
Aan de orde is het **spoeddebat** over **de situatie op de wegen en in het openbaar vervoer tijdens het winterweer**.

□

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. Wat een goede gelegenheid om nu eens met deze minister te debatteren. Ik denk dat hij ongeveerd de laatste is met wie ik nog niet het debat heb gevoerd, dus ik verheug mij erop.

In de periode voor en na de jaarwisseling werd ons land geconfronteerd met aanhoudend winterweer. De grote hoeveelheid sneeuw bracht ons land in rap tempo tot stilstand, letterlijk. Autorijdend Nederland stond massaal vast op de besneeuwde snelwegen. Korte ritjes, waar men normaal gesproken twintig minuten over doet, duurden plotseling wel vijf uur. De frustraties van de automobilisten liepen hoog op, mede doordat er geen sprake was van een goede informatievoorziening. Informatieborden bleven leeg en van de verkeersinformatie op de radio werd men ook niet veel wijzer. Niemand wist waar hij aan toe was. Hoe kon dit gebeuren? Waarom zijn mensen zo slecht geïnformeerd? Het verkeer kwam tot stilstand, en dat in Nederland, ons land, dat het imago heeft een distributie- en transportland te zijn.

Vanaf 17 december slonk de zoutvoorraad. Waarom stuurde u pas op 8 januari een brief naar de Kamer, waarin u aangaf dat er voor nog maar twee à drie dagen strooizout was? Zo vraag ik de minister. Wie had dit moeten signaleren en waarom is dat niet gebeurd? Zijn er überhaupt voldoende strooiwagens en sneeuwschuivers?

Slechts een zeer beperkt deel van de Nederlandse automobilisten gebruikt winterbanden op dit moment, terwijl die bij gladheid een veel kortere remweg garanderen dan zomerbanden. Is de minister bereid om het gebruik van winterbanden te gaan stimuleren?

Dan kom ik nu op het openbaar vervoer. NS geeft op 17 december 2009 een negatief reisadvies. Op Den Haag Centraal verschijnt deze tekst op het bord: "Maak indien mogelijk geen gebruik van de trein. Het risico: u bereikt uw bestemming niet." Dat is Nederland anno 2009. Vervolgens vraagt de minister op 22 december een evaluatieonderzoek aan bij ProRail en NS, te leveren eind januari. Vlak daarna komt er een tweede sneeuwgolf en sleeën wij met elkaar naar dezelfde ellende. Wat doet de minister? Hij blijft wachten op de evaluatie. Waar was u, minister, hield u soms een winterslaap? Hebt u in die periode concrete afspraken gemaakt met ProRail en NS om meer ellende voor te zijn, in die periode, maar ook daarna? Ik geef een voorbeeld. Van de 6500 wissels worden er maar 1200 intensief gebruikt. Waarom is het niet gelukt om die 1200 wissels te verwarmen? Waarom lukt het wel in België en Duitsland, maar niet in ons land? Hoe beoordeelt de minister de woorden van de president-directeur van ProRail: "Wij hebben niet geleverd wat wij moeten leveren"? Is deze man wel competent? In 2005 speelden precies dezelfde problemen.

Klopt het dat NS op dit moment 700 kapotte treinstellen heeft? Kan de minister mij een indicatie geven van de totale kosten van deze verkeersinfarcten? Kan de minister garanderen dat wij in de rest van het jaar de genoemde crisissituaties niet meer hoeven mee te maken? Komt de

minister daartoe zo snel mogelijk met gedegen plannen, zowel voor het openbaar vervoer als voor de situatie op de weg?

□

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Laat ik beginnen met namens onze fractie de waardering uit te spreken voor alle werkers aan het spoor en aan de weg die de afgelopen maand, soms in extreme kou, hebben gezorgd voor zo weinig mogelijk overlast. Ik spreek ook de waardering uit voor al die automobilisten en reizigers met het openbaar vervoer die soms urenlang hebben moeten wachten. Daarmee is de waardering die ik zou willen uitspreken, zo'n beetje op.

Het zouttekort vonden wij wel een heel bijzondere toestand. Het leek een beetje op het Sinterklaasjournaal: vervang de pakjes maar door het zout. Je bent dagenlang aan het kijken naar een soap, in de trant van: is er genoeg, komt het op tijd, is het op de juiste plek? Is de minister bereid om met alle andere overheden aan een beter systeem te werken? Zouden we ook niet eerder moeten bijbestellen? Wat hadden we gedaan en wat hadden we kunnen doen, indien er sprake was geweest van nog langduriger sneeuwval en kou?

6 januari vonden we ook heel bijzonder, de dag waarop de rondweg om Amsterdam 's avonds totaal in een puinhoop veranderde. Klopt het dat om één uur al de eerste weerwaarschuwing is gegeven door Meteo Consult aan de dienstdoende organisaties? Hoe komt het dan dat men toch nog wacht tot aan de spits met strooien? Toen kon er niet meer gestrooid worden, omdat iedereen vastliep in de sneeuw. Dan wat de wegen betreft, tot slot: hoe kijkt de minister aan tegen de mogelijke gevolgen die de kou heeft gehad voor het zoab? Deelt de minister onze opvatting dat er misschien nog wel een afweging gemaakt zou moeten worden of dat de meest verstandige aanpak is? Kan er geen beter zoab geleverd worden, zodat niet honderden, misschien wel duizenden autoruiten in Nederland kapotgaan door steenslag en dergelijke?

Voorzitter. Dan kom ik op het spoor. Dat was pas echt een puinhoop. Het oordeel van de CDA-fractie is dat er sprake was van een puinhoop. Dat zeg ik na lezing van talloze mails en briefjes, ook van werkers aan het spoor. Nonchalance en onvoldoende voorbereiding, dat is de opvatting van de CDA-fractie over ProRail en de NS. Wij vragen aan de minister of hij dat oordeel deelt en of hij dat ook heeft medegedeeld aan de directie van de NS en van ProRail. Waarom zeggen wij dat? We zeggen dat, omdat in 2005 toenmalig staatssecretaris Schultz al aan ROVER heeft laten weten dat met de NS en met ProRail was afgesproken dat én de wisselverwarming op orde zou komen én dat alle treinmaterieel sneeuwbestendig zou worden gemaakt. We zijn nu vier, bijna vijf jaar verder en het lijkt erop dat er nog steeds geen sprake is van een voldoende voorbereide spoorsector. Hoe kan het dat er een algemeen reisadvies komt om "de trein te mijden", terwijl er op talloze plaatsen nog wel treinen reden? Wat hebben reizigers aan dat soort adviezen? Een belangrijke vraag vinden wij ook hoe het kan dat er nu, één maand later, nog steeds sprake is van een heleboel treinstellen waarop er minder of veel kortere treinen rijden. Dat lijkt ons in strijd met de toezegging die in 2005 zijn gedaan en de afspraken die daarover zijn gemaakt.

Koopmans

Tot slot. Deelt de minister de opvatting van de CDA-fractie dat het volstrekt noodzakelijk is om op zo kort mogelijke termijn – ik heb naar aanleiding van mijn schriftelijke vragen met de minister gesproken over half februari – te komen met een investeringsplan? In mijn vragen had ik het over een investeringsplan, al zou ik het liever een aanvalsplan willen noemen, met iedereen die erbij betrokken is. De bedoeling is om te voorkomen dat zich weer problemen op het spoor en op de weg voordoen als het weer gebeurt, als we weer sneeuw krijgen. Ik vraag aan de minister om snel conclusies te trekken en om daarvoor niet te veel tijd te nemen. Ik vraag hem ook om de directeuren van ProRail en de NS niet zomaar op hun blauwe ogen te vertrouwen en niet alle informatie die ze aanleveren voor zoete koek te slikken. We hebben de RTL-uitzending gezien en menen dat hij ook dieper in de organisatie moet kijken en dat hij conclusies die anderen hem aanleveren, niet zomaar moet aannemen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Hoe wil collega Koopmans dat aanvalsplan vormgegeven zien? Als de voorzitter mij toestaat, maak ik even een uitstapje naar zijn bijdrage. De vorige staatssecretaris heeft over die wissels gezegd: dat gaan wij oplossen. Nu constateren we dat ProRail in een soort pavlovreactie als eerste roept: de politiek moet met meer geld komen. Dat had toch al lang geregeld kunnen zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik denk dat dit een volstrekt terecht punt is. We hebben het de afgelopen maand meegemaakt. De eerste reactie was: het zijn gasgestookte wissels. Met alle respect: die wissels hebben we gasgestookt gemaakt voor tijden van kou. Als het koud is, kan het sneeuwen, dus dat er überhaupt gasgestookte wissels zijn die uitgaan als het koud is en sneeuwt, vind ik al heel bizar. Dat moeten de technenuten dan maar uitzoeken. Maak ze maar beter! Dat was een soort van alibi.

Het tweede alibi dat ontstond, vond ik eigenlijk nog veel erger. De directie van ProRail zei namelijk: ja, maar wij hebben het drukst bereden spoor. Ik geloof zelfs dat daaraan werd toegevoegd: van de wereld. Dat is geen gevolg van het weer, maar dat is een reden om beter voorbereid te zijn. Dat is ook een reden om het winterweer minder nonchalant tegemoet te treden. Dat is een reden om bijvoorbeeld vaker te oefenen; dat is een reden ... ik kan er nog wel twintig noemen. Wij vragen de minister dan ook om in het kader van het aanvalsplan na te gaan of investeringen eventueel noodzakelijk zijn. Dat zou hier of daar het geval kunnen zijn. De NS heeft twee weken geleden ook laten weten dat zij een aantal extra investeringen doet. Het is prima dat dit gebeurt; het had eerder gemoeten, maar deze stappen worden nu in ieder geval gezet. Het zou ook kunnen zijn dat wij misschien de regelgeving op enkele punten wat te streng hebben gemaakt. Misschien is de arboregelgeving ook niet helemaal toegesneden op 24 uur of wat langer moeten doorwerken in verband met het weer. Het aanvalsplan kan dus tal van aspecten bevatten.

De **voorzitter**: Wij hebben afgesproken dat er bij interruptie korte vragen gesteld worden; dat impliceert ook korte antwoorden. Het woord is aan de heer Roemer voor een interruptie.

De heer **Roemer** (SP): Heeft de CDA-fractie er wel over nagedacht dat heel veel van de problemen in een keer opdoemen sinds de opsplitsing van NS in NS, ProRail en NedTrain, dat blijkens de feiten de samenwerking tussen diverse onderdelen nu dramatisch is en dat sprake is van uitstel van onderhoud nu wij dit onderdeel aan de markt hebben overgelaten en wij daar niet meer hard op sturen? Hebt u hier dus wel eens over nagedacht?

De heer **Koopmans** (CDA): Het zijn nog steeds staatsbedrijven, zelfstandig gemaakt en met een verantwoordelijkheid van de directie. In de gebeurtenissen tot nu toe zien wij ook geen enkele reden op grond waarvan wij dezelfde conclusie als u zouden willen trekken. De minister mag daar in zijn analyses zeker nog iets over zeggen. De vraag is daarentegen zelfs of wij de marktwerking niet onvoldoende hebben neergezet. Ook die afweging moet gemaakt worden; daarop moet antwoord worden gegeven. Ik geloof namelijk niet dat de marktwerking, zoals wij die nu georganiseerd hebben, de reden is van wat er aan de hand is.

De heer **Roemer** (SP): En als het erop lijkt dat door die fantastische marktwerking nu in een keer boven tafel komt dat het onderhoud van de wissels op de lange baan geschoven is en als blijkt dat met name door de invoering van de marktwerking, om financieel beter uit te zijn, de zaken in een keer opgerekt zijn, dus dat het hele spoor niet meer winterklaar gemaakt is – daarvan wil ik de bewijzen graag overhandigen – bent u dan wel bereid om nog eens heel kritisch na te gaan of wij de minister niet wat meer armslag moeten geven om daadwerkelijk te kunnen ingrijpen om er zo voor te zorgen dat de genoemde drie bedrijven, die er zijn voor het spoor en het vervoer in Nederland, weer onder een dak komen?

De heer **Koopmans** (CDA): Het zou ook kunnen zijn dat wij betere afspraken moeten maken en dat wij elkaar daar meer aan moeten houden. Dat zou dus ook de oplossing kunnen zijn. Het is ook een vraag aan de minister of bijvoorbeeld in de concessieverlening op dit punt geen strengere en strakkere afspraken gemaakt zouden moeten worden. Dat is ook heel goed mogelijk. In de ogen van onze fractie ligt dat meer voor de hand dan het terugdraaien van de verzelfstandiging van het spoor.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De heer Koopmans sprak zojuist over de vorige staatssecretaris, die al in 2005 afspraken met ProRail had gemaakt over verbeteringen. Minister Eurlings is nu bijna drie jaar minister, maar er is nog niets gebeurd. Zegt dit wat over de daadkracht van deze minister?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij hebben een verzelfstandigd spoorbedrijf, met een verzelfstandigd ProRail en een verzelfstandigde NS. Het is een terechte vraag aan de minister of mogelijkserwijs in die afspraken strakkere richtlijnen moeten worden opgenomen ter zake van het winterweer. Deze vraag heb ik ook eerder gesteld. In de brief van de minister staat ook dat in de afgelopen drie jaar nooit van ProRail en/of van NS de vraag is gekomen om extra geld ter beschikking te stellen voor investeringen op het gebied van de verandering van de verwarmin van wissels of het sneeuwvrij dan wel sneeuwbestendig maken van treinmaterieel. Ik weet niet of dit ook

Koopmans

voor u geldt, want ik zie u vandaag voor het eerst in de debatten over Verkeer en Waterstaat. Ik zeg dus: die signalen zijn niet gekomen. Je kon er dan ook van uitgaan dat de afspraken die indertijd door beide bedrijven gemaakt zijn, volstrekt uitgevoerd zouden worden. Ik vind ook dat wij daarvan zouden moeten kunnen uitgaan. Daarom vind ik een gesprek tussen de minister en de directie veel meer op zijn plaats dan dat ik tegen de minister kan zeggen: ik heb dat twee jaar geleden al gezegd, maar u hebt het niet gedaan.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Bij verzelfstandiging behoort ook controle. Wij mogen van de minister verwachten dat hij de bedrijven controleert. Ik constateer dat dit niet is gebeurd en daarom zitten wij nu weer in een crisis. Mijn andere vraag gaat wel over een dienst die rechtstreeks onder deze minister valt. Wij hebben vanaf 17 december zware sneeuwval gehad in Nederland. Hoe kan het bestaan dat de minister na weken van sneeuw op 8 januari een brief schrijft waarin staat dat er nog maar voor twee, maximaal vier dagen strooizout is? Wat zegt dat over de daadkracht van deze minister?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb zojuist vergelijkbare vragen gesteld aan de minister over de situatie in die dagen. Ik heb gevraagd naar de oplossingen en naar zijn maatregelen om dit te voorkomen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Dat is geen antwoord op mijn vraag.

De heer **Koopmans** (CDA): Jawel.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Nee, ik vroeg de heer Koopmans hoe hij de daadkracht van de minister beoordeelt. Dat was mijn vraag. Ik wil hem nog wel een keer herhalen.

De heer **Koopmans** (CDA): Mijn antwoord op die vraag is dat ik dezelfde vragen aan de minister heb gesteld. Ik wacht zijn antwoorden af. Was het het Sinterklaasjournaal en konden wij er zeker van zijn dat de pakjes goed terecht kwamen, of was de situatie veel ernstiger? Ik ben benieuwd wat de minister daarvan zegt.

□

De heer **Roemer** (SP): Drie vlokken sneeuw en heel Nederland staat stil. Dat is vooral het beeld dat bij veel mensen is blijven hangen. Wanneer in het noorden in korte tijd 20 centimeter sneeuw valt, begrijpt iedereen dat de bussen en het autoverkeer in de problemen komen. Dit debat gaat daar echter niet over.

Natuurlijk ben ik benieuwd hoe de minister in de toekomst de problemen met het strooizout gaat oplossen en gaat voorkomen. Ik verwacht een heel helder antwoord voor alle fietsers die zich in de steek gelaten voelen. Fietspaden worden zelden schoongehouden, zelfs na enkele dagen niet. Toch zijn fietsers een zeer kwetsbare groep. Is de minister, in navolging van de minister-president, van mening dat de mensen niet alleen hun eigen stoep voor de deur moeten schoonvegen, maar ook de fietspaden?

Mijn grootste ergernis betreft het spoor. Direct nadat de eerste vlokken vielen, liep het gehele spoornet vast. Er traden wisselstoringen op en er vielen treinen uit.

Zowel ProRail als de NS was er als de kippen bij om Nederland te laten weten dat men er niets aan kon doen. Het was overmacht en er moest vooral 45 mln. worden bijgelegd door de politiek.

Niets is echter minder waar. Ik heb in het kerstreces uitvoerig onderzoek gedaan en de resultaten vond ik onthutsend. Op het emplacement Hollands Spoor was de wisselverwarming uitgezet voor onderhoud en het duurde vier dagen voordat dit was opgelost. Op een aantal plekken is zelfs geen werkende wisselverwarming meer aanwezig, met alle problemen van dien. Ik noem als voorbeeld 't Harde, Nunspeet, Den Bosch en andere plaatsen. De storing in Oudenbosch duurde zelfs tot de eerste twee weken van januari en werden gedurende die tijd niet eens opgelost. Het had gewoon gevoren. In Utrecht en Amsterdam vielen de wissels op het gehele emplacement in één keer uit en in Den Bosch zijn bij een aantal wissels zelfs de branderpijpen verwijderd.

Ook na de jaarwisseling, in de periode tussen 2 en 15 januari waren er weer bijna vijftig storingen aan een of meerdere wissels en vijftien storingen aan wisselverwarmingen. In december bleven in Utrecht overvolle treinen op het station staan omdat er op dat moment geen personeel was. Wat nu "overmacht"?

De sneeuwproblemen zijn niet nieuw. In februari 2004 kwam het treinverkeer ook volledig tot stilstand na beperkte sneeuwval. In november en december 2005 wederom. Op 20 februari 2006 schrijft het kabinet onder andere aan ROVER dat verbeteringen inderdaad nodig zijn en dat de NS en ProRail lessen hebben getrokken uit deze ervaringen. De spoorsector zou een rits aan maatregelen nemen. Er is niets genomen. Er zijn geen preventieve maatregelen getroffen om de ellende van dit jaar te voorkomen. Waarom heeft de minister hier niet bovenop gezeten?

De treinstellen van de serie 9400 en 8600 zijn zeer gevoelig voor stuifsnieuw. Deze sneeuw komt via een pijp in de motoren terecht, waardoor ze steeds uitvallen. Ook dat was vijf jaar geleden allang bekend. Toen is dit ook gebeurd. Toen is er aangekondigd dat er geld vrijgemaakt was om deze stellen wintervast te maken, maar in 2009 was er nog niets omgebouwd en hadden deze treintoestellen nog steeds last van stuifsnieuw. Dit is de oorzaak van de massale uitval. Maar liefst 33 dubbeldekkers met vier bakken en 48 stellen met zes bakken bleven aan de kant staan. Dat is bijna de helft van dit soort dubbeldekkers, mijnheer de minister. Waarom zijn deze treinstellen niet tijdig omgebouwd? Wist de minister dat? Ik krijg graag een helder antwoord.

Uitgerekend nu besluit de NS om van de tweedaagse onderhoudsbeurten voor alle treinen, per 1 februari aanstaande achtdaagse onderhoudsbeurten te maken. Het lijkt mij dat daartoe zeker nu geen reden bestaat. Weet de minister dit? Gaat hij hiermee akkoord?

We hebben weer iets nieuws: het preventief opheffen van treinen. Wie heeft deze flauwekul bedacht? Is de minister hiermee akkoord gegaan? Reizigers zijn dagenlang verstoken van een correcte dienstregeling. In het verleden is de dienstregeling nog nooit preventief aangepast. De maatregel gold ook voor het gehele land, terwijl er grote verschillen waren tussen de regio's. Dit is totaal overbodig. Het moet ook geen nieuwe trend worden in spoorwerkend Nederland. Deelt de minister dit? Wat vindt hij voorts van het advies om niet met de trein te gaan?

Roemer

Er is veel achterstallig onderhoud aan de baan. Dit is terug te zien in het aantal tijdelijke snelheidsbeperkingen in Nederland. Deze beperkingen waren meestal van korte duur, omdat defecten aan de baan in het verleden op korte termijn aangepakt werden. Nu is het al zo ver gekomen dat tijdelijke beperkingen omgezet worden in vaste beperkingen. Waar gaan wij naartoe? Het duurt maanden en soms zelfs jaren voordat problemen aangepakt worden. Dat betekent bijvoorbeeld dat er over een stuk baanvak waarover normaal 130 kilometer per uur gereden kan worden, er lange tijd maar 80 kilometer per uur gereden kan worden. Dat dit gevolgen heeft voor de punctualiteit moge natuurlijk duidelijk zijn.

De leugen regeert. Het lag niet aan ProRail en niet aan de NS. Pas toen ik harde bewijzen op tafel heb gelegd, moest er toegegeven worden dat zij fout zaten. De minister en de Kamer zijn onvolledig en soms zelfs fout daarover geïnformeerd. Toegezegde maatregelen zijn niet genomen en men heeft de reiziger massaal in de kou laten staan. Mijn vraag aan de minister is: accepteert hij dit of grijpt hij in?

De liberalisering is op vele terreinen doorgeslagen, zo ook bij het spoorbedrijf. Dat is opgesplitst en op afstand gezet. Ziehier de resultaten. Treindienstleiders die de seinen en het spoor moeten regelen, zitten op grote afstand van de mensen die de treinen en het personeel moeten regelen. Er zitten meer mensen als manager achter bureaus dan er daadwerkelijk aan het spoor mogen werken. Het op afstand zetten betekent in de praktijk foute informatie, slechter onderhoud, bezuinigingen op personeel en materieel en het uitblijven van oplossingen bij calamiteiten. Het wordt de hoogste tijd dat NS Reizigers, ProRail en NedTrain weer onder een dak komen en vooral dat deze minister laat zien dat hij nog altijd de baas is.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik ga op het laatste punt van collega Roemer in. Ik ben ook niet altijd onverdeeld gelukkig met de marktwerking, maar nu vraag ik toch zijn reactie op het feit dat het in België relatief goed doorgelopen is, terwijl daar de splitsing tussen de netbeheerder en de vervoerder ook een feit is. Wil hij bij zijn beschouwingen betrekken dat het wel kan functioneren?

De heer **Roemer** (SP): In België is alles, voor zover ik weet, minder lastig en is het spoor niet zo overvol. Er zijn ook veel minder spoorwissels. In Nederland is het veel complexer. Ik ben met de liberalisering in België ook niet zo gelukkig, maar ik ken de situatie daar onvoldoende om meteen de verschillen aan te geven tussen daar en hier. Ik blijf er in Nederland ongelukkig mee. Waar je met elkaar moet zorgen voor één spoorproduct, moet je zorgen voor de kortst mogelijke lijnen. Dat er nu diverse treindienstregelaars op totaal verschillende plekken zitten, zodat zij niet eens weten hoe zij moeten samenwerken, is vragen om moeilijkheden. Er gebeuren dingen dubbel omdat er niet goed wordt samengewerkt. In het verleden zijn daar gewoon foute keuzes in gemaakt. Dat heeft de SP-fractie altijd gezegd. Verder ben ik feitelijk onvoldoende in staat om het Belgische verhaal naast het Nederlandse te zetten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dan laat ik dat even rusten, maar België heeft procentueel zeker zo'n druk bereden net als Nederland. Laat ik het toch maar even op

Nederland houden. Het probleem is toch eerder de slechte communicatie tussen de verschillende instellingen dan de fysieke scheiding in de organisatievorm?

De heer **Roemer** (SP): Dat is feitelijk heel belangrijk. In de stukken waarin staat waarom er destijds is gekozen voor die scheiding, is een beeld geschetst dat daarmee de kwaliteit verbeterd zou worden en dat het daarmee efficiënter zou kunnen worden. Uit de feiten vanaf die tijd blijkt echter dat dit niet waar is. Hoe vaak hebben wij er in de Kamer niet met elkaar over gesproken? Dan waren het weer de computerstoringen, dan weer wat anders. Vanaf 2001 hebben wij hiervan regelmatig schande gesproken.

Ik heb in de afgelopen weken wel gemerkt dat de mensen die bij het spoor werken massaal hart voor de zaak hebben. Zij balen als een stekker van de problemen. Mensen die ook voor die tijd van de scheiding op het spoor gewerkt hebben – of dat nu baanwerkers, mensen in de treinen of mensen in de regelingen waren – zeggen allemaal: de samenwerking en de communicatie waren in die tijd gewoon veel beter, de kwaliteit was hoger en wij hielden veel meer rekening met zaken zoals capaciteiten, zeker ook bij calamiteiten. Wat mij betreft starten wij dus een onderzoek om te bekijken of wij dat, in een modern jasje, weer beter bij elkaar kunnen krijgen.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. In het licht van de vreselijke aardbeving in Haïti komt een debat over de gevolgen van wat winterse buien wat mijn fractie betreft in een wat vreemd daglicht te staan. Ik merk bij ons enige behoefte aan relativering. Het is natuurlijk flink balen als er geen doorkomen aan is op de weg of als de trein niet komt, maar hieraan ga je niet dood. Wij kunnen nu eenmaal niet alles in ons leven garanderen. Dat je minder hard opschiet als het flink sneeuwt, is toch gewoon ook een fact of life?

Aan de situatie op de wegen maak ik dan ook helemaal geen woorden vuil. Bij sneeuw schuiven wij de wegen schoon en strooien wij om de boel begaanbaar te houden. Dat heeft Rijkswaterstaat naar onze smaak naar vermogen gedaan. Dat er bij forse sneeuwval files ontstaan, lijkt mij gewoon onvermijdelijk. Hoe vervelend het ook is, het lijkt mij logisch dat ook de bussen in de remise blijven staan als het niet verantwoord is om uit te rijden.

Het spoor is natuurlijk wel een heel ander verhaal. Het ging daarbij niet om een paar uurtjes oponthoud, maar de NS zag zich genoodzaakt om mensen dagenlang af te raden om met de trein te reizen. Die chaos was echt ongehoord. Met name ProRail heeft zichzelf in de afgelopen weken echt belachelijk gemaakt met zijn gedraai rond alle winterperikelen. Hoe bestaat het dat een spoorbedrijf zelf de wisselverwarming blijkt te hebben uitgezet in verband met onderhoud terwijl er flinke vorst voorspeld was? Misschien nog wel erger dan dat: hoe bestaat het dat deze kwestie onder de pet blijft en dat wij deze blunders – ik kan ze echt niet anders noemen – via het RTL Nieuws moesten vernemen? Waarom hebben wij überhaupt nog steeds wissels met een sterk verouderde gasverwarming? Ik vraag aan de minister: is er wel voldoende capaciteit bij de verkeersleiding? Kan de verkeersleiding deze zaken wel aan als het op grote schaal misgaat? Waarom zijn onderhoudsploe-

Van Gent

gen in dergelijke situaties niet gewoon paraat, mijnheer de minister, maar moeten deze met een hoop gedoe en inflexibiliteit ingehuurd worden?

Het beeld is ontstaan van een ambtelijk bedrijf met te weinig hart voor het spoor en te veel bureaucratie. De directie van ProRail heeft heel wat uit te leggen. Zij heeft een zeer, zeer slechte beurt gemaakt. Samenvattend: het was een bende en er is zwaar geblunderd. Die combinatie lijkt mij vrij fataal.

Ook de NS heeft in de ogen van de GroenLinks-fractie fikke fouten gemaakt. De gratis koffie was op zich lekker en het "zoutkaartje" was een welkome pleister op de wonde. Het duurde echter veel te lang voordat het bedrijf besloot om treinreizigers te compenseren. De NS ziet dat als een gebaar, terwijl dat natuurlijk de normaalste zaak van de wereld is. Vindt de minister dat reizigers erop mogen rekenen dat zij in geval van sneeuw, vorst en calamiteiten tegemoetgekomen worden door de NS of ziet de minister dat ook als een geste?

Wat te zeggen van het feit dat het materieel van de NS niet bestand blijkt tegen winterweer? De technologie schijnt niet bestand te zijn tegen stuifsnieuw en daardoor raakt van alles onklaar. Ik vraag mij dan wel af hoe dat in andere landen gaat.

Tot op de dag van vandaag, dus een maand na de eerste sneeuwbuui, werkt de NS met een aangepaste dienstregeling en puilen de treinen tussen Amersfoort en Rotterdam uit. Hoe kan dat nou? Hoe doen ze dat in onze buurlanden? Valt daar niets van te leren? Auto's die helemaal vol zitten met technologie vallen toch ook niet stil bij een sneeuwbuuitje?

Ik vond het ook wel weer grappig dat een woordvoerder van het Belgische spoor grijnzend op tv zei dat in België eigenlijk maar één trein niet reed tijdens het winterweer: de internationale trein naar Nederland. Daarmee wordt toch wel iets aangegeven.

Begin januari trok de Fietzersbond aan de bel, omdat deze via zijn meldpunt Mijn slechtste fietspad heel veel klachten kreeg over fietsroutes die dagenlang spekglad bleven. Er zijn allerlei dingen gebeurd, maar waarom is dat wel zo bij wegen en niet bij fietspaden of voetpaden? Die vallen ook onder de verantwoordelijkheid van gemeenten, maar er gaan mensen op de weg lopen. Dat zijn oudere mensen die zich anders gewoon niet kunnen voortbewegen. Ook fietsers hebben grote problemen gehad. Kan de minister toezeggen dat hij deze kwestie in het Mobiliteitsberaad met de gemeenten gaat bespreken?

De GroenLinks-fractie pleit voor zand waar het kan, dus zand in plaats van zout, en dan geen zand in de machine, want dat willen wij nu juist voorkomen. Ik wil graag een reactie van de minister krijgen op het hele gedoe over het zout. Terecht is in Friesland aan de bel getrokken als het gaat om extra zoutwinning. Waarom wordt niet meer gekozen voor zand? Er moet natuurlijk niet te kwistig voor worden gekozen, want dan krijg je problemen met het riool. Ook in andere landen wordt het echter wel degelijk als een heel goede oplossing gezien.

Wij willen allemaal opheldering over deze kwesties. Zo kan het niet langer. Het lijkt mij een heel goed idee dat er op zo kortst mogelijke termijn een investeringsplan komt. We zullen dan maar hopen dat het ondertussen niet gaat sneeuwen en ijzelen. In Groningen heeft het vandaag alweer gesneeuwd. Dit soort wantoestanden mag echter in de zeer nabije toekomst – dat is eigenlijk vanaf nu – niet meer voorkomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Collega Van Gent vraagt nu ook om een investeringsplan. Zij kent de vraag die de ChristenUnie-fractie het afgelopen jaar een aantal keer heeft gesteld: was het, aangezien er geld blijft liggen op de plank, niet zinvol en raadzaam geweest als ProRail extra geld in achterstallig onderhoud had gestoken? Dan had ProRail helemaal geen extra geld hoeven te vragen. Waarom moet er een extra plan komen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt mij wel goed dat wij de zaakjes – het is niet "het zaakje" maar meer "de zaak" – de zaken eens even goed op een rijtje zetten. Al dat gekissebis tussen ProRail en de minister over de vraag wie wat moet betalen; als ProRail geld heeft en te weinig heeft geïnvesteerd, waar het nu wel degelijk op lijkt, dan moet het nu over de brug komen, want dat klopt natuurlijk voor geen meter. Wij moeten juist meters afleggen, het liefst op het spoor. Die treinen moeten rijden. Het lijkt mij echter goed om heel helder te hebben wat op korte termijn nodig is om dit soort wantoestanden in de nabije toekomst te voorkomen. Ik ben het ook met de heer Koopmans eens dat op een rijtje moet worden gezet wie en hoe een en ander wordt betaald. Aan een papieren tijger waar geen financiering aan verbonden is, hebben wij immers helemaal niets: wij niet, laat staan de reiziger. Dat moeten wij dus echt gaan oplossen.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Over de situatie op de Nederlandse wegen kan ik kort zijn. Op zich hadden wij niet zo veel te klagen. Met man en macht is geprobeerd om de belangrijkste wegen begaanbaar te houden, met dank aan de inzet van velen die bij nacht en ontij de weg voor ons vrijmaakten, zoals de heer Koopmans ook al zei. Het is voor de overheid ondoenlijk om altijd en overal de berijikbaarheid van wegen te garanderen. Het is irreal om dat van de overheid te eisen. Soms is er in het leven ook wel eens sprake van pech en van niet te voorkomen overlast. Omgaan met tegenslag zijn wij langzamerhand behoorlijk verleerd. Dat het rond Amsterdam zo faliekant misliep, was in onze ogen overmacht. Daar viel niet tegen op te schuiven of te strooien. Als er grote hoeveelheden sneeuw vallen, houdt het ook een keer op.

Dit neemt niet weg dat er ook wat puntjes op de i gezet moeten worden. Iedereen was immers verbaasd over het dreigende gebrek aan strooizout. Hoe gaan wij dat in het vervolg anders doen? De afstemming tussen de diverse overheden kwam in onze ogen ook wat laat op gang. Blijkbaar is die niet standaard in het draaiboek opgenomen. De benodigde herstelwerkzaamheden aan het zoab zijn heel groot en fiks. De vraag is – wij hebben dat in de krant gelezen – of de kosten van het herstel van het zoab nog steeds ruimschoots opwegen tegen de voordelen van het gebruik ervan. Ik wil graag een reactie van de minister op deze vragen.

De situatie op het spoor was van een heel andere orde. Die liet echt zeer te wensen over, overigens niet bij alle spoorvervoerders. Wij gaan ervan uit dat de spoorwegen de achtervang zijn voor de automobilist in dit soort omstandigheden. Dit lijkt ons een juiste veronderstelling. In Nederland was het alleen totaal omgekeerd. Het waren de NS en ProRail die met negatieve reisadviezen kwamen. Natuurlijk vraagt



Mevrouw Roefs (PvdA)

© M. Sablerolle – Gouda

Iedereen in Nederland zich af waarom in het buitenland treinen je wel naar je skibestemming kunnen brengen. En ook nu nog, terwijl de dooi al is ingetreden, zitten de treinreizigers als sardientjes in een blik. Werden wij eerst nog zoet gehouden met teksten als "ja, maar wij hebben te weinig geld" of "de wegen zijn zo slecht berijdbaar voor de reparatieploegen", inmiddels steken NS en ProRail de hand in eigen boezem. Dat werd tijd ook.

Wij kunnen concluderen dat de voorbereiding op het winterweer abominabel was. Nu kan er ineens wel 50 mln. beschikbaar komen om de treinen winterbestendiger te maken door zogenaamde cycloonfilters te plaatsen. Dit probleem is al vijf jaar lang bekend. Dat wordt niet zomaar rechtgezet door de gratis koffie, thee en erwtensoep en het aanbieden van het zogenaamde zoutkaartje. Het probleem van de bevroren wissels was bekend. Daar had best veel beter op geanticipeerd kunnen worden. Dan heb ik het natuurlijk nog niet over de blunder rond Den Haag Hollands Spoor.

De PvdA gaat ervan uit dat de minister inmiddels een stevig gesprek heeft gehad en dat hij ervoor zorgt dat deze puinhoop op het spoor niet meer voorkomt. Wij verwachten dat uit de evaluatie lessen getrokken worden en dat er straks een prima draaiboek gereedligt voor de volgende winterperiode en dat komende zomer het achterstallig onderhoud verricht wordt. De vraag aan de minister is overigens: wanneer komt nu de evaluatie? Ik hoop dat dit deze maand is. Ik ga ervan uit dat wij dan een stevig debat daarover voeren.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag mij af welke consequenties dit volgens de PvdA zou moeten hebben als je, zoals mevrouw Roefs doet, spreekt over "een blunder hier", "fouten daar", "wij wisten dit en dat al vanaf 2005" en "zij hebben gewoon hun werk niet gedaan". Ik combineer dat met de uitspraken van haar collega Diederik Samsom, die na de computerstoringen in 2007 de kop van de directie van ProRail eiste. Er moest nooit meer iets gebeuren, want dan was de maat helemaal vol. Nu doen wij het niet eens dunnetjes maar zelfs dik over, en nu moeten wij het met een evaluatie gaan doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nee, laat ik heel duidelijk zijn. Ik vind niet dat ik nu al een oordeel zou moeten vormen. Er

komt een evaluatie en wij hebben daar een heel stevig debat over, dat in ieder geval. Het verhaal van "nog een keer en niet verder" had te maken met de computerstoring bij de wissels. Die is ook hersteld. Men heeft het allemaal verbeterd; het is aangepakt. Inmiddels wordt ook dat hele back-upsysteem doorgevoerd. Wat dat betreft, moet de heer Roemer die uitspraak bij dat probleem zien. Dat neemt echter niet weg dat wij echt niet licht denken over hetgeen gebeurd is. De minister voert de gesprekken, hij is aan het evalueren, hij is verantwoordelijk voor deze puinhoop en hij moet zorgen dat die niet doorgaat. Er komt een stevig debat.

De heer **Roemer** (SP): Heeft de PvdA niet onderhand spijt als haren op het hoofd dat wij de boel zo op afstand gezet hebben, dat wij de boel zo opgesplitst hebben en dat wij het hele onderhoud compleet hebben weggehaald bij de overheid en het helemaal aan de markt overgelaten hebben? Immers, daar komen al deze problemen vandaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik dacht dat zojuist in het debat met de heer Roemer ook gewisseld is dat het daar niets mee te maken had. In landen waar ook gesplitst is, treden geen problemen op. Te denken valt daarbij bijvoorbeeld aan België en Duitsland.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Even een correctie. Ik heb het zojuist even opgezocht: in België wordt het onderhoud wel door een staatsbedrijf gepleegd. Het is puur en alleen een papieren kwestie.

De **voorzitter**: Zullen we om de beurt praten? Dat vind ik net zo overzichtelijk.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In België is een en ander gesplitst en daarover sprak de heer Roemer. Ik ben van mening dat de SP het verhaal over marktwerking erbij haalt daar waar het nu niet past; het gaat over slecht onderhoud. De Kamer heeft al eerder onderzocht of ProRail zijn miljoenen wel goed besteedt, namelijk aan het onderhoud van het spoor. Dat blijkt niet zo te zijn. Eerst roept ProRail heel hard meer geld nodig te hebben, maar er blijkt voldoende geld te zijn; het wordt blijkbaar alleen niet op het juiste moment en voor de juiste zaken ingezet. Dat neem ik ProRail heel erg kwalijk.

De heer **Koopmans** (CDA): Mevrouw Roefs zegt in haar betoog terecht dat verschillende vervoersbedrijven verschillend gepresteerd hebben. Deelt mevrouw Roefs het ranglijstje waarin staat dat Syntus het het best gedaan heeft, daarna Veolia en Arriva en als absolute hekkensluiter de NS? Is dat voor de PvdA-fractie niet een reden om bij de concessieverlening voor het hoofdspoor ook eens wat kritischer te kijken naar de slechts presterende vervoerder in de afgelopen maand?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vond het heel belangrijk om aan te geven dat niet alle spoorwegmaatschappijen er een puinhoop van hebben gemaakt. Daarmee zou ik sommige maatschappijen, waaronder Veolia, tekortdoen. Maar ik snap ook wel waarom ze beter hebben kunnen presteren. Het is natuurlijk een ander verhaal of je de Maaslijn exploiteert en in Zuid-Limburg van Maastricht naar Heerlen rijdt, waar een veel minder druk spoor is en waar een en ander op een heel andere manier met elkaar

Roefs

verknoot is, dan het verhaal rondom de NS. Dat is van een heel andere orde, alhoewel ik wel het gevoel had dat men beter voorbereid was op mogelijke calamiteiten. Als ik zie hoe bijvoorbeeld Veolia het aangepakt heeft, dan begrijp ik dat daar een heel directe link is geweest tussen de mensen die bezig waren met het vervoeren en de mensen die de zaak moesten oplossen en coördineren. Volgens mij heeft een grote organisatie als de NS dat uit het oog verloren: het heel direct leveren van maatwerk.

De heer **Koopmans** (CDA): Maar trekt mevrouw Roefs daar conclusies uit met betrekking tot haar eisen ten aanzien van de concessieverlening? Of zegt zij: nou ja, dat waren een paar moeilijke weken voor de NS en vanaf nu blijven we ze weer, zoals we dat in het verleden gedaan hebben, met een beetje fluwelen handschoenen behandelen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Dat laatste is de PvdA-fractie sowieso niet van plan. Alles op een rij zettend, heeft de Partij van de Arbeid wel gezegd veel van de NS te zullen eisen als het om de concessie gaat. Wij eisen heel veel aan nieuw materieel. Als de NS niet kan garanderen dat zij daarin ook kan investeren, dan hebben wij een groot probleem. Die afweging hebben wij dus gemaakt.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Roefs schetste terecht een ernstige situatie bij het spoor. Zij spreekt daar terecht heel stevig over, dat zal ik zo dadelijk ook doen. Maar toen kwam de opmerking: deze minister is verantwoordelijk voor deze puinhoop. Kan mevrouw Roefs dat nader toelichten en ook zeggen wat de consequenties moeten zijn, alsook de vragen of verwachtingen richting de minister?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb duidelijk tegen de minister gezegd dat ik hoop dat hij hierover inmiddels een stevig gesprek heeft gehad. Ik hoop daarover ook iets te horen. Ik weet dat de evaluatie nog moet komen en dat de minister een aantal zaken in de toekomst ook zeker niet zal pikken. Ik wacht dus de evaluatie en de gedachten van de minister daarover af. Wordt het beter? De minister zegt altijd dat hij er bovenop zit; hoe dan, op dit moment? Wij zullen hierover een stevig debat voeren.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de minister de vragen neerlegt bij NS en ProRail. De minister legt hier echter verantwoording af aan u en mij, aan de volksvertegenwoordiging. Mevrouw Roefs zegt dat hij verantwoordelijk is voor deze puinhoop; waarom roept zij hem dan zelf niet ter verantwoording voor zijn daden of het achterwege laten daarvan?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De volledige verantwoording heeft de minister nog niet bij ons neergelegd. Hij wacht immers nog het onderzoek af waar hij om gevraagd heeft. Ik wil graag debatteren als ik volledige kennis heb van de gang van zaken. Dat is nu nog niet het geval.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Enkele collega's hebben hun waardering al verwoord. Ook de VVD-fractie waardeert de inzet van medewerkers van Rijkswaterstaat, ProRail, NS, gemeenten en provincies die deze winter hard werkten om de wegen en het spoor berijdbaar te houden

en om de treinen te laten rijden. Die waardering is er niet voor het geklungel van de organisaties Rijkswaterstaat, ProRail en NS. Zij hebben onder verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat wanprestaties geleverd.

Rijkswaterstaat maakte donderdag 7 januari bekend dat het strooizout op raakte en dat er in het weekend waarschijnlijk wegen zouden worden afgesloten; de dag erop bleek het gewoon mogelijk om zout in te kopen bij Nederlandse leveranciers. Heeft Rijkswaterstaat dan zitten slapen tot het bodempje van de voorraad in zicht was? Graag krijg ik een verklaring van de minister.

In 2005 was het spoor ook ontregeld door winterweer. De minister beloofde begin 2006 beterschap: wisselverwarming zou worden verbeterd, treinmaterieel zou worden aangepast aan extreme weerssituaties, informatie aan de klanten, de treinreizigers, zou bij ontregelingen worden verbeterd, alternatief vervoer zou worden geregeld en er zou opvang in trein en station zijn. Nu, vier jaar later, waarvan drie jaar onder verantwoordelijkheid van deze minister, blijkt dat daar niets van is terechtgekomen. Het begon te sneeuwen, het werd een paar graadjes onder nul en het treinverkeer lag plat.

De wissels zijn door ProRail niet aangepast, laat staan vernieuwd. Het is al genoemd door sommige collega's: toen er koud weer op komst was, werd op sommige plekken de wisselverwarming zelfs uitgeschakeld. Gekker kun je het niet bedenken! Het spoormaterieel is door NS niet aangepast. Ook nieuw materieel is besteld zonder de cycloofilters die problemen met sneeuw voorkomen. Wij hebben bericht gekregen dat NS een week geleden besloot de treinen toch maar winterklaar te maken – vier jaar te laat. Reizigers werden niet geïnformeerd; er was dagenlang onzekerheid op perrons en in treinen tot het verlossende woord van NS kwam: u kunt niet per trein reizen, ga niet naar uw werk, blijf zitten waar u zit en verroer u niet. De regionale treinvervoerders deden het beter, maar dat zijn dan ook echt private bedrijven. Zelfs deze week rijden de treinen van NS deels met halve frequentie.

De minister wist zich tijdens de ellende onzichtbaar en stil te houden, afgezien van het bericht dat hij een evaluatie wil. Een evaluatie is prima, maar eigenlijk is die niet nodig. Iedereen in het land weet immers hoe het zit met de doffe ellende op het spoor. De toezeggingen van 2006 zijn niet waargemaakt door ProRail en NS, noch door de regering.

Wat kunnen wij nu verwachten van de minister? Kan hij ons verzekeren dat dit nooit meer zal voorkomen en dat wissels en materieel met spoed, in ieder geval voor de volgende winter, worden aangepast? Wat gebeurt er als het de komende dagen weer kouder wordt? Dat wordt immers voorspeld. Wat heeft de minister te melden aan treinreizigers en bedrijven die schade hebben geleden en veel overlast hebben gehad? Wat zijn de consequenties voor de verantwoordelijken bij ProRail en NS? ProRail krijgt jaarlijks maar liefst 2 mld. aan belastinggeld om ervoor te zorgen dat het spoor goed werkt. De VVD-fractie is van mening dat de verantwoordelijken bij ProRail en NS in ieder geval geen prestatiebonus of iets dergelijks over 2009 mogen krijgen. Als deze al is betaald, moet hij worden teruggehaald; als hij nog niet is betaald, dan mag hij in geen geval worden uitgekeerd. Kan de minister dat toezeggen? Zijn deze directies en/of raden van commissarissen nog te handhaven? De VVD-fractie vraagt zich dat af. Wij willen

Aptroot

graag de mening van de minister. Wij verschilden in het verleden al van mening met de minister over de aansturing van ProRail; wij vonden en vinden die niet goed. Hoe denkt de minister daarover?

Tot slot kom ik bij de minister van Verkeer en Waterstaat zelf. Waarom heeft hij er de afgelopen drie jaar niet voor gezorgd dat de problemen uit 2005 conform de toezeggingen uit 2006 zijn voorkomen? Is er te weinig aandacht voor de kwaliteit van spoor en materieel, ondanks de in 2005 en 2006 opgedane wetenschap dat een inhaalslag moest en moet worden gemaakt?

De heer **Koopmans** (CDA): Na uw bikkelharde woorden aan het adres van de NS ga ik ervan uit dat u onze lijn voor de concessieonderhandelingen alsnog overneemt. U steunde namelijk eerder ons voorstel niet om de NS nu nog niet de zekerheid te geven dat zij de concessie voor het hoofdnets krijgt. Gaat u net als wij meer tijd nemen om zo druk te zetten op de NS en er zeker van te zijn dat zij de beste keuze zijn?

De heer **Aptroot** (VVD): Een leuke vraag. Het antwoord is nee. Wij gaan ons standpunt niet herzien. Mijn fractie vindt nog steeds dat het het verstandigst is om het hoofdnets in de volgende concessieperiode bij de NS onder te brengen. Wij waren echter altijd al van mening dat in de onderhandelingen over de concessie keiharde voorwaarden moeten worden gesteld aan de te leveren prestaties. Dat dat een goed uitgangspunt is, is nu wel weer gebleken. Overigens zijn de problemen bij ProRail nog nijpend.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U vindt dus dat de minister de afgelopen jaren en de afgelopen weken te sloom heeft gereageerd.

De heer **Aptroot** (VVD): In 2006 heeft de regering toegezegd dat dit soort winterproblemen zich bij het spoor niet meer zou voordoen. Daarvoor zouden onder meer de wissels worden aangepast. Ik moet nu, net als u, vier jaar later constateren dat dat allemaal niet is gebeurd. De minister en zijn voorganger hebben die toezegging dus niet waargemaakt en daar spreek ik de regering op aan.

Verder vind ik het heel mooi dat wij een communicatief vaardige minister hebben en dat hij volop zichtbaar is wanneer er iets te openen valt. Ik heb echter helemaal niets van hem gehoord toen het spoor stilviel. Kamerleden waren wel actief. Zo hebben wij aangedrongen op maatregelen. Dat de bewindspersoon onzichtbaar was, vind ik gek.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U zegt met andere woorden dat de winterslaap van de minister nu maar eens voorbij moet zijn. Geldt dat echter ook voor de aanpak van de problemen? Is de VVD-fractie bereid om op korte termijn deze problemen concreet te helpen oplossen? ProRail zal de grootste hap moeten betalen, maar dat laat onverlet dat wij ervoor moeten zorgen dat deze problemen worden opgelost.

De heer **Aptroot** (VVD): In 2006 was mijn fractie het er al mee eens dat de problemen op korte termijn zouden moeten worden opgelost. Nu blijkt dat er sindsdien niets is gebeurd. Wij vinden daarom dat er nu, met alle

consequenties van dien, heel snel iets moet gebeuren. Het moet mij overigens nog wel van het hart dat ik mij uitermate heb geërgerd aan de directeur van ProRail, die op de televisie zei: wij hebben geen geld, maar misschien kan de politiek nog wat doen. ProRail heeft een budget van 4 mld. en de aanpassing van de wissels kost maximaal 40 mln. Met zo'n budget had ProRail die wissels de afgelopen vier jaar gemakkelijk kunnen aanpassen. De laatste jaren heeft ProRail het budget niet eens opgemaakt! Ik ben echt heel kwaad, namens alle reizigers in het land.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik word pas echt kwaad als er sprake is geweest van hoor en wederhoor. Ik wacht dus nog even af.

Ik ben blij dat de hele Kamer linksom of rechtsom wil investeren in het beleid om ervoor zorgen dat dit nooit meer gebeurt. Dat lijkt mij goed nieuws.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is natuurlijk wel zo dat je problemen rechtsom meestal het beste oplost!

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De verkeersoverlast in het hele land door het winterweer medio december en onlangs rond Haarlem en Amsterdam was natuurlijk erg vervelend voor diegenen die onderweg waren. Maar de regering kan er natuurlijk niet voor zorgen dat het niet meer sneeuwt. In andere landen in West-Europa is men wel meer gewend. Je kunt nog zo veel strooien, maar bij extreme sneeuwval is overlast onvermijdelijk. In zo'n geval komt het op verantwoord weggedrag aan. Het belang dat mensen winterbanden gebruiken, is dan ook weer eens aangetoond. Ik heb mijn collega's niet horen spreken over de bussen. Maar ook de bussen zijn massaal uitgevallen. Reden die soms niet op winterbanden? Dat gebeurde in het verleden nog wel, want ik ben in het verleden nog wel eens met glad weer door een bus gepasseerd.

De organisatie van het spoor en ProRail. Waarom laat de minister de NS en ProRail de gebeurtenissen zelf evalueren? Is het niet tijd voor een onafhankelijk onderzoek, zeker nu ProRail de minister niet heeft geïnformeerd over het feit dat men de wisselverwarming zelf heeft uitgezet? ProRail beweert in de herfst alle wissels met gasverwarming te hebben gecontroleerd. Spoorbouwers beweren echter dat het winterklaar maken van de wissels is wegbezuinigd. Is dat waar?

ProRail zou steeds efficiënter werken, maar moet niet worden geconcludeerd dat die efficiëntie ten koste gaat van de betrouwbaarheid van het spoor? Het is onbegrijpelijk dat nu ineens om 40 mln. extra wordt gevraagd en ProRail zelfs de schuld aan de politiek geeft, terwijl de problemen met de wissels al vier jaar bekend zijn en ProRail die zelf nooit eerder heeft aangekaart. Tot voor kort hield ProRail heel veel geld over, maar dat heb ik met verschillende collega's al gewisseld. Dat had dus opgelost kunnen zijn.

Twee jaar geleden is er een actieplan opgesteld in verband met het slechte onderhoud van de wissels. Konden de huidige problemen toen niet worden voorzien en gelijk worden voorkomen?

Het druk bereden Nederlandse spoornet heeft te weinig reservecapaciteit om bij stremming olievlekwerking te voorkomen. Ik heb dat al vaker aangekaart. De

Cramer

fractie van de ChristenUnie vindt dat er dus meer inhaalsporen moeten komen bij kleinere stations en extra wissels die als alternatief kunnen dienen voor de defecte exemplaren, maar dan moeten zij natuurlijk wel goed werken.

Ook als de wisselverwarming kapot is, kunnen de treinen rijden. Een nooddienstregeling met vaste corridors, zonder het omzetten van de wissels, is dan nodig. Dat is volgens de fractie van de ChristenUnie ook mogelijk. Zij vraagt de minister een dergelijke nooddienstregeling uit te werken. Ik haal de woorden van collega Koopmans aan, omdat de nonchalance in de reactie van ProRail mij ook heeft geërgerd.

Dan heb ik nog een punt over de informatievoorziening. Opnieuw is aangetoond dat de reiziger – en ook het personeel van de NS – bij een grote storing aan zijn lot wordt overgelaten. Op 6 januari was Haarlem onbereikbaar per spoor. Reizigers hoorden in Leiden allemaal losse berichten over treinen die niet zouden rijden, maar zij kregen daardoor valse hoop dat andere treinen wel zouden rijden. De fractie van de ChristenUnie vraagt van de NS en ProRail een actieplan voor een betere informatievoorziening bij storingen. Ook dat is geen vraag die zij al niet eerder aan de minister heeft gesteld. Ik ben het eens met collega's die spreken over de vraag of het nu "mijd de trein" of "mijd de NS" was.

Ik snap dat er een dag sprake is van vertraging, maar niet dat dit zes dagen duurt. Waarom duurt het zo lang voordat wordt begonnen met reparaties? Ik heb met stijgende verbazing gekeken naar de onderhoudsmoniteurs die uitleggen dat zij over de weg niet bij het spoor kunnen komen. Er reed geen trein! Hoe makkelijk was het om een dieseltrein met een wagon in te zetten en daar een hele ploeg op te zetten? Zij hadden overal kunnen komen en iedere file kunnen inhalen. Het is dus te gek voor woorden dat zoiets niet als oplossing is bedacht. Ik snap dat echt niet en ik zeg dan ook op z'n Zeewolds: mijn sokken schoten uit. Dit moet oplosbaar zijn.

Ik sluit af. De sneeuw heeft ook z'n prettige kanten en het heeft ook wat saamhorigheid gebracht. Nu nog saamhorigheid bij ProRail en een ongestoorde dienstregeling en er is volgens de fractie van de ChristenUnie geen vlokje aan de lucht.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de geachte afgevaardigden voor hun bijdrage in hun eerste termijn. Ik besef dat de gevoelstemperatuur in dit debat nog niet echt zomerse waarden heeft aangenomen, maar de kritiek die de leden leverden was toch behoorlijk ongezoeten. Ik kan mij dat heel goed voorstellen en ben het er ook zeer mee eens. Laat ik direct rechtdoor steken: ik vind de verkeerssituatie die is ontstaan in deze periode van sneeuwval, met name de slechte verkeerssituatie op het spoor, niet acceptabel en niet voor herhaling vatbaar. Ik zeg dat als minister van Verkeer en Waterstaat. Ook wil ik aan het begin van mijn repliek melden dat deze mening zeer wordt gedeeld door de heren Bert Meerstadt en Bert Klerk van NS en ProRail. Ik heb met beiden gesproken. Ook mijn apparaat heeft met beiden enig contact gehad. De president-directeuren van zowel de Nederlandse Spoorwegen als ProRail hebben aangege-

ven dat ook zij het niet acceptabel vinden als dit nog een keer voorkomt. Beiden maken een groot excuus naar de reizigers en zetten alles op alles om herhaling te voorkomen. Ik wil dit hier aan het begin van het debat gezegd hebben. Dit kan niet; ik vind het onacceptabel naar de reizigers toe. Zelf ben ik een van die reizigers, net zoals de Kamerleden. Misschien hebben ook vele Kamerleden in de problemen gezeten; ikzelf in elk geval wel. Ik heb zowel op het spoor als op de weg vastgestaan, in het binnenland, maar ook in het buitenland. Dit is binnenland; dit is Nederland. Wij mogen ons hier niet bij neerleggen. Wij moeten helder naar elkaar uitspreken: dit nooit meer. Ik wil nu tot de inhoud van mijn beantwoording komen, waarbij ik op tal van vragen die zijn gesteld een reactie kan geven.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik begrijp de woorden van de minister en dank hem daarvoor, maar volgens mij doet hij een belofte die hij niet kan waarmaken. Ik zei het al in mijn termijn: de minister kan er niet voor zorgen dat het niet sneeuwt. Evenmin kan hij voorkomen dat het in een paar uur zo snel gaat, dat je er niet tegenop kunt schuiven of strooien. Doet de minister hier aan het juiste verwachtingsmanagement van wat wij in Nederland kunnen verwachten van normaal weer?

Minister Eurlings: Ik heb het weer niet in de hand. Het spijt mij; anders zou het niet zo koud zijn. Ik houd nogal van warmte. Mijnheer Cramer, ik vind dat het met name op het spoor behoorlijk is vastgelopen. Er zijn in het buitenland ook problemen geweest. De Duitse ICE-treinen zijn redelijk vastgelopen. Hetzelfde geldt voor de treinen in de Kanaaltunnel, maar toch dringt zich het beeld op dat bij ons de problemen, met name op het spoor, zich in heviger mate hebben voorgedaan dan in de landen om ons heen. Natuurlijk kunnen er in het buitenland problemen zijn. Maar het beeld drong zich op dat wissels het op grote schaal niet meer deden en dat treinen niet sneeuwbestendig waren. Dat beeld wil ik niet meer en daarom moeten uit de problemen stevige lessen worden getrokken. Daarvoor heb ik wel de evaluatie nodig. Deze zal nog deze maand gereedkomen. Meten is weten. Als wij precies weten wat er aan de hand is geweest, kan ik de Kamer voorstellen doen over een maatregelenpakket met de sector dat ons in ieder geval beter in staat stelt om dit soort situaties het hoofd te bieden.

Voorzitter: Van Haersma Buma

De heer **Koopmans** (CDA): Na deze oorvijg van de minister aan de directies van de NS en ProRail, past de vraag: wat als het nog een keer gebeurt? De minister zegt immers: "dit nooit meer" en "ik vind het onacceptabel".

Minister Eurlings: Het mag niet meer gebeuren; daarover gaan wij binnen een paar weken weer met elkaar praten. Maar daarvoor moet ik eerst precies weten wat gebeurd is. Een complicatie bij de datum van het huidige debat is dat wij over ongeveer anderhalve week het onafhankelijk onderzoek hebben liggen van Twynstra Gudde, dat moet aantonen waar het precies is misgegaan. Dit soort dingen mag echter niet meer voorkomen. Ik sta er dus op, samen met de Kamer en de sector, om nog in mijn termijn als minister maatregelen te nemen

Eurlings

die dit in de toekomst voorkomen. De sector zelf heeft ook aangegeven dat het onacceptabel is. Het gaat dus minder om een oorvijs dan om het brede besef dat het zo niet meer kan.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat mij er niet om dat de minister zegt dat hij die maatregelen gaat nemen met de sector. Daarvan was ik al overtuigd. De minister bevestigt het nog een keer. Het gaat mij om de principiële uitspraak. De minister zegt: dit nooit meer, ik vind het onacceptabel. Dat zijn de woorden van de minister. Wat gaat de minister doen richting de directie van beide bedrijven als het weer gebeurt?

Minister **Eurlings**: Laten wij eerst kijken naar wat wij nu moeten doen om te voorkomen dat het nog een keer kan gebeuren. Daarop wil ik dadelijk nader ingaan. Het is een verschil of er echt fouten gemaakt zijn in de uitvoering of dat het een structureel probleem is. Is er ooit te weinig geïnvesteerd? Waar lag dat aan? Het is van belang om dat te weten, want dan kun je gericht maatregelen nemen. Als er echt geblunderd is, neem je andere maatregelen dan bij een structureel probleem, bijvoorbeeld als er jarenlang te weinig is geïnvesteerd. Daar gaat het nu eerst om. Welke maatregelen moeten wij nu nemen om te zorgen dat wij ook in dit laaggelegen kikkerlandje sneeuwbestendiger zijn? Wij moeten dit probleem gewoon voorkomen. Ik wil nu niet eens de casuïstiek bespreken over wat te doen als het over tien of vijf jaar weer misgaat. Ik wil de komende maand met de Kamer de discussie aangaan over hoe wij voorkomen dat het nog ooit zo gaat.

De **voorzitter**: Ik geef nu het woord aan de andere vragenstellers. Er staan meerderen aan de microfoon. Ik kom net binnen, dus ik weet niet wie als eerste aan de beurt is. Ik geef het woord aan mevrouw Van Gent. Verder vraag ik u om vanaf nu weer "mijnheer de voorzitter" te zeggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is fijn dat u dat even zegt, voorzitter, want dat hadden wij nog niet gezien.

Ik heb toch nog een indringende vraag aan de minister over de opmerking: dit is eens, maar nooit weer. Moet ik die opmerking nu zo verstaan dat ProRail, de NS en de minister hun hand daarvoor in het vuur steken? Zeggen zij tegen de reizigers in Nederland die gebruik maken van de trein en deze problemen hebben ondervonden dat dit onder hun verantwoordelijkheid – dus inclusief de verantwoordelijkheid van de minister – niet meer zal gebeuren? Het kan niet zo zijn dat hier zware woorden worden gesproken en zware toezeggingen worden gedaan, zonder dat daaraan enige consequentie is verbonden. Ik wil weten hoe hard die toezegging is. Ik zei namelijk al dat het vandaag in Groningen alweer gesneeuwd heeft.

Minister **Eurlings**: Ik sta niet bekend als iemand die licht grote woorden spreekt. Als ik grote woorden spreek, sta ik daarvoor. Wij hebben in ons land terecht – zeg ik richting de heer Roemer – bepaalde organisaties een grote verantwoordelijkheid gegeven. Ik vind dat dit ons spoorvervoer op een hoger plan heeft gebracht. Grote verantwoordelijkheid krijgen, betekent echter grote verantwoordelijkheid hebben. Dit betekent ook dat je van

organisaties mag verwachten dat zij samen met ons de maatregelen nemen die nu nodig zijn. Ik heb daarover een heldere gedachtewisseling gehad met de heer Meerstadt en de heer Klerk. Zij worden ook met die reizigers geconfronteerd. Deze heren geven zelf aan: dit nooit meer! Daarom gaat het in de komende tijd. Deze organisaties moeten vanuit hun verantwoordelijkheid en wij vanuit die van ons de goede conclusies trekken. Daarvoor heb ik wel de evaluaties nodig. Wij moeten de goede conclusies trekken over hoe wij de rails en de wissels sneeuwbestendiger maken. Bovendien moeten wij bekijken hoe wij voorkomen dat in de toekomst tal van heel moderne treinen uitvallen als er stuifneeuw op de motor en de zekeringen belandt. Dat mag allebei niet meer voorkomen. Daarom moeten wij belangrijke vragen beantwoorden in de komende weken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent voor haar laatste vraag in deze ronde.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het gaat er nu ook om hoe wij ProRail, de NS en de minister sneeuwbestendiger maken. Kunnen wij de minister daarop – laat ik dat woord maar gewoon noemen – afrekenen? Als je verantwoordelijkheid krijgt, moet je die ook nemen. En als je grote woorden spreekt, moet je ook de consequenties daaraan verbinden. Tot op vandaag rijden de treinen niet volgens het spoorboekje. Reizigers hebben dag in, dag uit nog last van deze calamiteit. Welke conclusies verbindt de minister daar dan aan?

Minister **Eurlings**: Daaraan verbind ik de conclusie dat dit dus nooit meer mag voorkomen. Dit soort situaties blijken grote gevolgen te hebben. Tal van treinen die uitvallen is niet alleen het probleem van dit moment. Op alle details kom ik dadelijk terug, maar ik wilde in het begin mijn algemene statement maken; ik moest het kwijt. Tot op dit moment is de dienstregeling inderdaad nog niet wat die was. Waar zit dat in? Dat zit er bijvoorbeeld in dat tal van die vaak juist heel moderne treinen er nog steeds uit liggen. Dat kan dus niet meer. Die treinen moeten gewoon tegen sneeuw kunnen. Dit kan zich dus op die manier nooit meer voordoen. Daarom moeten we de komende maand maatregelen afspreken om te voorkomen dat dit zich in volgende jaren bij een stevige sneeuwwinter weer kan voordoen. Ben ik erop afrekenbaar? Natuurlijk ben ik erop afrekenbaar. NS en ProRail willen er ook op afrekenbaar zijn. Ik ken mevrouw Van Gent als een inhoudelijk zeer gedegen Kamerlid, maar ook als iemand die als het moet met afrekenen niet zo'n probleem heeft. Wat dat betreft maak ik mij weinig illusies. Haar strenge blik bevestigt mij in deze opvatting.

De heer **Aptroot** (VVD): De minister zegt dat het nooit meer mag gebeuren. Daarover zijn we het eens. Hij zegt ook: dat was eens, maar nooit weer. Maar dat is onjuist, want vier jaar geleden, in de winter van 2005-2006, gebeurde hetzelfde. Toen heeft de regering gezegd dat er maatregelen zouden worden genomen; wissels en materieel zouden worden aangepast om ze sneeuw- en vorstbestendig te maken. Nu, vier jaar later, kan dus niet worden gezegd dat dit eens maar nooit weer was. Daar komt in ieder geval de verontwaardiging van de VVD vandaan. Er is de afgelopen vier jaar dus niets of volstrekt onvoldoende gebeurd. Zou de minister daar

Eurlings

eens op willen antwoorden? Hij is van die vier jaar bijna de laatste drie jaar verantwoordelijk.

Minister **Eurlings**: Ik wil daar graag op ingaan. Ik heb wel een opmerking over het debat: ik hoop dat ik straks de andere detailvragen meer in samenhang kan beantwoorden. Ik ga nu een beetje spaghettisliertend door het verhaal heen.

Ik vind uw vraag terecht. Deze vraag heb ik expliciet bij Twynstra Gudde neergelegd. Ik wil weten wat toen de precieze afspraken waren en ik wil een onafhankelijk oordeel over de vraag of deze afspraken goed zijn doorgevoerd. Of is er iets blijven liggen? Dat is de vraag. Het kan ook zijn dat er nieuwe problemen zijn ontstaan of dat er nu andere zaken hebben gespeeld dan toen. Er zijn destijds bijvoorbeeld maatregelen genomen met betrekking tot de treinstellen. Deze zijn vervolgens in een proefopstelling getest om te kijken of ze ertegen kunnen. Ik wacht het onderzoek nog af, maar het beeld van die testen is dat die treinen in de testopstelling bestendig waren. In de praktijk zakken ze door het ijs. Daar moeten we dus antwoord op hebben. Waar zit hem dat in? Ik loop daar allerm minst voor weg; ik wil het zelf ook gewoon weten. Ik kom daar in alle openheid, vanuit de onafhankelijke onderzoeksvraag, op terug. Dit wordt expliciet meegenomen.

De heer **Roemer** (SP): Daarop voortbordurend: de harde opmerking van de minister komt inderdaad hard over. Maar hij accepteert wel dat dit een herhaling is van de bekende problemen, zowel bij de wissels als bij de treinen. Hij accepteert dus blijkbaar ook dat in de verslagen voor het ministerie de problemen zijn verzwegen. De minister accepteert dus ook dat de beide directeurs vrij snel op de radio en de televisie hun handen in onschuld hebben gewassen. Ze trokken pas het boetekleed aan toen er door anderen andere feiten op tafel werden gelegd. Dat kan deze minister toch niet accepteren?

"Dit nooit meer": wat nooit meer? De minister zegt nu zelf al dat de situaties ten opzichte van de vorige keer wellicht een beetje gewijzigd zijn. Zo komt hij er altijd makkelijk van af als er iets gebeurt. Elk jaar opnieuw praten wij over problemen en elk jaar opnieuw zijn er wel weer andere redenen om een beetje met de fluwelen handschoenen over het bolletje te aaien. Wordt het niet eens tijd dat dit afgelopen is?

Minister **Eurlings**: Ik weet niet wat uw definitie van een fluwelen handschoen is, maar ik voel hem even niet zo, moet ik zeggen. Het gaat erom dat wij het spoor sneeuwbestendig maken. Dat is de hoofdvraag. Ik heb al gezegd dat de onderzoeksvraag over de aanbevelingen in 2005-2006 voorligt bij Twynstra Gudde. Hier zal een onafhankelijk antwoord op komen.

Er zal ook een antwoord komen op de punten die in de RTL-reportage zijn gemeld. Die neem ik ook heel serieus. Ik wil zelf weten wat het gevolg is van fouten of geblunder in de uitvoering en wat het gevolg is van bijvoorbeeld structureel te weinig investeren. Dat zijn twee verschillende dingen, die allebei voorliggen. Er wordt dus ook gekeken naar de opmerking in de reportage van RTL dat er een gastoevoer uit stond en wat daarvan de gevolgen waren. Hoe kon dat gebeuren? En hoe groot is dit probleem ten opzichte van het totale

probleem? Deze vragen zullen moeten worden beantwoord.

Dat komt dus terug als ik de analyse van Twynstra Gudde krijg. Zoals ik al eerder in de media heb gezegd is het beeld dat ik elke dag een rapportage krijg, niet correct. De rapportages waarin bepaalde dingen schijnbaar – zo zeg ik het nu even voorzichtig – niet gemeld of anders gemeld zouden kunnen zijn, betreffen interne rapportages aldaar. Ik word eens in het kwartaal in grote lijnen op de hoogte gehouden over de standaardzaken. Dat gebeurt dus niet dagelijks en in die zin is het niet zo dat ik verkeerd ben geïnformeerd. Dat wil ik op dit moment wel rechtzetten, maar de rest komt zonder enige twijfel terug.

De heer **Roemer** (SP): Dat betekent dus dat de minister de conclusie of hij al dan niet consequenties aan een en ander moet verbinden, gaat trekken op het moment dat de rapportage binnen is en de Kamer daarover met hem heeft gesproken?

Minister **Eurlings**: Zeer zeker. Voordat je consequenties trekt, moet je eerst weten waar het is misgegaan. Dan kun je ook scherp zijn in de maatregelen die je neemt.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De minister gebruikt kreten als: deze chaos is niet acceptabel, en: dit nooit meer. Het is dezelfde minister die in deze hele chaosperiode niets anders doet dan een evaluatie aanvragen. Hij keurt daarbij ook nog goed dat die evaluatie eind januari komt. Het is vandaag 20 januari. Als de minister nu een beetje daadkracht had getoond en een beetje de indruk had willen wekken dat het hem echt serieus begonnen is om het oplossen van de problemen, waarom heeft hij er dan niet voor gezorgd dat het rapport er lag voor dit debat?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ga niet over de planning van uw debatten. Ik heb vanaf het begin aangegeven dat dit onderzoek een gedegen onderzoek moet zijn. Anders zou ik van de Kamer terecht de kritiek krijgen: dit is een flutstukje, daar kunnen wij niets mee en begin maar opnieuw een onderzoek. Het staat u dan natuurlijk vrij, zeg ik als oud-Kamerlid, om toch eerder een spoeddebat te plannen, maar goed, dan zullen wij binnenkort weer een debat hebben, als het onderzoek op tafel ligt. Goed onderzoeken kost soms een paar weken tijd.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik weet niet wat de minister bedoelt met "oud Kamerlid", want zo oud ben ik nog niet.

Minister **Eurlings**: Ik had het over mijzelf.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): U bent ook nog niet zo oud.

Minister **Eurlings**: De grijze haren nemen wel toe.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik vind het toch wel raar. Het gaat om een gedegen onderzoek dat loopt vanaf 22 december. U weet net zo goed als ik dat u, als u opdrachtgever bent van een onderzoek, er heel goed voor kunt zorgen dat het onderzoek tien dagen eerder klaar is. U moet zich dus niet verschuilen achter het smoesje dat de Kamer over haar eigen planning gaat. U

Eurlings

had er gewoon voor kunnen zorgen – als bewijs, eindelijk, van daadkracht, want die hebt u tot op dit moment nog niet getoond – dat het onderzoek er nu was geweest, zodat wij daarover in een echt debat hadden kunnen praten.

Dan kom ik nu op de verzelfstandiging van ProRail en NS. Natuurlijk krijgt u niet elke dag een rapportage, gelukkig niet, zou ik bijna zeggen. Ook niet iedere week. Maar u hebt wel een controlerende taak. Uw ambtenaren hadden vorig jaar herfst al eens kunnen informeren naar het noodplan van ProRail en NS, in de trant van: wat zou er uit de kast getrokken worden als er sprake zou zijn van barre weersomstandigheden? Is dat gebeurd?

Minister **Eurlings**: Het is gebruikelijk dat wissels van tevoren worden gecontroleerd als het winterseizoen aanbreekt. Er moeten goede maatregelen in rij en gelid staan, maar toch is het misgegaan. Dat mag niet meer voorkomen. Daar ben ik heel helder in geweest. Daarom moeten wij nu de goede conclusies trekken, niet alleen voor dit jaar, maar vooral voor alle jaren die nog voor ons liggen. Daarom heeft het niet met daadkracht, maar met zorgvuldigheid te maken dat wij er een aantal weken de tijd voor nemen, zeker in een tijd dat de spoorbedrijven zelf, waarvan veel wordt gevraagd, ook om aan het onderzoek mee te werken en alle informatie te leveren, allereerst natuurlijk de taak hebben om de zaak weer aan het draaien ten krijgen. Dat is een inspanning die tot op de dag van vandaag doorgaat, omdat tal van treinen er nog uit liggen.

Wat betreft het andere punt kan ik best begrijpen dat u een wat bredere opmerking over daadkracht maakte, maar als u na dit eerste debat na bijna drie jaar van mijn ministerschap nog een paar debatten meemaakt, denk ik dat ik u daarvan wellicht kan overtuigen. Wij werken twee keer zo snel als de vorige regering, waarin u zelf zat. Wij leggen twee keer zo veel wegen aan. Wij gaan van twee naar vier sporen en naar metroachtige treinen. Ik denk dus dat wij wel een wat hogere temperatuur met elkaar kunnen gaan ontwikkelen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter ...

De **voorzitter**: Neen, mevrouw Verdonk, iedereen heeft in deze ronde twee vragen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Dat weet ik, maar de minister daagt mij nu uit en ik vind dat een weerwoord op zijn plaats is. Zo werkt het ook in een debat, kom op.

De **voorzitter**: Goed dan, een weerwoord, maar geen vraag. Dit wordt niet een interruptie waar de minister weer een weerwoord op moet geven.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Als hij zich aangesproken voelt, mag dat. Ik vind het een tamelijk flauwe opmerking van de minister. Hij begint met het boetekleed aan te trekken. Hij gebruikt heel grote woorden over zijn "eigen" mensen, die werk verrichten onder zijn politieke verantwoordelijkheid. Als hij dan niets anders kan zeggen dan: dit is de eerste keer dat u tegenover mij staat in een debat ... Bah. Wat een daadkracht. Wat een woordenbrij.

Minister **Eurlings**: Tja, wat zou ik daarop moeten antwoorden? Het is wel apart, dit eerste debat, dat moet

ik mevrouw Verdonk nageven. In alle ernst: ik kreeg eerder mijn algemene punt van daadkracht. Ik denk dat ik mevrouw Verdonk wel van mijn daadkracht kan overtuigen als wij het over de snelheid hebben waarmee wij werken. Wat dit punt betreft, is het gewoon zo dat je, als je de goede conclusies wilt trekken, zorgvuldig moet zijn. Dan is een paar weken voor een dergelijk onderzoek echt niet te veel gevraagd. Wij komen daar snel mee en we zullen snel proberen om er de goede conclusies uit te trekken. Dan komt het er gewoon op aan – en daar sta ik echt heel erg open voor, dat zeg ik ook tegen mevrouw Verdonk, want ik vind het fijn dat ik nu met haar mag debatteren – om open met elkaar van gedachten te wisselen over wat er moet gebeuren, maar ook over hoe het zo heeft kunnen komen. Daar sta ik eveneens open voor. Die vraag wil ik zelf nu ook op tafel hebben. Vandaar dat het zowel een terugblik is, als een blik vooruit.

Laat ik nu, nadat ik een aantal onderwerpen heb behandeld, proberen terug te gaan naar de algemene lijn. Door sommigen is gezegd: er valt af en toe een vlokje sneeuw en dan gaat het helemaal mis. Ik kan dat beeld begrijpen, want wij kennen landen in het buitenland, skioorden et cetera, waar ieder jaar veel meer sneeuw valt en waar de treinen toch blijven rijden. Ik wil daar echter wel iets op zeggen. Voor Nederlandse begrippen was dit een uitzonderlijke winter, want tussen 15 december en 15 januari is er op elke dag sprake geweest van vorst in combinatie met neerslag en dat is een heel giftige en gevaarlijke combinatie. Op 20 dagen in die periode is sneeuw gevallen, soms zelfs heel veel sneeuw. Wij zijn nog maar halverwege de winter en nu al hebben wij meer dan 20 dagen dat er een sneeuwdek lag. Deze situatie is in Nederland in 30 jaar niet voorgekomen. Dat is wat ik wel met nadruk wil stellen: het was dus een uitzonderlijke winter qua sneeuwdagen en het was een uitzonderlijke winter omdat je vaak neerslag had, regen, die dan 's nachts weer kon aanvriezen. Het werd spek- en spekglad.

Dan wil ik toch nog iets over de wegen zeggen. Op de wegen leidden deze weersomstandigheden natuurlijk tot gladheid, tot vorstschade op het wegdek, afgesloten wegen en rijstroken, ongevallen, extra files en langere files. Van chaos op echt grote schaal op het rijkswegen-net was echter alleen sprake op woensdag 6 januari. Toen leidde extreme sneeuwval in Noord-Holland tot een regelrecht verkeersinfarct met 300 km aan files, waarvan sommige zelfs tot na middernacht duurden. Er is door de vorst op sommige plekken schade aan het wegdek ontstaan, maar gelukkig gebeurde dat dit jaar in relatief beperkte mate. Ook heeft het slechte weer helaas geleid tot enige ruit- en lakschade voor automobilisten, veel minder dan vorig jaar overigens. Ik kan u verzekeren dat die schade vanzelfsprekend door Rijkswaterstaat wordt vergoed.

Op vaarwegen en luchthavens waren de problemen eigenlijk heel beperkt. Er was gelukkig maar beperkt ijsvorming op grote rivieren en kanalen en Schiphol was, op een paar dagen na, de enige grote luchthaven in West-Europa die volop in bedrijf bleef. Laat ik hier dan een compliment maken aan Schiphol en de partners daar. Dat hebben ze gewoon hartstikke goed gedaan.

Het spoorvervoer was de afgelopen vier weken natuurlijk ver beneden de maat. Ik ben ontevreden over de prestaties die in de spoorsector geleverd konden worden. Ik wil benadrukken dat het spoorstelsel in deze

Eurlings

periode de reiziger en verlader letterlijk in de kou heeft laten staan. Dat is in bijna letterlijk deze bewoordingen eveneens uitgesproken door de directeur van de NS en de directeur van ProRail: excuus aan de reiziger; de treinreiziger heeft in de kou gestaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Over dat laatste zijn wij het met elkaar eens. Die excuses kwamen ook wel, maar ik heb werkelijk een wanvertoning gezien op tv – ik dacht dat het in NOVA was – waarbij de directeur van de NS en de directeur van NS Reizigers eerst elkaar aankeken en toen zeiden dat het de schuld van de politiek was, "want we krijgen eigenlijk geen geld". Het gaat om 2 mld. per jaar alleen al voor ProRail! Ik ben – en ik denk mijn collega's ook – echt heel kwaad over dat optreden. Het duidelijk aangeven dat zij alles goed doen en er niets aan kunnen doen, hebben ze naderhand rechtgetrokken, maar dat is althans bij mij en bij de VVD-fractie niet zomaar vergeten. Ik hoop ook bij de minister niet.

Minister **Eurlings**: Ik vind de reactie van nu heel wat sterker dan de reactie van toen, laat ik daar helder in zijn, ook wat het extra geld betreft. Ik kom daar zo dadelijk op terug. Niet dat het al aan de orde is. Als extra maatregelen genomen moeten worden, bijvoorbeeld voor wissels, kan dat heel goed uit het beheersgeld gefinancierd worden. Straks kom ik hier nog in detail op terug. Ik heb trouwens ook nooit eerder het signaal gekregen dat die maatregelen nodig waren. Ik zeg nogmaals aan het adres van de heer Cramer dat ik er straks in detail op terugkom. Anders kom ik niet toe aan het uitspreken van mijn tekst, voorzitter. Dat is even het probleem. Ik herhaal dat ik er dus zo op terugkom.

De **voorzitter**: Dank voor de hulp aan de voorzitter.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Hoe was de situatie internationaal? Laten wij ook even kijken hoe het in de landen om ons heen was. Er was sprake van extreem winterweer en van bijbehorende verkeersoverlast. Ik wijs bijvoorbeeld op Groot-Brittannië, waar als gevolg van zeer hevige sneeuwval het wegverkeer compleet tot stilstand kwam. In grote delen van Duitsland viel voortdurend sneeuw. Ook door regen en gladheid viel daar niet meer tegenop te ruimen en te strooien. Zelfs in landen zoals Zwitserland en Oostenrijk, waar men qua winterweer toch heel wat gewend is, was medio december sprake van veel meer verkeershinder dan normaal. Het is werkelijk waar.

Het was dus een heftige winter. Ik heb zelf de Transportraad bijgewoond op 17 december jongstleden. Op de terugweg kreeg ik een journalist aan de lijn en die sprak over problemen op de Nederlandse wegen. Ik antwoordde: mijn beste, ik ben nu bijna in Antwerpen en het is meer dan twee uur en tien minuten geleden dat ik uit Brussel vertrok. Als ervaringsdeskundige kan ik dus zeggen dat het verkeer in België ook helemaal vast stond.

Daarom moesten de wegbeheerders in ons land alles op alles zetten om de wegen begaanbaar te houden. In dit kader is er vrijwel continu zout gestrooid. Wat zijn de cijfers? Rijkswaterstaat heeft in de afgelopen 30 dagen 120.000 ton gestrooid. Wat was het gemiddelde van de afgelopen tien jaar? Dat was 70.000 ton in een hele winter. Resumerend: in 30 dagen bijna twee keer zo veel dan normaal de hele winterperiode lang. Wat is 120.000

ton? U moet zich daarbij een rij strooiwagens voorstellen van Eijsden tot benoorden Groningen, meer dan 300 km aan vrachtauto's of treinwagons.

Op een gegeven moment moesten de wegbeheerders zo veel zout strooien dat hun voorraden erg krap werden. Rijkswaterstaat heeft toen onmiddellijk de regie naar zich toe getrokken. Rijkswaterstaat heeft, zodra dat moest, met provincies en gemeenten een aantal maatregelen genomen om snelwegen, provinciale verbindingswegen en de belangrijkste stedelijke wegen en calamiteitenroutes berijdbaar te houden. Er is ook heel snel actie gezet op het extra inkopen van zout in binnen- en buitenland. Rijkswaterstaat heeft namens mij de minister van Economische Zaken verzocht, aan Frisia Zout vergunning te verlenen voor het extra produceren van zout. Stante pede heeft Maria van der Hoeven dat verzoek ingewilligd en daar werk van gemaakt. Daarvoor wil ik ook hier mijn dank en erkentelijkheid uitspreken.

In samenwerking met wegbeheerders zijn zoutloketten ingesteld om zo het schaars aanwezige zout adequaat te kunnen verdelen. De wegbeheerders is via het ministerie van BZK gevraagd om zo zuinig mogelijk met strooizout om te gaan, onder meer door het gebruik van pekelen, inderdaad, zand. Dat is dus ook ingezet in de totale mix. Er zijn strooiszenario's ontwikkeld voor het geval er keuzes gemaakt moeten worden, als de strooimiddelen echt te weinig zouden worden, dus als niet meer op alle gebruikelijke plekken gestrooid zou kunnen worden. In Europees kader is bovendien een formeel verzoek voor bijstand gedaan en dat heeft vervolgens geleid tot onder andere extra zoutlevering uit Turkije.

Verder hebben Rijkswaterstaat, het KNMI, de ANWB en andere organisaties altijd gezorgd voor goede informatievoorziening aan de weggebruikers. Ik denk dat dit een hoop ellende heeft kunnen voorkomen. Ook de extra productie bij Akzo wil ik in dit verband noemen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De minister zegt: wij hebben bij het strooizout de vinger goed aan de pols gehouden; vanaf 17 december zijn er heel grote hoeveelheden gestrooid. Dat is ook zo; duidelijk was dat daardoor de grote voorraad heel snel slonk. De minister zei zojuist ook: de minister van Economische Zaken heeft stante pede "ja" gezegd en heeft stante pede maatregelen genomen. Nou, zij heeft op 7 januari een brief gestuurd. Als zij stante pede maatregelen heeft genomen, hebt u haar pas op 5 of 6 januari gevraagd om te zorgen voor extra zout. Klopt dat?

Minister **Eurlings**: Het extra delven van zout was een van de vele maatregelen die genomen zijn. Akzo heeft extra productie geleverd en uit Turkije is extra zout gehaald. Bovendien is het zout op een andere manier verdeeld. Daarbij komt het aanhoudend slechte weer met continu situaties van regen die vervolgens bevroert. Het weerbeeld ontwikkelde zich ook steeds slechter. Ik durf hier de stelling aan dat op de weg, op dat ene grote incident in Amsterdam na, de situatie behoorlijk onder controle is gebleven en ik geef een groot compliment aan Rijkswaterstaat voor de manier waarop dit is bewerkstelligd. De waarnemend directeur-generaal zit momenteel achterin de zaal. Hier is heel veel werk in gaan zitten en het was heel spannend. Wij hoefden niet over te gaan tot noodscenario's waarin tal van rijstroken definitief zouden worden afgesloten, zodat er nog maar mondjesmaat wegcapaciteit beschikbaar zou zijn. Het is

Eurlings

alleen maar gelukt dankzij het ingrijpen van velen. Op de weg is heel veel erger voorkomen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Met zoveel woorden lossen wij echt geen file en gladheid op. Ik krijg niet eens antwoord op mijn vraag. De minister zegt dat de minister van Economische Zaken heel snel heeft gereageerd. Zij schrijft op 7 januari een brief aan Frisia en vraagt of er meer zout kan worden gedolven. Als zij meteen heeft geantwoord, dan betekent dit dat deze minister haar vlak daarvoor die vraag heeft gesteld. Wanneer heeft deze minister aan de minister van Economische Zaken toestemming gevraagd voor het extra delven van zout?

Minister **Eurlings**: Ik zal mevrouw Verdonk later in het debat het uur en de minuut laten weten.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): De dag is voldoende.

Minister **Eurlings**: De hoofdvraag is of wij op tijd waren om te voorkomen dat tal van wegen moesten worden afgesloten. Hebben wij, zeker zo goed of zelfs beter dan veel landen om ons heen, gezorgd voor voldoende zout om de wegen open te houden? Mijn stellige antwoord is dat wij dat hebben gedaan. Er zijn tal van maatregelen genomen en dit was er een van. Deze maatregel heeft op tijd voldoende soelaas geboden.

Op de weg was een moeilijke situatie ontstaan, maar ik ben tevreden over de manier waarop dit is opgepakt. Ik kan mevrouw Verdonk overigens het tijdstip melden: 7 januari om 17.15 uur.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het met de minister eens dat er hard is gewerkt. Los van het incident rond Amsterdam, is het relatief goed gegaan. Het kan natuurlijk nooit helemaal perfect gaan. Ik ben wel verbaasd dat op donderdag 7 januari het bericht van Rijkswaterstaat kwam dat het zout opraakte en dat wellicht in het weekend de wegen zouden worden afgesloten. De dag daarop bleek dat gelukkig niet nodig te zijn. Ook Nederlandse leveranciers konden zout aanleveren. Dan heeft Rijkswaterstaat in alle paniek waarschijnlijk tot op dat moment zitten snurken en pas maatregelen genomen toen bleek dat het zout bijna op was. Dat bericht is toch niet goed te praten? Zeker als het achteraf niet nodig bleek te zijn.

Minister **Eurlings**: Als men had zitten snurken, zou het niet goed te praten zijn, maar men heeft keihard gewerkt. Het waren korte nachten, dus men heeft waarschijnlijk daarna gesnurkt. Er is dag in, dag uit hard gewerkt aan het verkrijgen van meer zout en ook aan het zo goed mogelijk verdelen van het schaarse zout. Ondanks al die maatregelen werd de situatie op een gegeven moment zo nijpend dat er nog extra maatregelen moesten worden genomen. Een ingreep in het verkeerssysteem moest worden voorkomen.

Er is een negatief scenario geschetst, zodat mensen niet zouden kunnen zeggen dat ze eerder gewaarschuwd hadden moeten worden. Er is lang voor en lang na de brief gewerkt om het geschetste doemscenario te voorkomen. Wij kunnen redelijk tevreden zijn dat het gevaar voor de weg in elk geval is afgewend.

De heer **Aptroot** (VVD): Toch wordt er een bericht verstuurd. Binnen 24 uur wordt een vergunning verleend

voor extra zoutdelving in Friesland, los van de problemen die dat oplevert. Ik heb echter begrip voor noodmaatregelen. Kon op donderdag niet worden voorzien dat die vergunning op vrijdag al mogelijk was? Ik vind dat heel vreemd.

Minister **Eurlings**: Het is een samenspel van maatregelen geweest, dat uiteindelijk voldoende soelaas heeft geboden. Niet alleen het slaan van een put, maar ook het verkrijgen van extra productie van Akzo en het zout vanuit Turkije hebben hiervoor gezorgd. Het moet dan wel allemaal goed gaan. In heel Europa weerklonk een extra schreeuw om zout. We hebben dus alles op alles gezet, pootaan gespeeld, zagezegd, maar het moest wel lukken. Toen kwam het moment waarop ik als minister van Verkeer en Waterstaat zei dat ik alles op alles zette om te voorkomen dat weggedeeltes afgesloten moesten worden, maar dat ik niet voor de volle honderd procent kon garanderen dat dat me zou lukken. Daarover hebben wij heel goed en intensief contact gehad. Op dat moment hebben wij besloten om het signaal af te geven dat men er rekening mee moest houden dat het zo kon zijn, maar dat men er ook op kon rekenen dat wij alles op alles hadden gezet om dat te voorkomen. Ik ben blij dat het ons is gelukt.

Zojuist heb ik gezegd dat de situatie op het spoor minder rooskleurig is. In mijn brief van 18 januari jongstleden heb ik in antwoord op vragen van de heer Roemer gesteld dat ik ProRail en de Nederlandse Spoorwegen om opheldering heb gevraagd. Ik heb beide organisaties vragen gesteld over de voorbereiding op het winterse weer en over de infrastructurele storingen die zich hebben voorgedaan. Verder heb ik gevraagd welke maatregelen er zijn genomen en hoe lang het duurde voordat de storingen waren hersteld. Bovendien heb ik gevraagd naar de logistieke verstoringen bij de NS, de genomen maatregelen en de duur alvorens er op de gewone treindienstregeling kon worden teruggeschakeld. Gevraagd heb ik ook welke maatregelen er zijn genomen om de reiziger te informeren, hoe die zijn verlopen, wat de overwegingen waren om over te gaan op een beperkte dienstregeling, welke bijsturingmaatregelen zijn genomen en hoe deze gedurende de verstoring verliepen. Ik heb zowel ProRail als de Nederlandse Spoorwegen verzocht om in de evaluatie stil te staan bij de oorzaken en de gevolgen van de ontstane situatie en bij de te trekken lessen en om daarbij zo veel mogelijk te rapporteren op basis van feiten en cijfers. Meten is weten. Als wij factueel weten dankzij het onderzoek van Twynstra en Gudde waar het is misgegaan, kunnen wij strenge maatregelen nemen om dit in de toekomst te voorkomen. De evaluatie is binnen twee weken, dus eind januari, gereed.

Ik kom dadelijk terug op alle vragen die zijn gesteld over het spoor. Laat ik eerst kort iets vertellen over de dossiers van de staatssecretaris. Waar nodig, heeft Rijkswaterstaat de hoofdvaarwegen met ijsbrekers bevaarbaar gehouden of weer bevaarbaar gemaakt voor de binnenvaart. Op een aantal routes, onder andere Amsterdam-Lemmer, was die vaart alleen in konvooi mogelijk dan wel toegestaan. Daarnaast heeft Rijkswaterstaat op een aantal plaatsen stuwen en sluisen ijsvrij gehouden, zowel om ervoor te zorgen dat deze konden blijven functioneren als om te voorkomen dat ze beschadigd raakten door ijsvorming en stuwung van het ijs. Schippers worden door Rijkswaterstaat geïnformeerd

Eurlings

via berichten aan de scheepvaart op teletekstpagina's 720, 721, 722 en 725, via de media, dus de zogenaamde vakkranten en via het Rijkswaterstaat Infocentrum Binnenwateren. Op de website zijn dagelijks actuele ijskaarten te vinden van zowel hoofdvaarwegen als andere belangrijke vaarwegen.

Over de luchtvaart kan ik kort zijn. Zoals ik al zei, is Schiphol relatief heel veel open gebleven. Schiphol heeft het in dat opzicht veel beter gedaan dan vergelijkbare internationale luchthavens. Daarvoor maak ik Schiphol, maar ook luchtvaartmaatschappijen als de KLM, die in het buitenland veel hebben gedaan om luchthavens open te houden, nogmaals een groot compliment. Schiphol heeft het gewoon goed gedaan.

Fietspaden worden, zoals u natuurlijk weet, beheerd door provincies en gemeenten. Zij hebben ingezet op het sneeuwvrij maken van de belangrijkste fietspaden en op gladheidsbestrijding. Ik wil mij niet verschuilen achter de decentrale verantwoordelijkheden, maar ik zeg mede namens de staatssecretaris tegen de Kamer dat ik de door ons zeer gewaardeerde opmerkingen van bijvoorbeeld de Fietsersbond graag agendeer bij het Nationaal Mobiliteitsberaad, zodat ze bespreekbaar kunnen worden gemaakt met de decentrale overheden. Er zijn namelijk leermomenten uit te trekken en het kan vergelijkingsmateriaal opleveren van wat goed was en wat niet. Het doet mij deugd om te merken dat de gevoelstemperatuur in dit debat alweer aan het toenemen is, want dan hebben wij wat minder zout nodig. Dat scheelt weer voor Rijkswaterstaat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Alleen op dit punt!

Minister **Eurlings**: Ik ga nu verder met de beantwoording van alle vragen. Ik beantwoord ze voor de vuist weg, want er zijn zo veel vragen gesteld dat dit mij de beste manier lijkt om de informatie uit te wisselen en het debat te voeren.

Hoe zit het met de treinen? De heer Aptroot en anderen hebben gevraagd wat er sinds 2005 wel of niet gebeurd is, wat misschien meer had moeten gebeuren en wat wij nu beter kunnen doen. Ik heb gezegd dat die vragen beantwoord moeten worden in het rapport van het onderzoek zoals aangekondigd.

Ik kan daarop vooruitlopend wel wat antwoorden geven, bijvoorbeeld op de vraag of de treinen na de aanpassing in 2005 zijn getest op sneeuwbestendigheid. Ja, dat zijn ze. Dat is gebeurd in de zogenaamde klimaatkamer die de NS al lang voor de klimaatconferentie in Kopenhagen in gebruik had. Echter, de gesimuleerde klimaatomstandigheden zijn achteraf blijkbaar toch anders dan de barre praktijkomstandigheden. De NS heeft mij aangegeven hieraan extra aandacht te schenken om dit in de toekomst te voorkomen. Simpel gezegd: toen de treinen na aanpassing getest werden, konden zij wel tegen de sneeuw, maar toen zij in de praktijk op de sneeuw stuitten, ging het mis.

Ik scheid even de onderwerpen van de weg en het spoor van elkaar. Ik kom dadelijk terug op een paar vragen over de weg. Dan kom ik op het spoor zelf en het onafhankelijk onderzoek daarnaar. Is het onafhankelijk? Twynstra Gudde is gevraagd om dit onderzoek echt onafhankelijk te doen met als basis mijn brief van 22 december. Uit dit onderzoek moet een gedetailleerd beeld en een analyse van de zaken naar voren komen. Natuurlijk is hierover veel navraag gedaan bij de NS en

ProRail, die hieraan con amore meewerken. Zij doen echt hun best om alle informatie aan te leveren en om Twynstra Gudde zo goed mogelijk te bedienen. Naar mijn overtuiging wordt daaraan heel goed meegewerkt, omdat ook de NS en ProRail echt verlegen zijn met deze situatie. De woorden, die ik zojuist gebruikte, van de eerste mannen van deze organisaties kwamen naar mijn stellige overtuiging zeer welgemeend in mijn richting.

Er zijn tal van vragen die hier voorliggen. Hoe was de voorbereiding op de winter? Waren de storingen structureel of incidenteel? Het incident in Den Haag is genoemd, waar RTL Nieuws over berichtte. Welke logistieke verbetering is er mogelijk, welke maatregelen worden genomen en hoe lang gaat het duren voordat wij die maatregelen kunnen doorvoeren? Welke maatregelen zijn er om de reizigers beter te informeren in dit soort extreme gevallen? Wat waren de overwegingen bij de beperking van de dienstregeling? Welke bijstuurmaatregelen hebben wij meer nodig? Dit is het brede palet waarover binnen een paar weken helderheid moet komen.

Mevrouw Verdonk vroeg hoeveel treinen nu precies defect zijn. Ik kijk hulpbehoevend naar de heer Cramer. Het gaat om honderden bakken. Van de 2500 bakken betreft het ongeveer 30% ofwel zo'n 800 stuks. Dat zijn zo'n 200 tot 250 treinstellen. Een treinstel bestaat immers uit drie tot vier bakken. Het betreft belangrijk materieel. Het gaat hier om sprinters, intercity's en dubbeldekkers, dus juist treinen die vaak op het drukst bereden deel van ons spoornet worden ingezet. Het aparte is dat tegelijkertijd ook heel veel materieel niet of nauwelijks blijkt te zijn getroffen, maar het problematische is dat de hardste klappen vielen in de intercitytreinstellen die vaak op de hoofdcorridors rijden. Van deze intercitytreinstellen raakte bijna 50% defect. Dat is een van de zaken waarvan de Nederlandse Spoorwegen en ik zeggen: dit kan niet meer, die treinen moeten tegen sneeuw kunnen en zullen dus nader moeten worden aangepast.

Waarom is er, ondanks het feit dat kwartierdiensten vaak weer hersteld zijn, toch nog sprake van een niet geheel volledige dienstregeling? Op dit punt wil ik zorgvuldigheidshalve zeggen dat ik de evaluatie afwacht voordat ik definitieve conclusies trek. Wel wil ik nu alvast het volgende onderscheid maken. Aanvankelijk werd de treinenloop ernstig gehinderd door het winterweer. Nu is er sprake van een nog bovengemiddeld aantal defecte treinen. Het probleem nu is dus dat er nog een behoorlijk aantal treinen op een zijspoor staat. NS heeft mij gemeld dat vanaf aanstaande maandag, 25 januari, weer een volledige dienstregeling wordt gereden. Reizigers naar onder andere Den Haag, Rotterdam en Amersfoort kunnen dan weer gebruikmaken van vier intercity's per uur. Ik ga ervan uit dat de evaluatie van de vraag hoe het kon voorkomen een nadrukkelijke verklaring geeft.

De heer Koopmans en anderen hebben gevraagd om een aanvalsplan om dit te voorkomen. Daar ben ik het mee eens. Als ik zeg het niet acceptabel te vinden dat dit zich nog een keer op deze manier voordoet, niet in mijn periode maar ook niet bij opvolgers in volgende kabinetperiodes, dan betekent dit dat wij een goed onderbouwd, hard winterprogramma moeten hebben waarmee wij ook de strengste winter goed doorkomen. Er wordt nu in de sector al hard nagedacht over de vraag hoe dat eruit zou moeten zien. Wij zullen, collectief zoals wij hier zitten, uit het onafhankelijk onderzoek onze conclusies moeten trekken.

Eurlings

De heer **Koopmans** (CDA): Mede na deze stevige en heldere woorden van de minister is de vraag relevant hoe hij aankijkt tegen het feit dat in 2005 door staatssecretaris Schultz via een brief aan ROVER, waarvan een afschrift aan de Kamer is gestuurd, is gemeld dat dit ook zou gebeuren.

Minister **Eurlings**: Ik heb zojuist onder anderen tegen de heer Aptroot gezegd dat ik dat een zeer relevante vraag vind. Daarom heb ik ook aan Twynstra Gudde gevraagd om te analyseren wat de aangekondigde maatregelen in 2005 waren, maar vooral wat daar al dan niet mee is gebeurd. Zojuist heb ik al één voorbeeld van die treinen genoemd, want dat is helder: die treinen zijn aangepast. Vervolgens zijn ze in een zogenaamde klimaatkamer, dus in een proefopstelling, aan sneeuwinvloeden blootgesteld. Toen bleek dat die treinen het gewoon bleven doen. Toen stond dus het sein op groen: deze treinen kunnen de winter aan. Nu blijkt de laboratoriumruimte anders dan de praktijk, want in de praktijk raken ze defect als de sneeuw echt opstuift. Het is de vraag wat met die andere aanbeveling is gebeurd en of dat beter had gekund of gemoeten. Daar zal dus een antwoord moeten komen bij het onderzoek. Dat heb ik expliciet voorgelegd aan de onderzoekers.

De heer **Koopmans** (CDA): Zou de minister in dat onderzoek de vraag kunnen laten meenemen of afspraken die worden gemaakt tussen de minister en ProRail, tussen de minister en de NS, scherper zouden moeten worden gecontroleerd en of bijvoorbeeld de Inspectie Verkeer en Waterstaat mogelijkerwijs meer had moeten doen en zich dus wat meer zou moeten bezighouden met de vraag: hoe zorgen wij ervoor dat er altijd treinen rijden, in plaats van dat wij de hele dag bezig zijn met het controleren van allerlei regeltjes?

Minister **Eurlings**: Als de heer Koopmans dat wil, ben ik bereid om zijn verzoek of de inspectie hierin nadrukkelijk een rol zou kunnen spelen, door te geleiden naar de onderzoekers. Bij dezen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een vraag over het onderzoeksrapport. Ik heb begrepen dat het rapport er eind januari moet zijn. Kan de minister dat garanderen? Wordt daar ook meteen het befaamde actieplan aan verbonden? De minister zegt namelijk wel: dit nooit weer. Maar de volgende sneeuwbuï kan zomaar vallen. Ik snap best dat hij dat niet in de hand heeft, maar wat voor termijnen worden daaraan verbonden? Op welke termijn kan hij de reizigers in Nederland garanderen dat dit niet meer voorkomt?

Minister **Eurlings**: Wij zullen op basis van het onderzoek, zo snel als dat kan een maatregelenpakket definiëren. Het moet wel een goed maatregelenpakket zijn. Natuurlijk, als het vannacht weer als een gek begint te sneeuwen en het de komende vijf weken weer helemaal losgaat, dan heb je het niet in de hand. Het gaat erom dat wij de komende tijd maatregelen bedenken en uitvoeren om ervoor te zorgen dat dit vanaf de volgende winter op deze manier niet meer kan. Wij proberen dus zo snel mogelijk te zijn. Eind januari moet het onderzoek klaar zijn. Daarna proberen wij zo rap mogelijk met een goede reactie op dat rapport te komen. Wij moeten daar echter wel wat aan hebben. Het zou niet goed zijn als mevrouw

Van Gent zelf of haar opvolg(st)er als woordvoerder over een behoorlijk aantal jaren zegt: verdorie, in 2010 had mevrouw Van Gent, mijn verre voorgangster, hier een debat waarin is gezegd dat het niet meer mocht gebeuren, en nu is het weer even erg. Laten wij dus nu wel de goede conclusies met elkaar trekken.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, nog één maal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister en ik zijn allebei van de generatie '98 en ik ben voorlopig nog niet weg, zeg ik maar tot zijn grote vreugde. Ik heb toch echt begrepen dat het onderzoeksrapport er eind januari zou zijn. De minister draait een beetje om de hete brij heen en dat vind ik niet plezierig. Hij begon zijn beantwoording vanmiddag zo goed. Ik mag aannemen dat hij komt met een ambitieus actieplan met heldere termijnen. De reizigers in Nederland moeten weten wanneer deze ellende definitief voorbij is. Ik ben er nog niet helemaal gerust op dat dat ook gaat gebeuren. Hoe snel vinden die investeringen plaats? Het wordt voor de reiziger, als ik de minister zo hoor, nog een beetje klunen tot de volgende winter. Dat is geen goed nieuws. Op welke noodmaatregelen kunnen de reizigers rekenen als het morgen of overmorgen weer gaat sneeuwen?

Minister **Eurlings**: Op korte termijn hebben wij in elk geval een volstrekte alertheid van NS en ProRail. In de tweede wintergolf waren de gevolgen ook al minder dan bij de eerste. Dat geeft te denken. Als men er bovenop zit, kan men blijkbaar behoorlijk wat voorkomen.

Hoe maak je wissels minder gevoelig voor sneeuw? Als op die vraag bepaalde conclusies volgen, zal het wel moeten worden uitgewerkt. Dat willen wij snel doen. Uiterlijk begin maart moet het volledige plan van aanpak bij de Kamer liggen, maar dat is nog wel een hele kluit. Het moeten uitvoerbare acties zijn, acties die echt werken. Wij hebben er geen zin in om hier over een paar jaar weer te staan en weer te zeggen: potjandorie, we zitten weer in de penarie. Dit voorjaar ronden wij de discussie met elkaar af. Het moet zo snel als het kan, maar het moet wel de garantie bieden dat wij deze situatie niet meer krijgen.

Voorzitter. Ik kom op de informatievoorziening. Wat ik heel onfortuinlijk vind, wat ik een punt vind dat echt beter moet, is de informatievoorziening. Het is al erg zat als reizigers stil komen te staan of niet vooruitkomen, maar het is dan wel het minste dat ze zo goed mogelijk geïnformeerd worden over wat er aan de hand is en over de mogelijkheden om alsnog thuis te komen. Dat is lang niet overal goed gegaan. Op 6 januari was Haarlem onbereikbaar per spoor. Reizigers in Leiden hoorden echter allemaal losse berichten over treinen die niet zouden rijden. Die reizigers kregen daardoor de valse hoop dat andere treinen wél zouden rijden. Wat gaan wij hieraan doen? In reactie op de motie-Cramer van vorig jaar wordt dit opgepakt. De heer Cramer vroeg om ProRail en de NS samen te laten komen tot beter vervangend vervoer en tot een betere informatievoorziening bij verstoringen. Een werkgroep is hier voluit mee bezig. Medio dit jaar zullen conclusies worden getrokken. Zowel de informatievoorziening als het vervangend vervoer moet beter.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een jaar plus een aantal maanden na de motie gaan wij hopen dat er een

Eurlings

oplossing komt. Wij constateren nu dat er in de informatievoorziening veel dingen dramatisch slecht zijn gegaan. Niet alleen de reizigers, maar ook het personeel wist het gewoon niet meer. Er is een treindienstleiding die weet waar welke trein nog wel rijdt. Die informatie is aanwezig. En dát wordt al niet doorgegeven. De meest basale informatie komt blijkbaar niet door. Daar hoeven wij niet een jaar en zoveel maanden over te doen. Ik wil van de minister de toezegging dat als het ergens stilvalt – het gaat niet alleen om de NS, maar ook om de communicatie met andere vervoersmaatschappijen – de informatievoorziening echt veel beter wordt. Dat moet gewoon veel beter.

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met u eens. Rond dit soort concrete situaties – waar is het misgegaan? – moet het onderzoek al binnen een paar weken de eerste bevindingen opleveren. Zo simpel is het. Maar er is ook een meer structureel verhaal: hoe krijg je een beter vervangend vervoer? Als een trein uitvalt, heb je veel reizigers en weinig bussen. Om daarvoor oplossingen te vinden, is nader onderzoek nodig geweest. Dat heeft dus wat langer geduurd. De discussie over het beter informeren zullen wij dit voorjaar met elkaar voeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Begrijp ik de minister goed dat er zolang het nog niet definitief is een soort noodregeling komt, waarbij alle reizigers als de dienstregeling ergens stil valt, automatisch worden doorverwezen naar andere vervoerders?

Minister **Eurlings**: Natuurlijk. Ik vind het al erg genoeg als reizigers niet meer thuiskomen of niet meer vooruit komen, maar het wordt nog veel erger als mensen niet meer weten waar ze aan toe zijn. Ondanks dat ik het niet acceptabel heb genoemd dat zich zo'n situatie nog eens voordoet, denk ik dat Nederlanders best begrijpen dat heel veel sneeuw leidt tot problemen. Maar dat begrip neemt wel heel snel af, als men vervolgens helemaal niet weet waaraan men toe is, en men zich hulpeloos voelt. Dat kan niet. Daarom is de informatievoorziening een hoofdonderwerp van het onderzoek dat over twee weken is afgerond. Dat punt komt dus heel snel terug. Alleen de bredere vraag hoe je ook kunt zorgen voor beter vervangend vervoer als ergens een trein uitvalt, en hoe je dat structureel voor het hele land beter kunt regelen, wordt uiterlijk medio dit jaar beantwoord, naar aanleiding van de eerder ingediende motie.

Het negatieve reisadvies is natuurlijk heel erg zot. Ik heb een brief gelezen van de heren Hartman en Nijhuis aan de collega van EZ, waarin de NV Schiphol zich hierover terecht zorgen maakt. De hoofdvraag is natuurlijk hoe je kunt voorkomen dat je in zo'n situatie komt. Ik kan begrijpen dat de Nederlandse Spoorwegen en ProRail, als het echt uit de hand loopt zoals dat is gebeurd en men bijna zeker weet dat mensen komen stil te staan, het advies geven om dan maar niet de trein te nemen. Maar het is natuurlijk niet acceptabel dat je in zo'n situatie komt. Dat men, toen het helemaal mis was gegaan, zei: sorry, het lukt echt niet meer, is ten minste beter dan iedereen midden in de wei stil te laten staan. Maar het mag nooit zover komen dat je in zo'n nood situatie komt. Daarover hebben we het hier vandaag, en daarover gaan wij het over een paar weken hebben. Ik wil nog in mijn periode de maatregelen genomen en

doorgevoerd hebben die dit voor de verdere toekomst tegen zullen houden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik deel die opvatting van de minister, maar er komt nog wel een puntje bij: tal van treinen reden wel. Het algemene advies om de trein te mijden, was dus waardeloos. Ik vraag de minister te gaan spreken met de vervoersorganisaties, en ervoor te zorgen dat ze veel preciezere reisinformatie verstrekken. Het kan niet zo zijn dat we een algemene kreet de lucht in laten gaan, terwijl er op sommige plaatsen gewoon nog treinen rijden.

Minister **Eurlings**: Zeer mee eens. Dit is een van de vragen die voorligt in het onderzoek. Hoe is besloten tot die bijgestelde dienstregeling, op grond van welke signalen en was het voldoende? Ik deel uw opvatting dat je, als je op veel vlakken geen problemen hebt en die ook niet voorziet, niet in het hele land de mensen hoeft te ontraden de trein te nemen. In sommige delen van het land waren de problemen veel minder. Deels kan dat zitten in andere weersomstandigheden of in een minder complex spoornet, maar het kan bijvoorbeeld ook zitten in de treinstellen die rijden. Ik heb bij Veolia in mijn eigen Valkenburg eens op de bak gezeten naar Heerlen, waar de machinist heel trots wees op het nieuwe treinstel. Dat zou dicht bij huis moeten worden gekocht, maar de wachttijden waren zo lang dat ze in Zwitserland zijn gekocht. Ik kan me zomaar voorstellen dat die Zwitserse trein wel sneeuwproof is, anders zou die trein het niet lang maken op de thuismarkt. Dat zijn allemaal dingen die in het onderzoek naar voren moeten komen. Alle treinen van de Nederlandse Spoorwegen moeten straks gewoon sneeuwproof worden.

De **voorzitter**: Ik wijs erop dat de heren Cramer en Koopmans geen interrupties meer hebben. Mevrouw Verdonk mag nog wel een interruptie plaatsen.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik vind dat er nog steeds een heel groot verschil is tussen wat de minister zegt, en wat ik de president-directeur van ProRail op televisie hoor zeggen. De minister zegt: het is niet acceptabel dat je in zo'n situatie komt. Het mag niet voorkomen, zegt hij, maar het is wel voorgekomen, zelfs onder de politieke verantwoordelijkheid van deze minister. Het is helemaal niet zo nieuw, want in 2005 lag er ongeveer dezelfde hoeveelheid sneeuw. Hoe beoordeelt de minister de woorden van de heer Klerk dat niet is geleverd wat moet worden geleverd?

Minister **Eurlings**: Hij steekt in ieder geval de hand in eigen boezem, wat ik toejuich. Als de heer De Klerk excuses aanbiedt aan de reizigers, is dat veel beter dan wat anders. Dan was uw interruptie terecht heel wat vinniger geweest. Waar het natuurlijk op aankomt, is de vraag waarom de laatste jaren nooit in beeld is geweest dat er nog extra dingen moesten gebeuren. Wat had er meer kunnen gebeuren? Maar ook: hoe voorkomen wij dit in de toekomst? Dat is wat ons nu te doen staat, maar daarvoor heb ik dat onderzoek nodig. Ik wil niet weer in een situatie terecht komen dat treinen voor veel geld worden aangepast, dat zij op een verantwoorde manier als het ware in een laboratorium worden getest, dat iedereen roept dat de treinen ertegen kunnen, waarna het bij de eerste de beste stevige sneeuw bui in de

Eurlings

praktijk misgaat. Dat willen wij niet meer en daarom wil ik een diepgaander onderzoek.

Nog een ding over het functioneren van organisaties, personen et cetera. Ik vind het allemaal relevante vragen, maar uiteindelijk kun je het daarover pas hebben wanneer je de onderzoeksresultaten kent. Die hebben wij dus echt nodig voordat wij verder met elkaar praten.

De **voorzitter**: Voordat mevrouw Verdonk haar tweede vraag stelt, vraag ik de minister om bondig te antwoorden.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Het moet mij van het hart dat de minister erg gemakkelijk praat. Hij gebruikt veel woorden, grote woorden, maar daarna wordt het allemaal toch wel erg afgezwakt. Op de vraag van mevrouw Van Gent wanneer het onderzoek komt, blijft het maar eind januari. Daarna gaan we zo spoedig mogelijk over tot het nemen van maatregelen of tot het bespreken van de evaluatie in de Kamer. Dat zijn allemaal woorden. Hij noemt geen enkele concrete datum. Ik daag de minister dan ook uit om – januari heeft 31 dagen – een getal onder de 31 te noemen.

Minister **Eurlings**: Ik zeg nogmaals eind januari en daarin ben ik heel consistent en heel concreet. Ik heb van begin af aan gezegd dat wij dat onderzoek eind januari opleveren; zo simpel is dat. Uiterlijk begin maart moeten wij onze conclusies daaruit hebben getrokken en weten wat wij er met welke maatregelen aan kunnen doen. Het probleem heeft zich in hevigheid gepresenteerd en dat mag nooit meer gebeuren. Ik vind dat heldere woorden. De Kamer mag mij afrekenen op basis van het voorstel dat wij doen. Ik vind een doorlooptijd van een paar weken om dat op de rit te krijgen goed bestede tijd.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt dat het onderzoek veel duidelijk moet maken. Heeft hij aangegeven wat de onderzoeksvragen zijn? Is de opdracht vanuit het ministerie gekomen en zo ja, mogen wij dan die onderzoeksvragen van de minister zo spoedig mogelijk ontvangen? En zo niet, wat is er dan zo onafhankelijk aan? Dan zijn die onderzoeksvragen immers door de NS en ProRail zelf opgesteld. Wanneer die organisaties de vragen zelf mogen bepalen, vraag ik mij af hoe onafhankelijk dat onderzoek is. Blijkbaar moeten wij wachten op het onderzoek om te bepalen wat er aan de hand is. Is in het onderzoek de vraag meegenomen hoe het staat met de sneeuwschuivers en de calamiteitenlocomotieven? Is de vraag meegenomen hoe het staat met de opmerking van ProRail dat de Nederlandse infrastructuur niet bestand is tegen winterse weersomstandigheden?

Minister **Eurlings**: Ik heb aan het begin van mijn betoog veel punten genoemd die in het onderzoek worden meegenomen. Op basis van het schrijven mijnerzijds hebben NS en ProRail het bij een onafhankelijk onderzoeker neergelegd: onderzoek dit en zeg ons wat er is misgegaan. Dat onderzoek komt binnenkort. Wij zullen dan zelf in alle openheid kunnen concluderen of dit onderzoek de juiste duidelijkheid geeft en of de goede vragen zijn gesteld waarop het juiste antwoord is gekomen. Ik heb een hele waslijst opgesomd. Daarin zaten de weersbestendigheid van de infra, de treinen en de informatievoorziening, dus het gehele spectrum aan

vragen die hier zijn benoemd. Mochten daarin nog omissies zijn, dan zullen wij dat nader laten controleren.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind het onthutsend om te moeten vernemen dat er voor de zoveelste keer zulke grote problemen zijn en dat de verantwoordelijke minister de gehele onderzoeksvraag overlaat aan de sector die heeft aangegeven verantwoordelijk te zijn voor de problemen.

Minister **Eurlings**: Ik vind dat een zeer onterechte conclusie. Ik heb de sector om opheldering gevraagd; die brief heeft de heer Roemer gekregen. Mijn vraag was bijzonder duidelijk. De sector beantwoordt die vraag niet zelf, maar heeft dit neergelegd bij het onafhankelijke bureau Twynstra Gudde om op deze vragen antwoord te geven. Ik heb mijn vragen bij de NS en ProRail neergelegd en daarop komt sowieso een antwoord. Die vragen kent de heer Roemer; die heeft hij gekregen. Dat is wat ik van belang vind om te weten en daarop zal het onderzoek antwoord moeten geven. Ik vind het dus een teken van kracht dat het neergelegd is bij het onafhankelijke Twynstra Gudde en dat de NS en ProRail niet zelf allerlei brieven zijn gaan schrijven met "wij vinden dat het zo zit". Ik ben het met de constatering van de heer Roemer dus niet eens, omdat ik zelf op tal van punten opheldering heb gevraagd. Dat heb ik in een openbare brief neergelegd. Daar zal ik het onderzoek ook zelf aan toetsen. Zo simpel is dat. Ik heb zojuist bijvoorbeeld op het punt van de inspectie gezegd dat ik graag nog wil meegeven dat ook dit soort punten wordt meegenomen. Trouwens, de organisaties zijn "all ears" aanwezig bij dit debat. De vragen die voor mij heel relevant waren, heb ik aan de Kamer gemeld en ik zal het onderzoek daarop toetsen.

Ik erken dat de problemen op het spoor zich in heviger mate hebben voorgedaan dan in heel wat andere landen; punt uit. Daarom heb ik gezegd dat dit niet nog eens op deze manier kan. Tegelijkertijd zie je dat het niet overall rozegeur en maneschijn was. Ik heb de ICE's in Duitsland, de Kanaaltunneltreinen et cetera genoemd, maar ik vind dus wel dat ons spoornet zich bovengemiddeld kwetsbaar heeft betoond voor sneeuwval.

De heer Roemer had het over de storingen aan wissels en wisselverwarming. Hij vroeg of er geen preventieve maatregelen zijn genomen en of dat allemaal kan; zo herformuleer ik zijn opmerking op mijn manier. In de evaluatie laat ik nadrukkelijk onderzoeken of de eerder geplande maatregel is uitgevoerd. Ook de relatie met de ontstane situatie laat ik onderzoeken: wat is er eerder gebeurd en heeft dat bijgedragen aan de preventie van problemen of is het net te weinig geweest, zodat dit kon gebeuren? Hoe verhouden de maatregelen zich tot het opgetreden probleem? Ook dient te blijken welke aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De problemen met de wisselverwarming zijn hier nadrukkelijk een onderdeel van. Dit punt komt dus zeker terug.

Dan de centjes. Mevrouw Van Gent en anderen vroegen hoe het ten opzichte van eerdere ontwikkelingen mogelijk is dat ProRail om extra geld vraagt. Is er nu echt achterstallig onderhoud? Hebben wij met elkaar te weinig geld gevoteerd? ProRail heeft mij altijd gemeld dat er geen sprake is van achterstallig onderhoud. Voor het Beheerplan 2010 zijn alle financiële rekensommen geaudit. Ook daarbij is niet gebleken dat er sprake is van

Eurlings

achterstallig onderhoud. ProRail heeft ook nooit aangegeven dat het te weinig middelen ter beschikking had om adequate wintermaatregelen te treffen. Dat zijn de feiten. Als nu blijkt dat wij voor die wissels extra maatregelen moeten nemen, lijken de bestaande beheersmiddelen mij de eerste pot waarnaar gekeken zou moeten worden. Ik herken mij dus niet in het beeld in de media dat al jaren geleden tientallen miljoenen extra beschikbaar hadden moeten worden gesteld door de politiek. Er ontstond het beeld van "je hebt boter op je hoofd", maar daar herken ik mij dus niet in, omdat in de beheerplannen nooit is aangegeven dat er sprake was van achterstallig onderhoud. Ook de wintermaatregelen werden adequaat gevonden. Als er iets extra's moet gebeuren, moet dat, maar daarvoor zijn er de beheersmiddelen bij ProRail.

Dan het door RTL genoemde incident. Dat neem ik serieus in die zin dat ik wil dat dit in het onderzoek nadrukkelijk aan de orde komt. Wat zijn de structurele problemen, was er sprake van achterstallig onderhoud en had men meer moeten doen? Of was er ook sprake van heel veel menselijke fouten rond die wintermomenten zelf en zit daar een behoorlijk gedeelte van het probleem dat de organisatie op dat moment niet voldoende functioneerde? Daar komen wij dus heel nadrukkelijk op terug. Ik wil wel zeggen dat ProRail zelf heeft aangegeven dat op station Hollands Spoor zaken niet goed zijn gegaan. Daarbij hebben een aantal factoren een rol gespeeld. Ik wil in de evaluatie deze zaak top op de bodem uitgezocht hebben.

Ik heb over de aangepaste dienstregeling al tegen de heer Koopmans gezegd dat ook de redengeving die daartoe heeft geleid en de manier waarop het gebeurt, onderdeel van het onderzoek moet zijn.

Mevrouw Van Gent vroeg of er bij de verkeersleiding voldoende capaciteit voor de bijsturing is. Ik heb nu geen aanwijzing dat dit ligt aan capaciteitsgebrek bij de verkeersleiding. Mocht dit uit de evaluatie blijken, dan verwacht ik dat ProRail adequate maatregelen neemt om dit op te lossen en in de toekomst te voorkomen.

Mevrouw Roefs stelde een vraag over de cycloonfilters. Ik zal dit punt nagaan bij de NS. Op dit specifiek technische terrein wil ik eerst een nadere onderbouwing in de evaluatie zien. Ik zeg toe dat zij daar antwoord op zal krijgen.

Veolia en Syntus zijn genoemd als voorbeelden van organisaties waar het allemaal redelijk tot goed liep. Ik heb vanuit mijn ervaring op de bok al gezegd dat voor zover ik weet Veolia een ander treintype gebruikt dan de NS. Dat kan een verklaring zijn. Maar ook de mindere storingsgevoeligheid van het minder complexe railnetwerk in de regio kan meespelen. Zoals gezegd komt dit nog terug. Ook Syntus wordt in dit verband positief genoemd.

In het algemeen krijgen mensen compensatie bij vertragingen. Ik neem kennis van de opmerking dat de geste van NS wat laat kwam. In de evaluatie wordt hier nadrukkelijk op teruggekomen. Normaal krijgt men bij een vertraging van meer dan dertig minuten een compensatie, maar als treinen echt niet kunnen rijden, is er sprake van een andere situatie. Wij wachten de evaluatie af over het negatieve reisadvies, maar als treinen niet kunnen rijden, hebben wij een andere situatie. Ik ga ervan uit dat de NS behoorlijk veel coulance betoont. Ik heb het volste vertrouwen in de opstelling van de NS. De NS heeft naar mijn mening nu

een behoorlijke geste gedaan, waarover ook ROVER tevreden is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijn punt in eerste termijn was of er gesproken kan worden van een geste. Ik vind dat er eigenlijk geen sprake is van een geste. Naar mijn mening moet de NS ook in geval van sneeuw en vorst de reizigers tegemoetkomen als de treinen niet op tijd rijden. De NS heeft er vrij lang over gedaan om überhaupt over de brug te komen. Ik zie dat dus niet als een gunst. Ik ben benieuwd hoe de minister daar tegenaan kijkt. Is hij het met mij eens?

Minister **Eurlings**: Ik ben dat met mevrouw Van Gent eens. Ik vind het niet meer dan terecht dat deze beweging wordt gemaakt. Als mensen niet kunnen reizen, als treinen er gewoon niet zijn, vind ik dit de terechte gang van zaken. Als de NS dit echter invult op een manier waarover ook ROVER tevreden kan zijn, dan mag dat ook een keer gezegd worden. De NS heeft de goede conclusies getrokken. Men kan zeggen dat het sneller had gekund. Misschien is dat zo, maar wij moeten ons ook bedenken dat de NS in de afgelopen tijd wel iets anders te doen had. Ik kan mij voorstellen dat alle aandacht in het begin ging naar het weer rijdend krijgen van de treinen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als vanaf nu – misschien kan de minister dat even bevestigen – bij een dergelijke calamiteit van meet af aan duidelijk is dat er een compensatie komt voor de reiziger, dan weet iedereen dat en hoeven wij daar niet weken over na te denken. Als wij dat nu kunnen afspreken, hebben wij deze complicatie in elk geval al opgelost.

Minister **Eurlings**: Ik wil graag met de NS bespreken om dit meer te standaardiseren. Ik kom daar later nog op terug. Natuurlijk moeten wij proberen te voorkomen dat een dergelijke situatie zich nogmaals voordoet. Ik mag hopen dat wij deze compensatieregeling niet vaker nodig hebben. Nogmaals, ik zal met de NS bespreken of zij, als dit soort grote dingen zich ooit nog zullen voordoen, sneller tot een dergelijke manier van compensatie kan komen.

Bonusregelingen worden jaarlijks vooraf met de raad van commissarissen besproken. De vervoersprestaties in den brede bepalen volgens de gemaakte afspraken in belangrijke mate de bonus. Nu is sneeuw daar niet expliciet een onderdeel van. Laat wij hopen, ik zeg het nogmaals, dat deze problemen zich niet meer voordoen, daarvoor moeten wij alles op alles zetten. Dit punt komt terug via de kwaliteit van de dienstverlening. Die wordt onder andere bepaald door de geleverde punctualiteit, het voorkomen van verstoringen en goede informatie bij ontregelingen. Via deze lijn verwacht ik dus ook dat de situatie die zich voordeed, nadrukkelijk doorwerkt in deze beloningssystematiek. Het gaat er uiteindelijk om dat dit op een indirecte manier gebeurt. Het maakt voor een reiziger niet zo veel uit of de trein niet rijdt door sneeuw, regen, hagelstenen of wat dies meer zij. Als de trein niet rijdt, hebben wij een probleem. Als hij wel op tijd rijdt, gaat het goed en is een pluim op zijn plaats.

De **voorzitter**: De heer Aptroot wil gebruik maken van zijn laatste interruptie.

Eurlings

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb nadrukkelijk een vraag gesteld over het volgende punt. Als er twee of drie meter sneeuw had gelegen, begrijpt iedereen dat de trein op een gegeven moment misschien niet rijdt. Ik begrijp dat een bestendig beloningsbeleid aan de contracten ten grondslag ligt. De VVD-fractie vindt het echter niet te verklaren en niet goed te praten als de verantwoordelijken een prestatiebeloning over het jaar 2009 zouden krijgen. Ik doel dus niet op elke NS-medewerker en elke ProRail-medewerker, want de verantwoordelijken worden vaak toch wat hoger of helemaal bovenin de organisatie gezocht. Betekent dit, los van eventuele contractuele verplichtingen, dat de inzet moet zijn om geen extra beloning over het jaar 2009 uit te keren? Ik vraag de minister nadrukkelijk of hij dat gevoel ook heeft.

Minister **Eurlings**: Dat gaat mij wat snel. Enerzijds moet worden beoordeeld hoe dit doorwerkt volgens de gemaakte afspraken. Ik ga ervan uit dat het doorwerkt; dat heb ik zojuist gezegd. Anderzijds moet eerst worden achterhaald wat de echte oorzaken zijn geweest. De heer Aptroot vroeg zojuist ook naar ProRail en hoe de mensen daar gefunctioneerd hebben et cetera. Laten wij nu eerst de analyse afwachten en dan sowieso conclusies trekken over de vraag waar de fout echt lag. Die analyse wil ik dus eerst hebben. Nogmaals, ik ga er dus van uit dat de bonussystematiek nadrukkelijk beïnvloed wordt, want er zijn afspraken gemaakt over punctualiteit, het voorkomen van storingen en een goede informatievoorziening. Op al die drie punten heeft de sneeuw "witte roet" in het eten gooid.

De **voorzitter**: Nog eenmaal de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp dat de feiten op tafel moeten komen en dat er naar contracten moet worden gekeken. Ik merk dat de minister vindt dat wij dat eigenlijk niet zouden moeten doen. Vindt hij ook dat de verantwoordelijken zelf zo langzamerhand een gebaar moeten maken? Als je nou in het openbaar excuses aanbiedt – nadat je overigens eerst volkomen onterecht gaat zwartepieten naar de politiek – maar pas in tweede instantie waarschijnlijk onder grote druk zegt dat er niet geleverd is, moeten de betrokkenen dan niet zelf zeggen dat zij over 2009 geen prestatiebonus willen of welke extra beloning dan ook? Ik hoor collega's zeggen dat dit logisch is. Dit spreekt voor mij vanzelf. Vindt de minister ook niet dat de verantwoordelijken dit zelf niet zouden moeten willen?

Minister **Eurlings**: Ik neem de gevoelens van de heer Aptroot mee, maar ik wil op grond van mijn verantwoordelijkheid eerst weten waaraan het gelegen heeft en dan kunnen wij dit soort debatten met elkaar voeren. Dat lijkt mij de goede manier van doen. Ik heb ook geen uitspraak over het functioneren van andere personen willen doen, omdat ik eerst wil weten hoe het zit.

Dan de gasverwarming. Er is gesteld dat spoorbouwers zouden beweren dat het winterklaar maken van wissels is wegbezuinigd. ProRail heeft mij gemeld dat de wisselverwarming nog steeds voor 15 oktober wordt gecheckt. Dat zou dus ook voor 15 oktober 2009 zijn gebeurd. Gebreken dienden daarbij te worden hersteld. Verder geeft ProRail aan dat de wisselverwarming gemiddeld tweewekelijks wordt getest via proefbranden. De relevante vraag is natuurlijk hoe het dan toch kon dat

de wisselverwarming niet ging branden ondanks al dat proefbranden.

Dan de vraag dat ProRail steeds efficiënter moet werken en of die efficiëntie niet leidt tot minder betrouwbaarheid. Is het niet onbegrijpelijk dat er opeens om 40 mln. wordt gevraagd, terwijl ProRail de problemen met wissels nooit eerder heeft aangekaart? Ik zeg tegen de heer Cramer dat ProRail vaker heeft gemeld dat van achterstallig onderhoud geen sprake is. ProRail heeft ook niet aangegeven meer budget nodig te hebben voor adequate wintermaatregelen. Dit is ook niet gebleken uit de beoordeling van de financiële reeksen in het kader van het Beheerplan 2010. Dat wil ik hier wel stellen. Het kabinet wacht dus de conclusies van het onderzoek af. Dat is niet alleen voor mijn eigen hachje, maar ook ter bescherming van de politiek in den brede. Het beeld dat wij nu boter op onze kop zouden hebben, omdat wij tientallen miljoenen hadden moeten investeren, kan ik niet gronden op het feit dat er nooit enig signaal is gegeven dat het spoor extra investeringen op dit vlak nodig zou hebben.

Een aantal jaren geleden was er een actieplan in verband met het slechte onderhoud van wissels. Konden de huidige problemen toen niet worden voorzien? Dit vroeg de heer Cramer. Uit de evaluatie moet blijken welke maatregelen moeten worden genomen of in het verleden beter hadden kunnen worden genomen. Daarop komen wij dus ook terug.

De heer Cramer zei dat ons spoor zo druk bereden is dat je heel snel een inktvlekwerking krijgt. Als het ergens misgaat, stukt het al heel snel over een groot gedeelte van het netwerk. De heer Cramer zei dat er meer inhaalsporen moeten komen en extra wissels die als alternatief kunnen dienen voor de defecte exemplaren. Ik vind dit een interessante gedachte. De keuzes moeten natuurlijk wel altijd scherp worden gemaakt, zeker in deze tijd van heroverweging. Er hangt nog een soort financieel zwaard van Damocles boven ons hoofd. Ik wil nadrukkelijk alle en dus ook dit soort opties bekijken, uitgaand van de kennis die uit het onderzoek naar voren komt. Ik vind ten principale wel dat een wissel gewoon sneeuwzeker dient te zijn. Daar begint het mee. Een wissel mag niet uitvallen als het een keer stevig sneeuwt. Een trein mag niet uitvallen als het een keer stevig sneeuwt. Dat lijkt mij de eerste opdracht. De opmerking van de heer Cramer is breder. Er kunnen om tal van redenen opstoppingen zijn. Dan moet je toch door kunnen. Dat wil ik in dit kader ook bezien.

In 2006 is er een nooddienstregeling voor winterweer gemaakt. De consumentenorganisaties hebben hierover geadviseerd. De nooddienstregeling gaat onder andere uit van het vastzetten van wissels. Ik wil in de evaluatie ook bespreken waarom de nooddienstregeling niet is gebruikt.

Er ligt nog een aantal vragen over de weg en over het terrein van de staatssecretaris, de fiets. Ik ga nu in op de vraag of de kosten van het herstel van zoab opwegen tegen de voordelen die het biedt. Ik denk van wel. Zoab biedt nog steeds grote voordelen. Het maakt het mogelijk om aan de EU-regelgeving van geluidhinder te voldoen. Het biedt belangrijke voordelen op het gebied van verkeersveiligheid. Je hebt bijvoorbeeld veel minder last van de gevolgen van regen: de aquaplaning en het opspattend water. Als je op de autowegen in het zuiden van Duitsland rijdt als het hard regent, zie je de negatieve gevolgen, een waterbaan waar je doorheen

Eurlings

rijdt. In samenwerking met TNO en de TU Delft wordt gezocht naar beter zoab met minder steenslag bij vorst. Wij proberen niet het zoab af te schaffen. Dat zou voor veel omwonenden van autosnelwegen heel slecht nieuws zijn. Wij proberen het zoab wel meer vorstproof te maken.

Mevrouw Verdonk vroeg hoeveel materieel Rijkswaterstaat kan inzetten in een geval van nood. Rijkswaterstaat kan 800 sneeuwschuivers inzetten, inclusief 500 strooiers. Per strooibeurt over het gehele land zijn 1200 mensen aan het werk. Het gehele rijkswegennet kan in ongeveer drie uur worden gestrooid. Ik denk dat dit internationaal zeer aan de maat is. Je kunt dus binnen een paar uur nadat de sneeuw zich aandient, alle rijkswegen hebben behandeld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik neem aan dat de minister niet meer terugkomt op het zoab?

Minister **Eurlings**: Ik dacht het niet.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb nog een vraag. Hoe snel gaat het met die herstelwerkzaamheden? In Nederland zijn er hele stukken weg, op de A50 bijvoorbeeld, waar de bovenlaag er kilometerslang vanaf is gefreesd. De belijning is nauwelijks te zien. We hebben ook mist. Dat is redelijk verkeersonveilig. Is er enig zicht op hoe lang het allemaal gaat duren voor er weer een nieuwe laag bovenop komt?

Minister **Eurlings**: Dat gaat redelijk snel. Ik kan dadelijk en detail zeggen – ik kijk even naar de waarnemend directeur-generaal – hoe lang het precies duurt. De schade aan het zoab en door het kapotte zoab aan auto's is zoals gezegd – dit is een klein lichtpuntje in deze donkere dagen – nu heel veel minder dan vorig jaar. Dadelijk ga ik in op de details van de vraag.

De internationale situatie heb ik genoemd. Ik wil de problemen niet bagatelliseren, maar we moeten het specifieke karakter van deze winter blijven zien, dus laten we even over de grens kijken. In Groot-Brittannië is het openbare leven daadwerkelijk tot stilstand gekomen. Er was sprake van een maatschappelijke schade van £600 mln. per dag. Wegen waren afgesloten, treinen reden niet en heel veel vluchten werden geannuleerd. In België was de situatie vergelijkbaar met die in Nederland, voor wat betreft de weg. Het dreigende tekort aan strooizout is opgevangen door op een hoger niveau, namelijk de provincie, de schaarste te coördineren en extra pekels te zetten. In Duitsland leidde de aanhoudende kou tot een drastische afname van het strooizout. De situatie verschilde per deelstaat en spitste zich met name toe op het noorden van het land. In een aantal regio's heeft men zeer beperkt moeten strooien, een scenario dat wij gelukkig hebben kunnen voorkomen.

Het bijstandsverzoek is een instrument dat ook voor mij als oud-Europeaan nieuw is. Een EU-bijstandsverzoek voor strooizout – het bestaat daadwerkelijk, vive Bruxelles – is niet alleen door Nederland gedaan, maar ook door Groot-Brittannië. Ik heb al gezegd dat het ons vanuit Turkije enig extra zout heeft opgeleverd. Zo zie je maar weer waar Europa goed voor is.

Er werd gevraagd waarom winterbanden niet verplicht worden gesteld. Het verplicht stellen van winterbanden heeft tot gevolg dat ook mensen die heel weinig in de auto zitten twee sets banden moeten aanschaffen. Om

het even heel cru te zeggen: dan zou zelfs iemand die een oldtimer in de garage heeft staan en waar hij heel af en toe een zomers ritje mee maakt – de heer Aptroot herkent zich direct in dit beeld en de spreker ook enigszins – daar ook een set winterbanden voor in de garage moeten hangen. Samen met organisaties als de ANWB en de RDW raden wij mensen die dagelijks in de auto zitten, die geregeld rijden, wel sterk aan om ze aan te schaffen. Ik vind dat dit ook voor een deel een eigen verantwoordelijkheid is van weggebruikers. De regering is er in elk geval voorstander van om dat een eigen verantwoordelijkheid te laten zijn. Ook de RDW en de ANWB zijn niet voor een verplichting.

Er zijn ook vragen gesteld over het zoutsysteem. Ik denk dat wij lessen moeten trekken uit de manier waarop wij het nu hebben gedaan. Misschien moeten wij nog sneller naar een systeem van verdeling via zoutloketten overgaan. Er kan ingezet worden op gezamenlijke inkoop met andere wegbeheerders en in de contracten kunnen zaken als bijleveringen en het aanhouden van hogere voorraden nog sneller worden geregeld. Dat zijn allemaal interessante punten om bij onze eigen evaluatie te betrekken. Hoewel het redelijk goed is gegaan met het zout, kan met vereende kracht het risicoprofiel in de toekomst nog verder worden beperkt.

Ik kom nu op het terrein van de staatssecretaris, namelijk dat van de fiets. Daar zijn verschillende vragen over gesteld. Ik had al gezegd dat fietspaden een primaire verantwoordelijkheid zijn van provincies, waterschappen en stadsregio's. Bij slechte prestaties kan men ook in de regio zelf de decentrale overheid hierop aanspreken. Vanuit het Rijk wordt de Fietsersbond gevraagd om klachten en ook goede voorbeelden te inventariseren. Ik heb hier zojuist de bereidheid getoond om vervolgens de inventarisatie van waar het goed ging, waar fout en wat men van elkaar kan leren te agenderen in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Als dat is gebeurd, zal ik de Kamer informeren over hoe dat is gevallen, in de goede zin des woords, bij de decentrale overheden en hoe zij het hebben geapprecieerd.

De heer Roemer vroeg wat wij gaan doen met klachten over gemeenten die nagelaten hebben hun fietspaden sneeuwvrij te maken. Mij is bekend dat er bij de Fietsersbond veel klachten zijn binnengekomen over door sneeuw onbegaanbare fietspaden. De fietsersbond constateert grote verschillen tussen gemeenten op dit punt. Het sneeuwvrij maken is een decentrale verantwoordelijkheid. Ik ondersteun de oproep van de Fietsersbond, mede namens de staatssecretaris, aan gemeenten om de hoofdfietsroutes zo goed mogelijke sneeuwvrij te houden. Ik zal dit punt heel nadrukkelijk agenderen. Ik wil dat op dit punt decentraal niveau kritische zelfreflectie plaatsvindt over hoe dit beter kan. Net zo goed als het spoor en de weg, moet ook het fietspad berijdbaar blijven in barre wintertijden.

De Fietsersbond geeft overigens aan dat sneeuw op fietspaden het beste kan worden bestreden door de inzet van schuif- en borstelwagens. De opspattende pekels langs de broekspijpen lijkt mij voor een fietser geen prettige ervaring. Gebrek aan zout hoeft voor fietsend Nederland geen belemmering te zijn, want fietspaden kunnen op een andere manier sneeuwvrij worden gemaakt en gehouden. Dat heeft zelfs de voorkeur.

Noodreparaties worden direct gedaan. Die dienen in ieder geval de komende dagen en weken te worden gedaan. De overige reparaties worden uit het oogpunt

Eurlings

van kosten en baten opgenomen in de planning van het regulier onderhoud voor dit jaar. Tegen mevrouw Roefs zeg ik dat het laatste niet tot gevolg zal hebben dat er files en oponthoud ontstaan. De wegen kunnen namelijk gewoon worden gebruikt. Dat neemt niet weg dat die wegen er minder goed aan toe zijn dan van tevoren, maar die zullen gelijktijdig met het regulier onderhoud worden aangepakt. Een lichtpuntje is dat de schade aan het wegdek gelukkig veel minder groot is dan vorig jaar.

De **voorzitter**: De heer Roemer wil nog een vraag stellen.

De heer **Roemer** (SP): Eén van mijn vragen is niet beantwoord.

De **voorzitter**: Dan beschouw ik die niet als een nieuwe interruptie.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg de minister om een reactie te geven op het besluit van de NS voor onderhoudsbeurten aan treinstellen gedurende acht dagen in plaats van twee dagen.

Minister **Eurlings**: Vindt de heer Roemer het goed als ik daarop in tweede termijn reageer?

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dat goed als de voorzitter het in geval van nood mogelijk maakt om daarover in derde termijn een motie in te dienen indien het antwoord mij niet bevalt.

De **voorzitter**: Dat wordt wel heel ingewikkeld.

De heer **Roemer** (SP): Laat de minister die reactie maar in tweede termijn geven.

De **voorzitter**: Ik inventariseer of er onbeantwoorde vragen zijn. Leden kunnen hun onbeantwoorde vragen nogmaals stellen.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vroeg de minister waarom het rondom Amsterdam op 6 januari een puinhoop werd, ondanks dat Meteo Consult al iets na 13.00 uur aan de diensten een weerwaarschuwing had afgegeven.

Minister **Eurlings**: Mij is gezegd dat er ruim voor de spits is gestrooid, maar dat er een te grote hoeveelheid sneeuw is gevallen. De sneeuwstorm was dus heviger dan werd verwacht. Ik zeg expliciet dat Meteo Consult heel vroeg heeft gewaarschuwd. Het KNMI heeft ook ruim voor de spits een voorwaarschuwing gegeven, namelijk om 15.06 uur. Het punt was dat er te weinig zout beschikbaar was.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Twee vragen zijn niet beantwoord. De eerste was of er onvoldoende winterbanden beschikbaar waren voor de bussen. Die zijn immers ook uitgevallen. Zo nee, wat was dan de reden van de uitval? De tweede vraag was waarom het spoor via de weg bereikt moest worden, terwijl dat ook via het spoor mogelijk was geweest. Daarover was ik verbaasd.

Minister **Eurlings**: In antwoord op de tweede vraag van de heer Cramer zeg ik dat het maar de vraag is of het inderdaad mogelijk was om het spoor overal via het

spoor te bereiken. Op sommige plaatsen functioneerde het spoor immers zeer slecht. Ik wil die vraag betrekken bij de evaluatie. Hetzelfde geldt voor de vraag van de heer Roemer over de onderhoudsbeurten door de NS. Ik zal die vragen dus zo snel mogelijk schriftelijk beantwoorden, want ik en anderen hebben die technische kennis op dit moment niet paraat.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp de gezichtsuitdrukking van de minister, maar ik stem met zijn voorstel in. Het punt is echter wel dat dit op 1 februari aanstaande moet ingaan. Graag wil ik weten of de minister daarvan op de hoogte is. Zo ja, wat vindt hij daarvan en zal hij tijdig ingrijpen? Anders is er geen enkele mogelijkheid meer om daaraan iets te doen.

Minister **Eurlings**: Ik zal de Kamer daarover ruim voor 1 februari berichten. Dat zal ik ook doen op het punt van de bussen en de winterbanden.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Twee vragen zijn niet beantwoord. De eerste vraag was of de minister een indicatie kan geven van de totale kosten. De tweede vraag was of hij kan garanderen dat wij in de loop van deze winter niet meer met dit soort crisissituaties te maken zullen krijgen.

Minister **Eurlings**: Dat laatste kan ik niet doen. Dat is heel simpel, want de maatregelen die wij moeten nemen om ons spoornet veel sneeuwbestendiger te maken, vergen enige tijd. Ik heb wel gezegd dat ik het echt niet acceptabel vind als dit zich vanaf een volgende winter nog kan voordoen. Zonder vooruit te lopen op het onderzoek naar de oorzaken, is wel zichtbaar dat de alertheid van de organisaties nu in elk geval op een dusdanig niveau is dat de tweede wintergolven minder ernstige gevolgen had dan de eerste. Wij kunnen erop vertrouwen dat wat dat betreft alles wordt gedaan wat nu mogelijk is. Die extra maatregelen kunnen natuurlijk niet stante pede worden genomen, mevrouw Verdonk. Daarvoor is enige tijd nodig.

Het eerste punt betrof de totale kosten. Ik kom daarop nader terug. Ik heb eerder doen schrijven dat de kosten op de weg, even uit mijn hoofd, in de miljoenen lopen volgens theoretische aannames en berekeningen. Ik geloof dat ik 8 mln. heb genoemd, maar er is sprake van een range, afhankelijk van de wijze waarop de kosten precies worden berekend. Ik heb zojuist gezegd dat het beeld zich in het Verenigd Koninkrijk opdiende dat een en ander op een gegeven moment 600 mln. pond per dag zou kosten.

Dan nog, mevrouw Verdonk, vallen kosten in termen van maatschappelijk schade – het zijn allemaal theoretische rekenmodellen – voor mij in het niet bij de ellende die heel veel reizigers hebben gehad. Niet meer thuis kunnen komen, niet meer weten waaraan je toe bent, niet naar vrienden of familie kunnen gaan, niet bij je werk aankomen, 's avonds niet thuis komen: dat is ellende waarbij ik het niet eens heel relevant vind om daaraan een soort kostenpost te hangen. Ik vind het gewoon ellende die maatschappelijk gezien niet acceptabel is. Dat is het hoofdsignaal dat ik vandaag heb willen geven.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Voorzitter. De chaos op het spoor is niet acceptabel. Dit nooit meer. Dit zijn niet mijn woorden, maar de woorden van de minister. De minister zei: "Het is niet acceptabel dat je in zo'n situatie terecht komt." Dat is echter wel gebeurd. Dat is, mijnheer de minister, gebeurd onder uw politieke verantwoordelijkheid. U hebt heel veel reizigers in de kou laten staan. Ik hoorde het u net prachtig zeggen. U hebt hen helemaal in de barre kou laten staan. Dat is maatschappelijk onverantwoord.

Wat ik nu zo mis in dit debat vandaag, is een excuus van u aan al die mensen die daar uren in de barre kou hebben gestaan, tevergeefs wachtend op een trein of zittend in de auto en wachtend tot er eindelijk een beetje ruimte kwam. Bent u van plan om die excuses te maken aan al die mensen met wie u zojuist zoveel medelijden toonde?

Ik dien drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gebruik van winterbanden de remweg van een auto bij gladheid met de helft vermindert;

overwegende dat in de ons omringende landen, bijvoorbeeld Duitsland, winterbanden verplicht zijn;

verzoekt de regering, vóór de zomer een plan te presenteren om het gebruik van winterbanden te stimuleren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Verdonk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 89 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland een distributieland en een transitoland is;

overwegende dat het niet te begrijpen is dat de minister na drie weken sneeuw op 8 januari aan de Kamer schrijft dat er nog slechts strooizout is voor twee tot vier dagen;

verzoekt de regering, toe te zeggen dat er voor de rest van de winter genoeg strooizout is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Verdonk en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 90 (32123-A).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de eerste sneeuwperiode plaatsvond tussen 17 december en eind december;

overwegende dat er in die periode blunders zijn gemaakt door ProRail en de NS waarvan veel reizigers de dupe zijn geworden;

overwegende dat de minister toen niet heeft gevraagd om concrete maatregelen om een eventuele volgende sneeuwperiode aan te kunnen doch slechts vroeg om een evaluatie;

overwegende dat de president-directeur van ProRail openlijk heeft gezegd: "we hebben niet geleverd wat we moeten leveren";

verzoekt de regering, bij het beoordelen van de evaluatie ook het functioneren van de directie en de raad van commissarissen van ProRail en de NS te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verdonk en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 91 (32123-A).

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Er zijn excuses gemaakt aan de reiziger en de minister heeft een harde oorvijs uitgedeeld aan de directie van ProRail en van NS. De minister heeft zelf een hele verantwoordelijkheid op zich genomen met de woorden "dit wil ik niet meer". Ik dank de minister voor het lef dat hij daarmee toont. Hij kan wel strakke afspraken met beide organisaties maken, maar hij kan het weer niet beïnvloeden. De verantwoordelijkheid die hij daarmee neemt, is sterk. Ik ga ervan uit dat de minister de oorvijs ook nog bespreekt met de raad van commissarissen van beide bedrijven.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp de heer Koopmans niet. Hij vindt het sterk dat de minister verantwoordelijkheid neemt, maar de minister heeft toch de verantwoordelijkheid voor het functioneren van het spoor, dus voor het functioneren van ProRail en NS als overheidsbedrijven? Als hij een oorvijs aan die bedrijven uitdeelt, deelt hij die eigenlijk toch ook aan zichzelf uit?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik had van een liberaal een andere opstelling verwacht. De conclusie van de heer Aptroot is niet terecht. ProRail en NS zijn zelfstandige bedrijven waarvan de aandelen in handen zijn van de Staat. Er is daarbij sprake van separate raden van



De heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat
© M. Sablerolle – Gouda

commissarissen. De overheid verleent de concessie aan deze bedrijven en maakt daar afspraken mee. Je kunt niet de verantwoordelijkheid zo een-op-een doortrekken als de heer Aptroot doet. Daarom vind ik het juist zo knap dat deze minister wel heel scherp de verantwoordelijkheid op zich neemt en dat hij na de oorlog die hij heeft uitgedeeld, hier ook hard uitspreekt dat hij ervoor zal zorgen dat dit niet meer zal gebeuren.

Het is van groot belang dat de staatssecretaris nog spreekt met gemeenten met trammaatschappijen. Het is heel bijzonder – mevrouw Roefs weet dat ik het altijd graag over Amsterdam heb – dat het tramverkeer in Amsterdam voortreffelijk verliep, terwijl het in Den Haag een totale puinhoop was. Dat lijkt mij zeker een gesprek waard.

Omdat ik niet van paniek houd en ook niet van paniek over de vraag of er al dan niet voldoende zout in huis is, de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in het vervolg een grotere voorraad strooizout aan te houden en/of eerder over te gaan tot bijbestellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Koopmans en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 92 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De minister zal ervoor zorgen dat dit niet meer gebeurt. Dat had hij natuurlijk al veel eerder moeten doen, want dit was allemaal niet nieuw. Ik wacht het onderzoek dan ook met heel veel spanning af. De minister heeft de onderzoeksvragen in

een brief aan de Kamer gemeld. Daar stond echter niet de vraag bij over dezelfde problemen in 2006. Is hij die vraag vergeten? Hoe zit dat?

Het komende onderzoek moet extreem goed zijn en grondig antwoord geven op alle vragen die vandaag gesteld zijn. Ik ben het met mevrouw Verdonk eens dat daar ook conclusies bij horen aan de hand van de vraag: is het nog wel acceptabel wat er is gebeurd? Het onderzoek moet overduidelijk onafhankelijk zijn. Het moet geen goedpratertje zijn en zeker geen lijst waarbij de meest relevante vragen niet bekeken zijn.

Er is even gesproken over bonussen. Dat is een vreemde discussie omdat wij het eerder hadden over de vraag of er al dan niet tot ontslag moet worden overgegaan.

Tot slot dien ik twee moties in. De eerste heeft te maken met het spooronderhoud dat wij hebben uitbesteed aan de markt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het onderhoud aan het Nederlandse spoor onderhevig is aan marktwerking;

constaterende dat er zich vooral de laatste jaren relatief veel incidenten hebben voorgedaan waarbij er sprake was van achterstallig onderhoud dan wel problemen met het onderhoud;

verzoekt de regering om onafhankelijk onderzoek te doen naar de kwaliteit en de kwantiteit van het spooronderhoud van de laatste tien jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 93 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Zoals ik in mijn eerste termijn al heb gezegd, lijkt het ons de hoogste tijd om te bekijken of wij alle mensen die met het spoor te maken hebben weer onder één dak kunnen krijgen, zodat er echt sprake is van samenwerking op het Nederlandse spoor. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail, de Nederlandse Spoorwegen en NedTrain samen verantwoordelijk zijn voor het goed functioneren van het Nederlandse spoor;

constaterende dat het uit elkaar trekken van de gezamenlijke verantwoordelijkheid door deze onder te brengen bij

Roemer

drie verschillende organisaties kan leiden tot onduidelijkheid en gebrekkige samenwerking;

verzoekt de regering om onafhankelijk onderzoek te doen naar de mogelijkheden van samenvoeging van ProRail, NS en NedTrain,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 94 (32123-A).

De heer **Roemer** (SP): Ik had nog een derde motie, maar die ging over conclusies. Het lijkt me zuiver om die motie te bewaren tot het debat dat wij zullen voeren nadat de conclusies en het rapport aan de Kamer zijn verzonden.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoord. Mijn conclusie uit dit debat is dat de minister eigenlijk met veel woorden tegen de reizigers zegt: sorry dat dit gebeurd is; sorry, dit had veel beter aangepakt moeten worden. De minister haalt ook nog uit naar NS en ProRail. Je zou eigenlijk kunnen zeggen: hij baalt van en haalt uit naar NS en ProRail. Dat lijkt me ook uitermate terecht. ProRail, NS en de minister hebben te sloom gereageerd om het spoor up to date te hebben voor winterse buien. Dan is het interessant om te horen dat de minister zegt "dit nooit meer", en dat hij op een interruptie van mij zegt dat hij hierop ook is af te rekenen. De minister had heel goed begrepen dat ik dat nauwkeurig in de gaten zou hebben. Maar begrijp mij goed: ik heb liever dat het snel geregeld wordt dan dat we nu snel de minister wegsturen. Alles op zijn tijd. Het kan dicht bij elkaar liggen, maar alla.

Het viel mij ook op dat de minister veel zei over de weersomstandigheden. Hij leek bijna de Piet Paulusma van de politiek. Onder winterse omstandigheden moet de trein echter gewoon rijden. Wij wachten het onderzoeksrapport van eind januari af. Begin maart komt het actieplan. Het lijkt erop dat reizigers nog een tijdje moeten klunen op het spoor, maar zo kort mogelijk, als het aan GroenLinks ligt.

Ik zou zeggen: nog geen zand erover; de kou is nog niet helemaal uit de lucht. Het gaat er namelijk ook om of de minister nu zijn pittige woorden in praktijk kan omzetten. Dat vind ik zeer belangrijk voor de treinreizigers in Nederland. Het was natuurlijk gewoon een geblunder van jewelste en daar hadden de reizigers het meest last van.

□

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Iedere partij had vanmiddag bij dit debat zijn eigen manier om de onvrede over NS en ProRail naar voren te brengen. In ieder geval was heel duidelijk dat de onvrede enorm breed werd gedeeld, overigens ook door de minister. We zijn dus heel erg benieuwd wat het onderzoek naar voren brengt en we zien erg uit naar het debat dat we daarover nog zullen hebben.

□

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dit was eens maar nooit weer, zei de minister, maar dat klopt niet. De uitdrukking "Een ezels voet stoot zich in 't gemeen niet twee keer aan dezelfde steen" klopt misschien wel, maar dat geldt dan niet voor NS, ProRail en de regering. Het was vier jaar geleden gedonder op het spoor. Nu is het weer winters weer en precies hetzelfde gedonder. Voor de conclusies wacht ik toch maar het onderzoek af. Ik zeg daarbij wel het volgende. De minister heeft NS en ProRail om onderzoek gevraagd en NS en ProRail hebben dat uitbesteed. Dat kan leiden tot een goed, onafhankelijk en gedegen onderzoek, maar ik weet dat niet. Ik houd me dus het recht voor om straks te zeggen: dit was qua onderzoeksopdracht, qua diepgang en qua onderwerpen niet wat wij als VVD willen. Dan moet het parlement zelf maar gaan onderzoeken. Laten wij echter hopen dat het zo kan.

Ik heb drie moties, maar ik dien ze niet in. Ik vind namelijk dat het deels niet meer nodig is en deels zullen de conclusies later komen. Ik wilde vragen om een plan van aanpak om de problemen op te lossen. Collega Koopmans sprak hier ook over. Volgens mij wil de minister dit ook dus die motie hoef ik niet meer in te dienen. Ik had een motie om te kijken naar de consequenties voor de samenstelling van directies en raden van commissarissen. Dat zit echter al in een door mij medeondertekende motie van collega Verdonk. Daar stond overigens in dat ik geen prestatiebeloning over 2009 zou willen. Ik heb de indruk dat de Kamer dat ook breed vindt. Het is hier gehoord, ook door de medewerkers van de beide bedrijven hier aanwezig op de tribune. Zij geven het wel door aan hun directies. Ik kan me niet indenken dat het onbeschaamde feit zou gebeuren dat de verantwoordelijke medewerkers, dat wil niet zeggen iedere medewerker, van deze twee bedrijven een prestatiebeloning krijgen. Mijn derde motie ging over de verontwaardiging dat het vier jaar nadat het een ellende was op het spoor weer mis is gegaan en had ook betrekking op de verantwoordelijkheid van de regering. Ook die conclusies stel ik even uit. Daar praten wij over als het rapport er is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoor de heer Aptroot dus eigenlijk zeggen tegen de mensen van NS en ProRail die voor de bonus in aanmerking komen en te maken hebben gehad met deze problematiek, dat zij daarvan af moeten zien. Maak alvast een gebaar door zelf te zeggen dat je geen prestatiebeloning hoeft. Ik ben dat van harte met de heer Aptroot eens. Ik wil graag samen met hem die oproep plaatsen en ik hoop dat ik hem goed heb begrepen. Wellicht kan de minister zich ook nog even bij deze actie aansluiten.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik koester dit moment. Mevrouw Van Gent en ik zijn het eens over zoiets als beloningen. Dat is echt uniek; GroenLinks en de VVD! Ik koester dit moment. Nu even serieus: de minister heeft het gehoord. Hij stelt zijn standpunt hierover uit tot hij alle feiten heeft, maar ik denk dat hij het goed gehoord heeft. Ik doe inderdaad een beroep op de betrokkenen. Wees verstandig. Lok geen fanate reacties van ons uit, want als het niet gebeurt zoals wij nu verwoorden, is er een probleem.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. De minister gebruikt inderdaad stevige woorden en zegt dat de ellende definitief voorbij moet zijn. Toch benadruk ik nogmaals dat er wel aan het juiste verwachtingsmanagement gedaan moet worden en dat wij het weer niet in de hand hebben. Het kan zo maar weer een keer echt goed sneeuwen en goed fout zitten op zowel de weg als het spoor.

Dank voor de toezeggingen over de systeemsprong in de informatievoorzieningen. Wij zijn daar zeer benieuwd naar. Of het onderhoud al dan niet achterstallig is of achterloopt, vraag ik me af. In de kranten staan toch duidelijke berichten. Ik zou daar een reactie van de minister op willen krijgen, al dan niet schriftelijk. Die berichten zeggen dat het komt omdat wisselverwarming zijn uitgezet. Dat heeft niets met onderhoud te maken. Dan kun je wel vragen om nieuwe systemen – en daar zijn ook prachtige systemen voor – maar dit kan echt niet.

Ik denk dat wij de minister moeten vragen een visie op het strooien te ontwikkelen. Het kan niet zo zijn dat wij altijd alle wegen tegen alles in helemaal sneeuwvrij moeten willen hebben. Dat doen ze in het buitenland waar het wat vaker sneeuwt, ook al lang niet meer.

Wij wachten het rapport van de minister met het onderzoek af.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kies mijn woorden niet licht. Zeker als ik mijn eerste termijn begin zoals ik gedaan heb, betekent dat wat. Ik heb aangehaald dat zowel de president-directeur van de Nederlandse Spoorwegen als de president-directeur van ProRail nadrukkelijk heeft gezegd dat het hen spijt richting de reizigers dat het zo gegaan is en ook dat zij vinden dat dit op die manier nooit meer mag.

Nu kan ik mij hier gaan verschuilen achter de verantwoordelijkheid van organisaties en de vraag bij wie welke verantwoordelijkheid ligt. Nu kan ik mij hier gaan verschuilen achter het feit dat een onderzoek nog moet plaatsvinden en nog moet worden geconcludeerd. Maar dat is mijn bestuursstijl niet. Ik ben hier de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik ben zelf treinreiziger en ik ben in de trein vaak aangesproken door andere reizigers op dit punt. Ik heb er geen enkele moeite mee om hier te zeggen dat ik de situatie waarin de treinreizigers zijn beland zeer betreurt. Dat doe ik zonder enige restrictie. Ik ben tot op het bot gemotiveerd om er alles aan te doen om dit te voorkomen, want dit mag op deze manier niet meer. Ik wil er geen enkele onduidelijkheid over laten bestaan.

Dan komt natuurlijk de vraag: hoe voorkomen wij dit? Daarvoor hebben wij echt dat onderzoek nodig. In den brede was inderdaad het gevoelen dat na de maatregelen van staatssecretaris Schultz het sein "winterproof" op groen stond. De vraag is dus: is die conclusie ten onrechte getrokken of hebben zich nu andere problemen voorgedaan? De hoofdvraag die voor ons ligt, is: hoe voorkomen wij dat over een aantal jaren u of uw opvolgers met mij of mijn opvolger of opvolgster weer in dezelfde discussie belanden? Ik wil dit zo helder als

mogelijk gezegd hebben, omdat ik houd van een bestuursstijl waarin mensen zich niet verschuilen, maar gewoon recht ervoor staan. Ik loop daar niet voor weg. Dit moet gewoon niet meer op deze manier kunnen plaatsvinden.

Ik kom bij de moties. De eerste motie van mevrouw Verdonk vraagt om een plan te presenteren om het gebruik van winterbanden te stimuleren. De motie is een beetje onduidelijk, want eerder pleitte mevrouw Verdonk voor een verplichtstelling van winterbanden. Nu spreekt de motie over "stimuleren", maar het dictum haalt wel aan dat in Duitsland winterbanden verplicht zijn. Als nu heel helder is dat er niet meer wordt gevraagd om een verplichting, maar dat mevrouw Verdonk eigenlijk vraagt om nog eens met organisaties zoals de ANWB te kijken hoe je richting de volgende winter extra op het netvlies krijgt "mensen, ben verstandig, denk aan de winterband", dan wil ik deze motie gaarne overnemen of gaarne uitvoeren. Dan zie ik die positief tegemoet.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Ik herinner mij ook nog die bepaalde woorden die je moet gebruiken. Ik ben blij met deze toezegging van de minister. Ik bedoel inderdaad "stimuleren", want ook ik ben voor eigen verantwoordelijkheid en ik zie ook de punten die hij noemt. Als ik in eerste termijn "verplichten" heb gezegd, was dat het foute woord. Dat is nooit mijn bedoeling geweest; het gaat om stimuleren. Ik ben tevreden met de toezegging van de minister. Dank.

Minister **Eurlings**: Prima.

De **voorzitter**: Is de motie daarmee overgenomen door de minister?

Minister **Eurlings**: Ik wil die gaarne overnemen en met organisaties zoals de ANWB en de RDW bekijken hoe wij voor het volgende winterseizoen extra onder de aandacht van de mensen brengen wat de voordelen van de winterband zijn.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): En een excuus van de minister aan alle gedupeerde treinreizigers én deze toezegging. Wat een geweldig eerste debat is dit.

Minister **Eurlings**: Kijk eens. Dat wordt dan nog wat. Dan gaan wij misschien nog meer debatten met elkaar meemaken. Hartstikke goed.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): En nu de goede formulering: ik trek de motie in.

Minister **Eurlings**: Ik dank u wel.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Verdonk (32123-A, nr. 89) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom op de motie-Verdonk/Aptroot op stuk nr. 90. Ik heb daarmee een probleem, omdat zij uitstraalt dat er heel lang niets zou zijn gedaan. Zojuist heb ik in mijn debat met mevrouw Verdonk aangegeven dat er heel veel is gebeurd en dat wij continu zijn bezig geweest. Er kwam een moment dat ik als minister er niet meer mijn hand voor in het vuur durfde te steken dat het sowieso goed zou gaan. Ik vond

Eurlings

het toen reëel om ook het zwarte scenario te communiceren, zodat het in elk geval duidelijk was dat er een risico was. De uitspraak van de motie, "verzoekt de minister, toe te zeggen dat er voor de rest van de winter genoeg strooizout is", is gewoon in lijn met onze inspanning. Ik beschouw de uitspraak dan ook als een ondersteuning van onze aanpak. Naar onze informatie hebben onze inspanningen ertoe geleid dat er echt voldoende voorraad is voor de resterende winter.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Garandeert de minister hierbij dus dat er voor de rest van de winter genoeg strooizout is? Dat hoorde ik de minister zeggen.

Minister **Eurlings**: Ja. Natuurlijk kun je weer heel extreme situaties hebben; stel je voor dat er opeens weet-ik-niet-wat gebeurt! Maar voor redelijk normale winterse weersomstandigheden hebben wij absoluut voldoende zout. Ik maak een voorbehoud voor echt heel extreme toestanden, maar dat weet je never nooit. Dat weet geen enkel land in Europa.

Mevrouw **Verdonk** (Verdonk): Goed, dan houden wij deze motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Verdonk en de heer Aptroot stel ik voor, hun motie (32123-A, nr. 90) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ook in de motie-Verdonk/Aptroot op stuk nr. 91 is de overweging weer iets anders dan het verzoek, in die zin dat de overweging uitstraalt dat er geen concrete maatregelen zijn genomen. Nee, wij gaan concrete maatregelen nemen en daarom hebben wij de evaluatie keihard nodig. Die doen wij niet om te evalueren, maar voor het nemen van maatregelen. Dit wil ik for the record gezegd hebben. Als ik daaroverheen stap, vind ik de oproep in de motie, om bij het beoordelen van de evaluatie ook het functioneren van tal van mensen te betrekken, ook weer ondersteuning van beleid. Dat nemen wij natuurlijk in onze overweging mee. Het wordt nog wat tussen ons, mevrouw Verdonk!

Ik kom bij de motie-Koopmans/Roefs op stuk nr. 92, waarin de regering wordt verzocht om in het vervolg een grotere voorraad strooizout aan te leggen en/of eerder over te gaan tot bijbestellingen. Dit past in de vervolgaanpak die ik zojuist aangaf. Wij gaan bezien of de huidige zoutcontracten niet kunnen worden aangepast om de omvang van de voorraad te verhogen en de reactiesnelheid verder te versnellen. Ik vind dus dat het relatief goed is gegaan op de weg, waarvoor ik nogmaals de organisatie dank. Wel dienen wij het risico verder te verminderen. In die zin beoordeel ik deze motie zeer positief.

De heer **Koopmans** (CDA): Neemt de minister de motie over?

Minister **Eurlings**: Ja, ik ben bereid om haar over te nemen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dan trekken wij de motie in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Koopmans/Roefs

(32123-A, nr. 92) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van behandeling meer uit.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik kom bij de motie-Roemer op stuk nr. 93, waarin de regering wordt verzocht om onafhankelijk onderzoek te doen naar kwaliteit en kwantiteit van het spooronderhoud van de laatste tien jaar. In de motie staat verder dat het onderhoud aan het Nederlandse spoor onderhevig is aan marktwerking, waarmee die negatief wordt belicht. Ik ontraad deze motie. Wij staan zelf niet zo negatief tegenover de marktwerking. Wel zeg ik de heer Roemer toe dat in het onderzoek naar het punt waarop het misging, nadrukkelijk wordt gekeken naar de overgevoeligheid voor de sneeuw, in het licht van het signaal dat altijd werd afgegeven: ons spoor is winterproof, er is geen achterstallig onderhoud. Hoe kon het zijn dat in een laboratoriumopstelling een trein sneeuwproof leek, terwijl die in de praktijk zeer sneeuwgevoelig bleek? In die zin komt het dus wel terug. Ik vind echter dat met de link met de marktwerking en achterstallig onderhoud die in de motie wordt gelegd, op zijn minst wordt vooruitgelopen op de conclusies. Dit is heel stellend in die richting. Het signaal van ProRail was altijd dat er geen sprake was van achterstallig onderhoud. Misschien zou de motie kunnen worden aangehouden tot wij een nader debat met elkaar hebben ergens in maart, als de aanbevelingen komen.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij kan de minister bij de tweede constatering niet ontkennen dat zich de laatste jaren incidenten hebben voorgedaan en dat sprake was van achterstallig onderhoud. Niet voor niets hebben wij hier besluiten genomen om achterstallig onderhoud in te halen. Dat zijn gewoon feiten. Als ik de eerste constatering er nu technisch uithaal, ondersteunt de minister dan de motie?

Minister **Eurlings**: Ik wil het laten afhangen van de conclusies van de evaluatie of wij nieuw zwaar onderzoek moeten doen naar het onderhoud in de laatste jaren, of dat wij het kunnen focussen op een aantal punten waar het volgens onderzoek misschien net is misgegaan. Ik zie geen aanleiding om nu voor de evaluatie te zeggen dat wij onafhankelijk onderzoek gaan doen naar de kwaliteit en de kwantiteit van het spooronderzoek van maar liefst de laatste tien jaar. Ik wil eerst de conclusies zien, voordat wij kunnen concluderen welk extra onderzoek er eventueel nog moet plaatsvinden. Ik waardeer uw inzet in het algemeen en zeker op het spoordossier, maar misschien kunt u de motie aanhouden, zodat wij een nadere discussie kunnen hebben als we de feiten op tafel hebben. Als u de motie op dit moment indient, moet ik haar ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de minister eerder wegkijkt van wat zich behoudens de laatste voorvallen nog meer plaatsvindt. Meten is weten, zei hij straks, maar blijkbaar alleen als het hem uitkijkt. Ik zal kijken of ik de motie aanhoud of niet, dat weet ik niet.

Minister **Eurlings**: Ik respecteer beide keuzes, maar ik denk dat de heer Roemer het met mij eens kan zijn dat ook tien jaar relatief een slag in de lucht is. Waarom geen twaalf, vijf of vijftien jaar? De enige oproep die ik hier wil doen, is dat het mij effectiever lijkt om eerst de

Eurlings

conclusies van het onderzoek af te wachten, en dan te kijken of er op dit vlak nader onderzoek moet plaatsvinden, en zo ja, in welke richting en over welke periode. Vandaar dat het een aardig idee zou kunnen zijn om haar aan te houden.

De laatste motie, die op stuk nr. 94, moet ik helaas ook ontraden, omdat wij nu juist een spoorevaluatie hebben voorliggen, ook over de ordening van het hele spoorlandschap, waarin wij hebben gezegd: ProRail, geen fratsen, meer maatschappelijke dienstverlener. Wij hebben daarin er niet voor gekozen om alles samen te voegen. Ik kan daarbij ook noemen de complicaties die het samenvoegen op Europees vlak zou hebben. Ik zie de Commissie al met haar reactie komen: die zal niet mals zijn, want het druist kardinaal in tegen de Europese regelgeving ter zake. Ik dien deze motie daarom te ontraden. Wel staat het als een paal boven water dat, mocht nu uit de onderzoeking van Twynstra Gudde en de reactie van de regering er een nieuw inzicht komen, wij dat vanzelfsprekend meenemen in onze afronding van de evaluatie. Deze motie dien ik te ontraden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, moeten de toezeggingen nog worden bevestigd? De minister zou voor 1 februari schriftelijk reageren.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik al toegezegd, dat wordt allemaal woordelijk genotuleerd.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik had de minister nog gevraagd of hij wil bevorderen dat de staatssecretaris ook met de trammaatschappijen wil spreken.

Minister **Eurlings**: Bij dezen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik zou een kardinale fout maken als ik deze vergadering niet zou schorsen.

De vergadering wordt van 17.47 uur tot 19.00 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen