer over het benoemingenbeleid bij ProRail ja of nee? Zegt hij: ik heb zo veel vertrouwen in deze minister dat ik denk

dat zij helemaal geen motie nodig heeft, want als zij geen vertrouwen meer heeft in de mensen met wie zij moet werken, dan zegt zij dat vertrouwen zelf wel op, daar heeft zij geen motie-Aptroot voor nodig? Ik vind dit een principiële punt.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vind het op zich een goed, principiële punt maar ik denk dat het voor een staatsbedrijf en voor het handelen van de minister uiteindelijk wel van belang is of er duidelijkheid is over wat de Kamer ervan vindt. Het gebeurt niet dagelijks, wekelijks, maandelijks of zelfs jaarlijks dat wij een dergelijke vertrouwenscrisis hebben, maar die is er wat mij betreft nu wel. Ik hoorde dat ook van een aantal collega's. Het zou onverstandig zijn om dat niet hier te bespreken. Om niet duidelijk de mind op te maken als Kamer, is verstopperij spelen. Dat is voor iedereen slecht.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Ik kom als eerste nog even op de vertrouwensvraag bij ProRail. Ja, ik heb gezegd dat ik kom met een pakket en een brief over de vraag of er nog vertrouwen is. De heer Aptroot maakt het mij echter wel heel erg moeilijk als dat echt binnen enkele weken moet, want een dergelijk proces moet je zorgvuldig aanpakken. Je moet afwegen of de problemen op te lossen zijn met andere mensen of, misschien nog wel belangrijker, met een andere cultuur binnen de organisatie. Mevrouw Van Gent zei al dat als je de mensen vervangt maar er geen andere houding komt, dat niet de oplossing voor de problemen is. Ook zou kunnen blijken dat wij de afgelopen jaren op de verkeerde dingen hebben gestuurd. Het zou aan de afspraken kunnen liggen: operatie geslaagd, patiënt overleden. In dat geval zou daar de eerste stap gezet moeten worden. Ik kan dat niet een-twee-drie boven tafel halen.

Tegelijkertijd hoor ik heel goed wat de heer Aptroot en een deel van de andere Kamerleden zeggen, de een wat zwaarder aangezet dan de ander. Zij zeggen dat het vertrouwen bijzonder laag is. Ook daarop moet je de directie en raad van commissarissen eerst de kans geven om antwoord te geven. Zij moeten kunnen zeggen wat ze gaan doen om het vertrouwen te herstellen. Als u mij dwingt om op hele korte termijn met die brief te komen, ben ik bang dat ik die niet zorgvuldig kan schrijven. Ik probeer het wel op een zo kort mogelijke termijn te doen.

Er werd gezegd dat het beheersplan al bijna klaar is. Daar moet ik dan ook snel induiken om te zien wat daar allemaal nog wel of niet in kan. Vergeeft u mij dat ik niet nu al kan zeggen of het ligt aan de mensen of aan onszelf of aan de wijze waarop we de afspraken georganiseerd hebben. Het gaat niet om één incident in mijn periode maar ook om de verhalen uit het verleden. Ik moet er de tijd voor nemen. Ik voel aan het vuur dat de Kamer mij na aan de schenen legt, dat dat niet heel lang kan zijn, maar een paar weken is te kort.

De heer **Aptroot** (VVD): Zouden wij wel binnen een paar weken een brief van de minister kunnen krijgen met daarin haar eerste indrukken en hoe zij daarmee verder gaat? Laat ik het anders zeggen: de minister komt niet voor 1 februari met een wat haar betreft definitief besluit, maar ik wil niet tot eind voorjaar, tot 1 juli, wachten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kan u zeker toesturen welke acties ik neem en van plan ben te nemen. U kunt dan op dat moment beoordelen of u dat voldoende vindt of dat u opnieuw een gesprek met mij wenst.

De heer **Aptroot** (VVD): Nog komende maand?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voor 1 februari.

Dan kom ik op de opmerking over pappen en nat houden. Natuurlijk maak je afspraken met elkaar. De overheid heeft afspraken gemaakt met ProRail. Die afspraken worden tot nu allemaal nagekomen. Tegelijkertijd constateren we ook dat er een aantal andere dingen is dat we zelf misschien niet goed genoeg hebben geregeld. Daarmee moeten we aan de slag. Ik wil in dit kader toch ook een lans breken voor alle goede dingen die we geregeld en gehaald hebben, voordat we alleen maar de andere kant bekijken. Dan het punt van de brand. De heer Bashir vraagt of we de 16 mln. voor niets hebben besteed omdat het nu nog niet brandproof zou zijn. Misschien heb ik het niet duidelijk genoeg overgebracht: dat is natuurlijk niet het geval. Als er brand uitbreekt in dat centrum en de ICT-systemen blijven aan – het is immers niet altijd nodig om alles af te sluiten, dat was alleen in deze specifieke situatie het geval omdat er een accu in brand stond – kunnen de problemen wel worden opgevangen. Dit was een heel specifieke brand – daarom had ik het over de wet van Murphy – in precies die centrale waar de back-up stond met de accu. Ook was het nog niet klaar. Ik blijf er dus bij dat die 16 mln. niet voor niets is besteed. Alleen het traject was nog niet helemaal klaar. Het probleem kwam gewoon op een bijzonder ongelukkig moment. Ik heb de boodschap van de heer Bashir gehoord dat hij overweegt om er nog op terug te komen. Wat de toiletten betreft, heb ik gezegd dat de reiziger gemiddeld 20 minuten reist. De treinreis van de Sprinter duurt dus niet 20 minuten. Reizigers stappen in en uit. Dat betekent dat voor hen de nood vaak te overzien is, behalve voor mensen met specifieke problemen. Voor het personeel, dat vaak langer op de trein zit, is het gebrek aan toiletten echter wel problematisch. Ik zeg niet toe dat ik voor het personeel toiletten ga regelen, want het is NS die samen met het personeel moet besluiten hoe hij het wil gaan doen. Ik zeg wel dat ik met NS heb gesproken en dat NS nu kijkt wat deze kan doen voor het personeel. Dat kan verschillende dingen betekenen. Het kan betekenen dat NS alsnog voor het personeel toiletten installeert in de Sprinters. Het kan ook zijn dat er kortere dienstritten georganiseerd zullen worden. Mijn voorganger heeft naar aanleiding van de motie-Roemer heel duidelijk gezegd dat hij geen 100 mln. in zijn bezit had en dat de motie dus niet kon worden overgenomen door het kabinet. Hij zei dat als de Kamer de motie wel wilde uitvoeren, zij met een alternatief moest komen. Nu word ik gevraagd of die 100 mln. echt nodig is, want 4 ton per toilet klinkt de commissieleden duur in de oren. Het klinkt ook mij duur in de oren. Ik weet niet of je die omrekening zo kunt maken, of dat daar andere dingen bij komen kijken. Het is mogelijk om te kijken of de prijs te drukken valt en of we de onderbouwning kunnen zien. Als de Kamer echter extra geld wil uitgeven dat niet begroot is, heeft zij daar een ander instrument voor nodig dan de motie. Daarom heeft mijn voorganger een alternatief voorstel gedaan, namelijk om de toiletten bij de stations te realiseren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een korte vraag voor de acties rondom de begroting volgende week. Hoor ik de minister zeggen dat zij bereid is om een onderbouwning te vragen van de 100 mln. om te zien of dat bedrag klopt? Kan ik die onderbouwning zo snel mogelijk krijgen, zodat we die volgende week al kunnen gebruiken? Het getal lijkt mij namelijk echt zwaar overtrokken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja. Als u dat nodig hebt om alternatieve financiering te zoeken, zal ik vragen hoe dat bedrag van 100 mln. is opgebouwd.

De heer **Haverkamp** (CDA): De minister zou ook in overleg gaan met NS. Kan in dezelfde brief duidelijk gemaakt worden welke stappen NS al heeft gezet voor het personeel?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: ik ben afgelopen maandag al met NS in gesprek geweest. Het gaat dus niet om een nieuw gesprek. In dat gesprek zei NS mij nu te studeren op wat deze voor het personeel wil doen. Ik weet niet of daar nu al stappen over bekend te maken zijn. Ik kan echter vragen of dat het geval is.

Er zijn veel vragen gesteld over specifieke sporen. Ik zal nagaan of ik deze zo veel mogelijk kan beantwoorden. Gevraagd is of het station Emmen-Bargeres open kan blijven. Naar ik heb begrepen, blijft dit station open totdat het nieuwe station Emmen Zuid wordt bediend. De vraag over de 20 minuten wachttijd bij station Assen kan ik niet goed plaatsen. Daar kom ik dus zo spoedig mogelijk schriftelijk op terug.

De vraagtekens in het overzicht van de Algemene Rekenkamer slaan vooral op de gemeenten, dus op de lokale bijdrage. De heer Haverkamp vraagt mij hoe hij goed toezicht kan houden als er vraagtekens zijn. Deze zijn vooral gebaseerd op de gemeenten, dus hij zou toezicht moeten kunnen houden op alle budgetten die wij namens het ministerie erin stoppen via de reguliere begrotingen.

De heer Slob vraagt of ik een overzicht kan geven van de perronprojecten. Dat kan ik doen. Het betreft overigens geen specifieke analyse van de veiligheid van perrons, maar een overzicht van alle lopende en geplande projecten voor het uitbreiden van de transfercapaciteit op de stations. De brief over de knip in het spoor is vandaag naar de Kamer gezonden. Dit betrof de werkzaamheden aan het emplacement van station Enschede. De termijn van het beheerplan gaat in op 1/1/2011. Dat is inderdaad te kort om vooraf onderzoek te doen. In de praktijk is er echter altijd veel langer discussie over de inhoud van het plan. Ik ga proberen of ik gedurende de rit kan bijstellen wat er in de afspraken is opgenomen. Ik zal de zorgen die de Kamer heeft hierin meenemen.

De heer Slob wil inzicht in het programma van eisen voor de nieuwe vervoersconcessie. Eigenlijk is dit punt vandaag alleen maar zijdelings aan de orde geweest. Het is wel een heel belangrijk onderwerp om met elkaar te bespreken. Ik denk dat het inderdaad van belang is om heel goed te weten wat de wensen en ideeën van de Kamer erover zijn. Wij hebben eerst aan NS en ProRail gevraagd om maar aanleiding van het regeerakkoord, waarin een forse besparing is opgenomen, gezamenlijk met en plan te komen over hoe zij in de toekomst zo goed mogelijk invulling kunnen geven aan die operatie. Bij de uiteindelijke concessieverlening wil ik mee laten wegen of er een goed plan ligt van beide partijen, waarin de reiziger erop vooruit gaat en vooral de efficiency leidt tot besparingen. Als er zo'n plan is, is dat een goed moment om te kijken of er vertrouwen is dat dit de juiste partij is om een vervolg van de vervoersconcessie mee af te sluiten.

De heer Haverkamp vraagt of er een duidelijke norm voor veiligheid kan worden gesteld, naar voorbeeld van de Schipholtunnel. We gaan voor de continue verbetering op het gebied van veiligheid. Dat is natuurlijk ambitieuzer dan alleen maar één norm. Ik vind het wel aantrekkelijk om even over dit punt na te denken, om te bezien of we veel meer duidelijkheid kunnen creëren en daarmee de eeuwige discussie over de vraag of het wel veilig genoeg is, kunnen afdoen. Ik doel dan op een soort van minimumveiligheidsvariant. Ik kom hier nog op terug.

De heer **Haverkamp** (CDA): Dank voor deze toezegging. Wanneer kunnen wij het resultaat van het nadenken van de minister verwachten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zal het volgende week met mijn mensen overleggen. Daarna zal ik kijken hoe snel we het op papier kunnen zetten. Ik vind het een goed idee.

Er ligt nog een vraag van de heer Van Bommel over de investeringen in de energiemaatregelen. Levert zo'n investering wel iets op, vraagt hij zich af. Het blijft natuurlijk een investering. Het is wel vaker de vraag wat die gaat



opleveren. Het afschaffen van vergroeningsmaatregelen of energiebesparingsmaatregelen op het spoor vind ik niet echt opportuun. Het spoor is net als het wegverkeer een vervuilende vervoersmethode. Dan moet je kijken of je de problemen die je veroorzaakt op andere manieren teniet kan doen. Een van de zaken waarnaar je kunt kijken, is energiebesparing. Ik zie dus niet in waarom wij zouden zeggen dat het moet worden afgeschaft als de partijen er zelf mee aan de slag willen. Of je moet er geen geloof in hebben. Dat hoor ik bij de heer Van Bommel. Dat geloof is er bij mij echter nog wel. Daarmee heb ik naar ik meen de gestelde vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat hoop ik.

Ik heb zeven toezeggingen genoteerd die tijdens dit algemeen overleg zijn gedaan.

- De minister zal de Kamer in het voorjaar van 2011 schriftelijk nader informeren over de uitvoering van de aanbevelingen en de afspraken verbonden aan de evaluatie spoorwetgeving en zal dan ook terugkomen op eventuele daaruit voortvloeiende nieuwe afspraken in het Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail;
- Begin 2011 zal de Kamer worden geïnformeerd over de voortgang van de maatregelen in het kader van de toegankelijkheid spoor. Dan komt de minister ook terug op het idee van mevrouw Prommeschenkel;
- De Kamer zal een voortgangsrapportage over de acties in het kader van het grensoverschrijdende personenreinverkeer ontvangen;
- Vóór 1 februari 2011 zal de minister de Kamer informeren over de acties die zij onderneemt met betrekking tot het functioneren van ProRail. Dit hoort eigenlijk bij de eerste toezegging, maar het is een extra toezegging om dat voor 1 februari te doen.
- De minister zal de Kamer vóór de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Milieu in week 48 van 2010 een nadere onderbouwing leveren voor de 100 mln. die nodig zouden zijn voor het inbouwen van toiletten in Sprinters;
- De minister zal schriftelijk zo snel mogelijk terugkomen op de vraag van het lid Van Gent over Assen;
- De minister zal zo spoedig mogelijk terugkomen op de vraag over één minimumnorm voor spoorveiligheid. Dit betreft een vraag van de heer Haverkamp.

Het lid Bashir heeft aangekondigd een VAO te willen aanvragen. Dat is hierbij genoteerd.