

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 330**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 7 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 23 oktober 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 oktober 2012 met de reactie op het verzoek van de commissie over het verstrekken van een rapport van NS en ProRail (29 984, nr. 315);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 oktober 2012 inzake de analyse winterweer NS en ProRail (de vertrouwelijke bijlage is ter inzage gelegd, alleen voor de leden, bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer) (29 984, nr. 316);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 juni 2012 inzake het Programma winterweer op het spoor (29 984, nr. 306);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 mei 2011 met nadere informatie over back-upmogelijkheden voor relaiskasten (29 984, nr. 266);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 oktober 2012 over de Winteranalyse NS en ProRail (29 984, nr. 314);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 juni 2012 met informatie over de storing op station Utrecht Centraal op 18 juni 2012 (29 984, nr. 309);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 april 2012 met de reactie op het verzoek van het lid Van Gent over de grote verstoring van het treinverkeer in de Randstad (29 984, nr. 301);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 maart 2012 over infrastructuur- en wisselstoringen tijdens de winter (29 984, nr. 299);**
- **de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 oktober 2012 inzake de voortgang uitvoering winterweerprogramma (29 984, nr. 312).**

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Koolmees

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

**Voorzitter: Elias**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, Dik-Faber, Elias, De Graaf, Klein, Monasch, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven,

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

Aanvang 16.01 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Milieu over winterweer op het spoor. Ik zal de verleiding weerstaan om de NOS-verslaggever na te doen die zegt: buiten is het 21 graden. Dat is het namelijk op dit moment. Ik heet van harte welkom de minister en de haar vergezellende ambtenaren, de aanwezigen op de publieke tribune, de mensen thuis die ons op welke manier dan ook volgen en natuurlijk de collega-Kamerleden. Als waarnemend voorzitter wijs ik de woordvoerders erop dat de vertrouwelijke informatie uit de Analyse winterweer NS en ProRail die eerder met de woordvoerders is gedeeld in een brief en een technische briefing niet in deze openbare vergadering aan de orde mag komen, zoals is vastgelegd in artikel 38, lid 1 van het Reglement van Orde. Dat wil zeggen: niet anders dan in concluderende, algemene zin. Ik verzoek de woordvoerders om deze geheimhoudingsbepaling na te leven en deze mededeling door te geven aan eventueel later binnenkomende collega's, die mij dit nu niet horen zeggen. De spreektijd is vijf minuten per fractie in eerste termijn.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat er sinds de vorige winter heel veel werk is verzet. Als je de stukken voorbij ziet komen en het werk van de consultancybureaus doorleest – ik denk daarbij maar niet aan de tarieven, maar aan de grondigheid waarmee alles is uitgezocht – moet in ieder geval gezegd worden dat er veel studie is gedaan en veel materiaal boven tafel is gekomen. Ik beperk mijn inbreng vooral tot een aantal hoofdvragen. In lijn met onze verkiezingscampagne zou ik haast willen zeggen dat ik niet vraag om garanties, maar wel om te kijken hoever we kunnen komen. We moeten uitkijken dat we niet weer op een verkeerd spoor worden gezet.

Wat ons het meest opvalt, misschien de minister ook en wellicht alle directies bij NS en ProRail, is het volgende. Laat ik met behulp van een anekdote teruggaan naar de vorige winter, toen menig Kamerlid vanuit de directiekamers van NS en ProRail en anderszins mails kreeg waarin stond: er lag een wissel uit, er was een suicide, er stond een trein stil en dat heeft geleid tot een enorme opeenstapeling van problemen, waardoor we in deze chaos zitten. Als je de stukken nu leest, wordt er nog wel aan gerefereerd, maar heeft er een enorme kentering, een enorme ommezwaai in de analyse plaatsgevonden. Met alle respect voor die diepgaande analyse, dat maakt je als controleur van de regering ook wel weer onzeker. Nu is er opeens een totaal andere analyse: er moet een fundamentele verandering komen, er moet een fundamentele verbetering komen. Daarom stel ik heel nadrukkelijk de vraag aan de minister om nog meer het vertrouwen bij de Kamer en in ieder geval bij onze fractie neer te leggen. Ik vraag mij namelijk af of deze fundamentele verbetering een uitzwaai van de klok de andere kant op is. Zijn de andere dingen echt van mineur belang? Of zijn het de in de rapportage genoemde bijsturingprocessen op drie verschillende niveaus die uiteindelijk ertoe leiden dat de bestuurlijke processen misgaan? Graag krijg ik nog één keer de visie van de minister hierop.

Dit leidt ook tot de volgende vraag. Aan de ene kant hebben we het altijd gehad over kroonwissels, die nog altijd terugkomen in rapportages, en over personeel dat zoek is, wat ook nog steeds in rapportages terugkomt. Aan de andere kant blijkt dat we met elkaar kunnen bedenken wat we willen en dat we kunnen investeren wat we willen, terwijl de oorzaak is dat mensen niet goed met elkaar communiceren. Dat verwijt ik die mensen niet, maar de mensen die verantwoordelijk zijn voor de processen waarlangs mensen met elkaar communiceren, hebben een en ander niet helemaal goed uitgedacht. Hoe fundamenteel moeten we iets veranderen of hoezeer zit het toch veel meer bij de mensen? Hebben we het te complex gemaakt? Hebben we te veel doctorandussen die over alles met elkaar willen overleggen en te weinig mensen die gewoon met de poten in de modder een besluit durven te nemen omdat die trein van A naar B moet? Ik heb soms het gevoel, en dat blijkt ook uit de analyse van de problemen met het winterweer, dat de oplossingen voor die problemen mensen uit het lood hebben geslagen. In plaats van dat deze oplossingen bijdroegen aan het oplossen van de problemen die ontstonden door het winterweer, werd opeens het routinematig handelen en denken doorbroken, waardoor mensen uit het lood werden geslagen. In deze rapportage komt heel erg naar voren dat het gaat om mensen. Graag verneem ik van de minister hoe we dat element zekerder kunnen krijgen. In het licht van de fundamentele verbetering moet ik toch het ordeningsvraagstuk aan de orde stellen, dat ongetwijfeld nog vaker zal langskomen. Ziet de minister in het kader van deze analyses aanleiding om opnieuw te kijken naar de ordening? Ik hoef daarover geen algemene beschouwing te hebben, maar het is duidelijk dat er opnieuw naar de ordening gekeken moet worden. Bij het winterweer is eigenlijk alleen sprake van het uittesten hoe de processen verlopen in een extreme situatie. Waarom heeft de minister niet bepaalde keuzes gemaakt die wel degelijk in rapporten naar voren komen? Zou zij nog eens nader willen inzoomen op een aantal besluiten dat voorligt? Allereerst de vergelijking met het buitenland. Als je de «ProRails» van deze wereld vergelijkt, blijkt dat in heel veel landen het onderhoud niet geoutsourcet is. Bij ons is dat wel gebeurd. Nergens in de rapportage wordt de optie neergelegd dat ProRail het onderhoud weer zelf ter hand neemt. Graag verneem ik daar de mening van de minister over. Er is al vaker gezegd dat in Nederland machinisten en conducteurs niet handelingsbevoegd zijn op het moment dat er een calamiteit is ontstaan. Men moet op de trein blijven. Daar is veel voor te zeggen vanuit het perspectief dat ongevallen moeten worden tegengegaan. De vraag is echter of daar echt een causaal verband tussen bestaat. Het wordt genoemd, maar het wordt nooit ergens geopperd. Op het moment dat je conducteurs of machinisten meer vrijheid geeft, kun je misschien meer problemen oplossen. Het mag nooit ten koste gaan van de veiligheid, maar ik wil toch heel expliciet gevraagd hebben of er een causaal verband tussen bestaat. De aanrijtijden zijn in andere landen minder dan vijftien minuten. Ik heb uit allerlei rapportages die we hebben gekregen, begrepen dat op een aantal plekken ploegen bij wijze van spreken naast de wissels gaan zitten of in kleine rayons. Als ik kijk naar de organisatie in Nederland, vraag ik mij af of de aanrijtijden van vijftien minuten wel voldoende zijn gewaarborgd, ook in de komende winter.

De heer **Bashir** (SP): De heer Monasch snijdt een terecht punt aan, namelijk dat op het moment dat er problemen ontstaan, machinisten van de NS niet altijd de bevoegdheid hebben om in te grijpen op het spoor. De SP heeft het idee opgevat om hier wat aan te doen door ervoor te zorgen dat NS-medewerkers voortaan wel die bevoegdheid hebben, eventueel via een opleiding. Hoe kijkt de PvdA daartegen aan?

De heer **Monasch** (PvdA): Bij ons is de absolute bottomline dat het niet de veiligheid van machinisten en conducteurs in gevaar mag brengen. Dat zal voor de SP niet anders zijn. Daarom vraag ik heel expliciet aan de minister of er een causaal verband tussen zit. Het kan ook aan heel andere zaken liggen. Het wordt af en toe wel gesuggereerd, maar het wordt in de rapporten niet hardgemaakt. Voordat ik uw vraag beantwoord, wil ik dat graag horen. Als de minister tegen ons zegt dat dit ten koste gaat van de veiligheid, zet ik er meteen een dikke streep door. Als u opties hebt om het wel te onderzoeken, wil ik graag met u meegaan. Het mag echter nooit ten koste gaan van de veiligheid van het personeel.

De heer **Bashir** (SP): Uiteraard acht de SP veiligheid ook hoog. Op het moment dat het niet veilig kan, moet het veilig gebeuren. Daarom stellen we scholing voor, opdat de machinisten over de juiste papieren beschikken, met de veiligheid rekening gehouden kan worden en opgetreden kan worden op het moment dat er calamiteiten zijn. Ik hoop dat de PvdA meegaat in die lijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Monasch, u gaat afronden of bent al klaar, toch?

De heer **Monasch** (PvdA): Ik was er al bang voor dat u dat zou zeggen, maar ik ben net halverwege in deze belangrijke materie.

De **voorzitter**: U bent ruim door uw tijd heen. Een enkele afrondende opmerking mag u nog maken, want ik ga niet ontzettend lopen millimeteren.

De heer **Monasch** (PvdA): Het klopt. Ik had meteen bij de procedure moeten ingrijpen om meer spreektijd te eisen. Dat is mijn fout.

De **voorzitter**: Ik zou de spreektijd die u hebt maar nuttig gebruiken.

De heer **Monasch** (PvdA): Laat ik één belangrijk punt eruit halen: de aangepaste dienstregeling. Er is een meteomodel opgezet. Daarin is een aantal criteria opgenomen: bij zoveel graden vorst en bij zoveel sneeuwval passen we de dienstregeling aan. Als je goed naar die rekensom kijkt, is toch de vraag of het geen paardenmiddel is. Want wat staat er in het rapport? In de afgelopen tien jaar had het spoor er volgens de huidige normen 120 dagen uit gelegen. Maar, zo staat ook in het rapport, daar komen nog eens 36 dagen bij die we überhaupt niet hadden kunnen voorzien. Een eenvoudige optelsom leert dat de dienstregeling er in het komende jaar vijftien tot zestien dagen uit ligt, aangepast wordt, terwijl we maar in zes gevallen zeker berekend kunnen hebben dat we goed zitten. Ik vraag mij af of er niet is afgewogen om tegen de Nederlandse bevolking te zeggen: sorry, het gaat zes keer mis; we weten niet wanneer dat zal zijn, maar daarmee besparen we heel veel andere dagen waarop we misschien een ingreep doen die niet had moeten plaatsvinden. Ik zeg niet dat ik de wijsheid in pacht heb, maar de rekenmethode doet wel de wenkbrauwen fronsen of we niet met een te zwaar middel bezig zijn, temeer ook omdat de afgelopen winter heeft geleerd dat het opstarten van een nieuwe dienstregeling wel heel veel tijd heeft gekost. In de analyses ligt heel erg het accent op het mensenwerk, de bijsturingsprocessen, de afstemming met elkaar. Dat laat onverlet dat er nog heel veel punten rond infrastructuur, maar ook rond personeel, als oorzaak van het misgaan worden gegeven. Ik geef één voorbeeld ter illustratie. Op die bewuste dag werden 124 storingen veroorzaakt doordat personeel zoek was. Mij dunkt dat een aantal van 124 storingen in Utrecht en Amsterdam enorm is. Helt het rapport niet te makkelijk over naar één kant, terwijl dit soort zaken toch een heel reëel probleem is waardoor zaken uiteindelijk out of control zijn? Ik hoor graag de taxatie van de minister hiervan. In het

rapport staat: nee, er zijn wel problemen, maar daardoor raakt het niet out of control. Slaat de balans in die conclusies niet wat door naar alleen maar die bijsturingprocessen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Vindt de heer Monasch dat er meer geld uitgetrokken moet worden voor het spoor? Als we naar landen met winterweer kijken waar het wel lukt, liggen de investeringen zowel aan de operationele kant als aan de communicatiekant en de technische kant hoger.

De heer **Monasch** (PvdA): Als er op een gegeven moment ergens meer geld voor nodig is om een probleem op te lossen, kun je er met elkaar over praten. Het aardige, of zo u wilt het schokkende, van deze analyse is dat er fantastische schema's zijn ontworpen voor de bijsturing, maar dat men op de een of andere manier niet goed met elkaar communiceert. Redenen daarvoor zijn dat er te veel regio's zijn, dat te veel verschillende partijen elkaar aankijken terwijl een van die partijen beslissingen moet nemen. Daar kun je miljoenen of miljarden in stoppen, maar als mensen niet met elkaar gaan praten, zul je het probleem niet oplossen. Laten we eerst de problemen gaan oplossen voordat we er bakken met geld bij slepen. Dat er misschien elders op het spoor meer geld bij moet, is een andere discussie. Daarover wil ik graag meedenken, maar het gaat nu om de discussie hoe we het beter krijgen. Ik lees niet dat geld het grootste probleem is in allerlei bijsturingprocessen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag was niet zozeer wat de heer Monasch in de stukken leest, als wel wat de positie van de PvdA is. Wat is de positie van de PvdA als zou blijken dat zowel voor het oplossen van de technische problemen als voor het stroomlijnen van de communicatieproblematiek meer geld nodig is?

De heer **Monasch** (PvdA): Over twee of drie weken vindt de begrotingsbehandeling van I en M plaats. Het PHS is daar onderdeel van, waarin allerlei geld wordt vrijgemaakt voor het spoor. Als de minister op een gegeven moment op basis van alle rapporten met conclusies komt dat er meer geld bij moet, en GroenLinks misschien op eigen initiatief, dan kijken we daarnaar. Laten we efficiënt omgaan met belastinggeld. Op dit moment liggen die conclusies echter niet ter tafel. Er ligt wel ter tafel dat er beter gecommuniceerd moet worden en dat allerlei besturingsprocessen beter moeten. Laten we daar het accent op leggen. Als vervolgens blijkt dat er kroonwissels moeten worden aangelegd waar nu geen geld voor is, kunnen we met elkaar doorpraten, maar dan laat ik het initiatief eerst even bij de minister.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Nog een paar weken en dan is het, na de herfstblaadjes, eindelijk winter. Veel treinreizigers raken meteen van de kaart als ze aan het winterweer denken. Dat associeer je toch snel met het stranden op ijzige stations, terwijl je je handen moet warmen aan een gratis kop koffie. Of we de komende winter sneeuw krijgen, kan niemand ons zeggen, aangezien weersverwachtingen altijd lastig blijven. Kijk maar naar de afgelopen dagen. Wie had verwacht dat we zo mooi weer zouden krijgen? We moeten echter wel voorbereid zijn op de winter. Daarom is het goed dat we dit debat voeren. Niet alleen de winter kan verrassen, maar ook de treinen in de winter kunnen verrassen. Dat hebben we in de afgelopen winters ook gezien. Ook de SP erkent dat er veel problemen kunnen ontstaan als er opeens heel veel sneeuw tegelijk valt of als het heel erg koud wordt en vriest. Datzelfde zie je ook op de weg en op de luchthavens. Het echte probleem is hoe daarna wordt gehandeld. Als je daarna niet kunt communiceren en nog dagenlang problemen hebt, en

vervolgens ook nog net doet of je neus bloedt, dan kun je uiteraard geen begrip van de reizigers meer verwachten.

Over de problemen is ons van alles wijsgemaakt. Zo zouden de problemen met het winterweer slechts aan de wissels liggen of alleen aan treinen die dienst weigerden. De SP heeft echter altijd gezegd dat het niet alleen hieraan kan liggen en dat er meer aan de hand moet zijn. Gelukkig wordt dat nu eindelijk erkend. De Telegraaf van 29 september jl. berichtte dat ProRail en NS erkennen dat er meer aan de hand is. De chaos op het spoor van de vorige winter zou niet alleen aan bevroren wissels en kapotte treinen liggen, zoals steeds is beweerd, maar ook aan de slechte organisatie van NS en ProRail. Volgens De Telegraaf, die bericht uit een geheim rapport, is de echte oorzaak van de winterse sporellende het niet goed aansturen van treinen, slechte communicatie, besluiteloosheid en het hebben van meerdere kapiteins op het schip, waardoor niemand het totale overzicht lijkt te hebben. Kan de minister hierop reageren? Erkent zij deze problemen ook? Waarom deed de minister tot nu toe alsof alle problemen aan een paar spoorwissels lagen?

Het gunstige vooruitzicht is in elk geval dat NS en ProRail beloven het beter te gaan doen dan in de afgelopen winters. Ik vraag de minister om duidelijk aan te geven wat we kunnen verwachten. Een dienstregeling die nog dagen na de sneeuwval uitgedund blijft, kunnen we in ieder geval niet accepteren. We willen dat er sneller wordt overgeschakeld naar de gewone dienstregeling. Als de volgende dag geen sneeuw valt en het niet vriest, en op de weg en op de luchthavens alles weer functioneert, dan moet ook op het spoor de normale dienstregeling worden hervat. Kan de minister dat voor elkaar krijgen?

Een ander heikel punt blijft de knip tussen NS en ProRail, een knip die de SP-fractie het liefst spoedig ziet verdwijnen. Voor het aanpakken van de gevolgen van het winterweer en het snel kunnen bijsturen, blijft dit een probleem. De commissie-Kuiken oordeelde eerder op dezelfde wijze. Het verdere debat hierover zullen we nog voeren, maar kan de minister hierop ingaan, in samenhang met de aanpak van de gevolgen van het winterweer? Ziet ook zij hierin een van de oorzaken van het probleem? ProRail zal preventief onderhoud uitvoeren aan wissels met een hoog risico, wissels die ook vorig jaar voor problemen hebben gezorgd. Dat klinkt op zich goed, maar de kans blijft dat op een volgende sneeuwdag de wissels die geen preventief onderhoud hebben gehad, voor problemen zullen zorgen. Is de minister het met ons eens dat ook andere wissels waaraan een zekere mate van risico is verbonden, moeten worden aangepakt en eigenlijk op Zwitsers niveau moeten komen?

Het treinpersoneel van NS mag bij winterweer niet uit de trein stappen om te bekijken wat er mis is met een wissel, maar moet soms wel erg lang wachten op een storingsdienst, die op zijn beurt vaststaat in de file. Is de minister bereid om NS-personeel zo op te leiden dat een van de medewerkers op een trein bevoegd is om te bekijken of een eenvoudig te verhelpen storing ook daadwerkelijk kan worden verholpen, bijvoorbeeld als er een stuk ijs tussen de wisselonderdelen zit? Kortom, is de minister bereid om NS-medewerkers in te zetten voor het verhelpen van kleine problemen aan het spoor?

We weten dat onderhoud en veegploegen door ProRail zijn onderaanbe-steed. Dit valt meestal buiten de discussie en komt eigenlijk niet aan de orde. Wij krijgen echter geregeld meldingen dat er bij calamiteiten te weinig personeel is bij de onderaannemers. Dit is een reëel probleem. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat de onderaannemers voldoende personeel beschikbaar hebben om bij calamiteiten op te treden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Met deze temperaturen zou je het niet zeggen, maar de winter komt dichterbij. Vorig jaar liep de situatie op het spoor tijdens die strenge Hollandse winter helaas out of control, om met de minister in goed Nederlands te spreken. Er ligt nu een

omvangrijk pakket aan maatregelen. Het is mijn fractie duidelijk dat alle partijen er hard aan trekken om een situatie als in de vorige winter te voorkomen. Dat is mooi. Ik zie echter nog wel een aantal zorgpunten. Daarover gaat deze inbreng.

Kan een nieuw computersysteem voor de inzet van personeel en het aanpassen van de wissels wel alle problemen voorkomen? Of hebben we ook een meer structurele vereenvoudiging van de aan- en bijsturing nodig? Het probleem van de zich verspreidende olievlek speelt bij winterweer namelijk niet alleen voor de treinen en het treinpersoneel zelf, maar ook in de aansturing. Als op één traject geen treinverkeer mogelijk is, levert dat ook problemen op voor de aansturing in een andere regio. Kort gezegd, als je één straat afsluit, geeft dat vaak problemen voor de doorstroming in de hele wijk. Dat maakt het niet simpeler en overzichtelijker, wat juist wel nodig is bij een bijna-out-of-control-situatie. Daarom is het zo van belang dat de oplossingen niet alleen op lokaal niveau worden geoptimaliseerd, maar dat er echt op het niveau van het hele netwerk wordt gezocht naar wat dan de beste oplossing is. Ik hoor graag van de minister of ze deze analyse deelt en of en wanneer ze een dergelijke structurele vereenvoudiging in gang wil zetten. Wat gaat ze doen? En hoe ziet ze de rol van het OCCR bij dat optimaliseren op het niveau van het hele netwerk?

Het voorstel is nu om, vanuit het oogpunt van «voorkomen is beter dan genezen», eerder over te schakelen op een aangepaste dienstregeling. Op zich lijkt me dat prima. Liever een aantal dagen per jaar wat minder treinen dan de chaos die uiteindelijk de aanleiding vormde voor dit debat. We moeten echter wel zo spaarzaam mogelijk omgaan met het inzetten van een beperkte dienstregeling. Voor de reiziger is het een klein beetje: je wordt door de hond of door de kat gebeten. Daarom lijkt het ons van belang dat de reizigers bij het maken van die afweging en bij de evaluatie van de criteria worden betrokken, zodat we een goede balans vinden tussen enerzijds het voorkomen van het out of control raken en anderzijds het inzetten van een aangepaste dienstregeling.

Ook kan zo'n beperkte dienstregeling natuurlijk niet als excuus worden gebruikt om minder hard te werken aan structurele maatregelen zoals het winterhard maken van het materieel of het plaatsen van extra wissels waar nodig om blokkades te voorkomen. Ik las in een van de stukken dat de nieuwe sprinters niet behandeld mogen worden met anti-icing vanwege de garantie. Ik vond dit een bijzonder punt. Naar ik begreep wordt 70% van de treinen behandeld met anti-icing. Dat betekent nog steeds dat een op de drie treinen niet behandeld wordt. Rijden de nieuwe treinen dan alleen in de zomer? Levert dat geen problemen op? Vorige winters bleek dat het lang duurde voordat wissels die niet tegen kou bestand waren, gerepareerd werden. Kan de minister aangeven hoe zij dit kan verbeteren?

Mijn fractie zou er een groot voorstander van zijn dat machinisten een soort eerste hulp bij ongemakken mogen verlenen. Bij Arriva en Veolia kan dat al, zo heb ik begrepen. Waarom is dat dan een probleem voor de rest van het spoorwegnet? Kan de minister ervoor zorgen dat de NS en ProRail op dit punt maximaal samenwerken?

Ik heb ook nog een vraag over de crisisbestendigheid van de organisatie. Wordt het personeel voldoende getraind door middel van virtuele brandoefeningen of, in dit geval, sneeuwoefeningen?

De NS wil geen vaste route voor het personeel, het zogenaamde rondje rond de kerk. Je kunt de inzet van het personeel dan niet optimaliseren, aldus de NS. Ook daarover heb ik enkele kritische vragen. Kost dit echt miljoenen extra, ook als je het alleen voor de aangepaste dienstregeling invoert? Computermodellen kunnen het in theorie wel optimaliseren, maar de praktijk van chaos en onverwachte tegenslagen bij winterweer vraagt om simpele oplossingen en routine; eigenlijk precies wat de minister schrijft. D66 vindt dat er geen taboe mag rusten op het rondje om



de kerk waar dat in het belang van de reiziger is. De heer Monasch noemde zo-even al de 124 storingen van personele aard. Is de minister het met mij eens? Hoe gaat zij de NS op dit punt bij de les houden? D66 heeft bij vorige debatten gevraagd om een winterrapport. Op basis daarvan kunnen wij de NS, ProRail en ook de minister op concrete doelen afrekenen. Deze doelen of key performance indicators (KPI's) missen wij nu nog. Kan de minister aangeven waar wij de vervoerders, ProRail en haarzelf de komende winters op mogen afrekenen? Zijn er ook KPI's waarvoor de NS en ProRail gezamenlijk verantwoordelijk zijn? Wat zijn de sancties als ze die niet halen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Gisterochtend heb ik er uren over gedaan om van mijn woonplaats Veenendaal naar Woerden te komen, en het was niet eens winterweer! Er was dichte mist en er was een wisselstoring bij Woerden. Naar ik begrepen heb, was die wisselstoring er vanmorgen ook, maar gelukkig hoefde ik vandaag niet naar Woerden toe; het doel was Den Haag. Maar goed, velen zullen ermee te maken gehad hebben.

Bij dit soort verstoringen zijn de bijsturing van treinen en de reisinformatie zeker nog niet op orde. Er hoeft maar iets fout te gaan en de ene na de andere trein loopt vertraging op, waardoor er zelfs sprake is van files op het spoor. Met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer gaan wij het spoor nog intensiever benutten. Dat is prima, maar het vergroot ook het risico op olievlekwerking bij storingen. Willen wij dat voorkomen, dan moet ook de aansturing van het hele spoorsysteem een grote sprong maken – spoor 2.0, om zo te zeggen – en moet de actuele reisinformatie van hoge kwaliteit zijn. Reizigersorganisatie Rover schreef deze week dat het echte probleem van NS en ProRail is dat vertragingen van meer dan tien minuten slecht kunnen worden gehanteerd. Op een winterse dag komt er een stapeling van vertragingen van meer dan tien minuten en loopt het uit de hand. Reizigers grappen wel eens dat een trein met vijftien minuten vertraging precies op tijd is omdat hij vertrekt op het tijdstip van de volgende trein. Maar in de bijsturing kunnen NS en ProRail hiermee niet goed omgaan, waardoor de trein nog meer vertraging krijgt. Met het aanvalsprogramma voor het winterweer wordt geprobeerd het aantal verstoringen tijdens winterse dagen te verminderen en de bijsturing te verbeteren. Dat is prima, maar is de minister bereid om met NS en ProRail te kijken hoe vertragingen van meer dan tien minuten voorkomen en opgelost kunnen worden?

De problemen met het winterweer zijn structureel en de kans is groot dat er ook deze winter weer problemen zullen ontstaan. Mijn fractie is blij met alle maatregelen die tot nu toe zijn genomen. Wij moeten met de fundamentele aanpak van de bijsturing van het spoor echter wel doorpakken. Dat is nodig om out-of-controlsituaties te voorkomen. Kan de minister toezeggen dat bij de herziening van de bijsturing ook de invoering van ERTMS en de toepassing van dynamisch verkeersmanagement volwaardig worden meegenomen? De minister heeft immers het principebesluit tot invoering genomen. Dan moeten wij er ook mee gaan rekenen. Ik lees hierover echter niets in de stukken. Natuurlijk is dit iets voor de lange termijn – invoering van ERTMS duurt immers jaren – maar voor de bijsturing kan het cruciaal zijn. Wij mogen daarbij geen tijd verliezen.

De bijsturing kan ook eenvoudiger gemaakt worden door het rondje rond de kerk. Hierbij rijdt het personeel vaste trajecten. Volgens NS is het rondje rond de kerk te duur. Maar het is niet nodig om dit het hele jaar te doen. Als je op een paar kwetsbare dagen per jaar het rondje rond de kerk invoert, dan kan het wellicht de olievlekwerking van verstoringen beperken en is het ook voor het personeel acceptabel. Het kan ook elke dag een ander rondje zijn en het rondje kan uit meerdere trajecten bestaan. De miljoenen extra kosten die NS becijfert, gelden volgens mij

alleen voor de meest extreme rondjes rond de kerk. Ik hoop dan ook dat de minister hier nog eens goed naar wil kijken met NS en ProRail. Ik mis nog duidelijke kwantitatieve doelen voor het nieuwe systeem. Aan welke normen moet in ieder geval worden voldaan? Hoeveel treinen moeten er straks per minuut kunnen worden afgehandeld? Datzelfde geldt voor het bredere programma Robuust Spoor. Welk einddoel hebben NS, ProRail en vooral ook de minister voor ogen? Ik krijg nu het gevoel dat iedereen met goede bedoelingen aan de slag is gegaan, zonder dat er ook maar een idee is over het eindresultaat. Er is zelfs geen financiële doorrekening van het project Robuust Spoor. De ChristenUnie ziet graag een grotere betrokkenheid van consumentenorganisaties bij de aanpak van het winterweer en het project Robuust Spoor.

De ChristenUnie vindt dat de nooddienstregeling een noodgreep moet blijven. Afgelopen winter werd er ruim anderhalve week volgens een uitgedunde dienstregeling gereden, terwijl de problemen op de weg beperkt bleven tot twee dagen. Als er voldoende reservecapaciteit op het spoor is en als de bijsturing op orde is, dan moet het mogelijk zijn om met NS en ProRail afspraken te maken over het aantal dagen per jaar waarop de nooddienstregeling wordt ingesteld. NS en ProRail verwachten nu dat dit zo'n twaalf dagen per jaar nodig zal zijn. Dat lijkt mij wat erg veel. De ChristenUnie is er alles aan gelegen om het aantal dagen zo veel mogelijk terug te brengen. Is de minister bereid hierover afspraken te maken bij de nieuwe hoofdrailnetconcessie?

Ik begon mijn betoog met de files op het spoor en daar wil ik ook mee afsluiten. Ik hoor de minister nog weinig over het creëren van meer reservecapaciteit zoals inhaalsporen bij stations. Hiervan moet nu echt werk worden gemaakt, desnoods met een spoedwet zoals dat ook bij de spitsstroken langs de snelwegen is gebeurd. De ChristenUnie wil dan ook zo snel mogelijk een filetop 50 voor het spoor, net zoals die er is voor het snelwegennet. Een spoorknelpuntenindex dus, waar ook om gevraagd is in de motie-Slob die door de Kamer is aangenomen. Wanneer gaat de minister deze motie uitvoeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De schone trein is een prachtige vervoersoplossing, zeker als die op groene stroom rijdt. Sommige woordvoerders deelden even hun eigen treinervaringen met ons. Ik had vandaag een heel fijne: een trein met WiFi erin en met reizigersinformatie over alle stations waar naartoe je kon overstappen. Daar wil ik graag meer van. Wil je complimenten kunnen blijven uitdelen, dan moet de trein wel betrouwbaar zijn. Helaas blijkt in de praktijk dat dit niet altijd zo is. In theorie is het een mooie oplossing, maar in de praktijk lukt het vaak nog niet. De afgelopen winter, bijvoorbeeld, hadden wij complete chaos op het spoor. Tienduizenden treinreizigers stonden letterlijk in de kou. Ik heb er ook gezellig tussen gestaan. Het is goed voor je netwerk, maar het vereist veel van je probleemoplossend vermogen om dan groepsgewijs nog thuis te zien te komen. Dat is geen reclame voor het openbaar vervoer en het betekent dat wij weer meer files op de weg krijgen. Het wegvervoer is echter wel erg vervuilend.

NS en ProRail hebben hard gewerkt aan een winterweerprogramma, om winterchaos te voorkomen. Maar hoe weten we dat het deze keer wel gaat werken? NS en ProRail hebben namelijk wel vaker mooie beloftes gedaan, en opeenvolgende ministers ook. Toch bleek onlangs weer uit de winteranalyse van NS en ProRail zelf dat het niet lag aan technische problemen, maar vooral ook aan een gebrekkige organisatie en ingewikkelde en moeilijke communicatielijnen. Het kostte nogal wat duw- en trekwerk, maar uiteindelijk was de minister bereid om de geheime winteranalyse vertrouwelijk te delen met de Kamer, nadat wij daarover eerst in de krant hadden gelezen. De minister, NS en ProRail zouden er goed aan doen om in het vervolg vanuit zichzelf al maximale transpa-

rantie te betrachten. Dat scheelt een hoop speculatie en een hoop negatieve energie.

NS en ProRail hebben dus een evaluatie uitgevoerd van wintermaatregelen die in de afgelopen jaren zijn genomen. Daaruit blijkt dat de afgesproken maatregelen zijn genomen, maar dat dit in de praktijk te weinig effect heeft gehad. Hoe weet de minister dan zo zeker dat de maatregelen die nu zijn aangekondigd wel effect zullen hebben? De minister spreekt terecht van een leercurve. De meeste curven hebben ergens een einde, maar deze leercurve schijnt vrij oneindig te zijn. Zoals in het leven wel vaker voorkomt, zie je ook in dit geval dat er met het oplossen van oude problemen weer nieuwe problemen ontstaan. Ik heb een klein technisch voorbeeld: de wisselverwarming. Dat probleem werd opgelost, maar vervolgens bevroren de zogenaamde contactvingers van de wissels en hadden wij weer een nieuw probleem. Kan dat nu echt niet efficiënter? Hoe zit het met het delen van ervaringen met landen die nog strengere winters hebben dan wij? Hoe kan het dat het daar wel kan, terwijl het bij ons met regelmaat niet lukt?

De minister schrijft aan de Kamer dat NS en ProRail werken aan een fundamentele verbetering van de operationele aan- en bijsturing. Aan welke type maatregelen moeten wij dan concreet denken? Wanneer wordt verwacht dat deze maatregelen effect hebben en moeten mensen al een thermosfles en een slaapzak meenemen, of lukt het om dit voor de komende winter voor elkaar te krijgen? Ik heb ook gelezen dat voor de langere termijn de winterambitie is om toe te werken naar een situatie waarin onder «vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer en goede reisinformatie aan de reiziger wordt gegeven.» Ik zou denken dat dit al sinds jaar en dag de doelstelling is van NS en ProRail, dat er onder vrijwel alle omstandigheden betrouwbaar vervoer is en goede reisinformatie. Wat bedoelt de minister met de langere termijn?

Dit moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden, voor de reiziger en voor het vervoer. Wij zijn een klein land: als wij ons openbaar vervoer niet op orde hebben, kunnen wij ook met onze wegcapaciteit niet toe. GroenLinks ziet heel graag dat wij overgaan op meer schoon vervoer. Het spoor heeft daarin een groot aandeel, maar dan moet de reputatie van het spoor wel een stukje omhoog. WiFi en reisinformatie in sommige treinen is een mooie eerste start; de volgende uitdaging is betrouwbaar kunnen reizen met de trein. Wij hopen dat de minister ons kan verzekeren dat zij dit deze winter voor elkaar heeft.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister dat zij uiteindelijk het rapport ter inzage heeft aangeboden aan de Kamer en daar bovenop een briefing heeft verzorgd. Mijn analyse over die analyse is in ieder geval dat die briefing heel behoorlijk en informatief was. Het rapport was al bekend, want een heel grote ochtendkrant had daarover al gepubliceerd. Tegen iedereen die daarin is geïnteresseerd kan ik zeggen dat dit het juiste rapport is. De inhoud komt behoorlijk overeen met wat daarover is geschreven.

De **voorzitter**: Nu moet ik even ingrijpen. Toen u er nog niet was, heb ik de leden gewezen op de geheimhouding van het rapport. Wat u nu doet, is met een omweg over de inhoud van het rapport spreken. Dat moet u niet doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp niet helemaal wat de voorzitter bedoelt.

De **voorzitter**: U zegt dat wat in de krant stond, overeenkomt met de inhoud van het rapport. Daarmee spreekt u over de inhoud van het rapport. Dat moet u niet doen. In algemene zin kan dat en wij gaan niet

zitten millimeteren, maar de Kamer wil graag vertrouwelijke informatie blijven krijgen. Dan moeten wij daarmee niet marchanderen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik sprak in algemene zin en kom straks op specifiekere punten. Volgens mij is door de minister, die gelukkig bij dit debat aanwezig is, en alle leden geconcludeerd dat wij conclusies kunnen trekken over de conclusies uit het rapport. Dat zal ik in dit debat gewoon gaan doen. Anders zou het voor de rest een flutdebat zijn. Dat willen wij allemaal niet.

De **voorzitter**: Dat willen wij allemaal niet. Het verzoek is, of u niet specifiek uit het rapport wilt citeren of het rapport wilt kwalificeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat doe ik ook niet, voorzitter. Het artikel in de Telegraaf was voor iedereen openbaar toegankelijk. Ook daarmee heb ik volgens mij echt geen gekke dingen gezegd. Ik kom nu op de conclusies van het rapport en op de brief van de minister. Volgens mij verweet de heer Bashir de minister zojuist dat zij de conclusies van het rapport niet overneemt, maar de minister neemt de conclusies uit het rapport wel over. Dat doet zij in de brief van juni. Daarin wordt alles wel overgenomen. Het gebeurt summier, dat geef ik toe. Ook ik heb, als controleur van de minister, gezien wat er in het rapport staat en wat er in de brief van juni staat, want de minister heeft de Kamer goed te informeren. Op basis van de conclusies van het rapport trek ik de conclusie dat de minister die terecht heeft verwoord in de brief van juni. Dat wil ik hier erkennen.

Ik wil wel een ander punt noemen, en dat is dat de minister in haar brief van 8 juni terugblijkt op de wintermaatregelen die genomen zijn, door het ministerie, door NS en ProRail. Mij moet van het hart, dat daarin iets anders staat dan in het vertrouwelijke rapport. De minister schrijft namelijk in haar brief van 8 juni dat die maatregelen deels effect hebben gehad, maar – zij wil nog wel een beetje kritisch zijn – dat zij niet altijd tot het gewenste resultaat hebben geleid. Een van de conclusies van het rapport is echter dat de wintermaatregelen helemaal geen effect hebben gehad, sterker nog, dat zij een averechts effect hadden. Daarop zou ik de minister willen aanspreken. Wie heeft er nu gelijk? Is het rapport te zwaar aangezet? Deelt de minister deze conclusie van het rapport niet, of speelt de minister mooi weer bij dit slechte weer? Graag krijg ik daarop een reactie van de minister.

Ik vind het wel een dapper rapport van NS en ProRail. Ik krijg namelijk voor het eerst het idee dat beide organisaties echt goed met elkaar om de tafel zijn gaan zitten. Ik heb het gevoel dat zij het zelf ook beu waren dat er jarenlang gepraat is over blaadjes op de rails en over wisselstoringen. Die zullen er ongetwijfeld zijn geweest, maar de uitkomst van dit rapport is dat het er fundamenteel slecht voor staat met de organisatie op het moment dat die beproefd wordt. Of het nu gaat om blaadjes, sneeuwvlokjes, of wat dan ook, dit rapport toont aan dat de organisatie buitengewoon kwetsbaar is en niet functioneert op het moment dat deze onder druk komt te staan. Dat is wel een conclusie van jewelste, zeg ik hier. Ik vind dat het perspectief biedt en vertrouwen wekt als je dit durft te benoemen. Daarom vind ik het een dapper rapport. Wij moeten heel diep nadenken over de vraag hoe wij het geschade vertrouwen van het publiek kunnen herstellen.

Ik heb een aantal vragen, met name over de korte termijn en over de lange termijn. Voor de korte termijn stelt de minister voor om van ongeorganiseerde naar georganiseerde chaos te gaan. Ik begrijp het wel, dus laat ik daar niet flauw over doen, maar de minister zegt dat, als er slecht weer wordt verwacht, de dienstregeling wordt teruggebracht tot 50%. Laten wij elkaar niets wijsmaken; dit gaat leiden tot bomvolle treinen, tot overvolle stations en tot een nieuwe regen van klachten. Het is

derhalve geen oplossing. Daarom mijn pregnante vraag aan de minister: hoe lang gaan wij door met dit pappen en nathouden? Want dit is niet de oplossing voor de toekomst. De reiziger verwacht dat hij fatsoenlijk van A naar B kan worden vervoerd, ook als het even moeilijk wordt. In andere landen gebeurt dat ook, en hier moet het ook gebeuren. Het regionale spoor doet dat, en ook het hoofdspoor moet dat doen. Mijn vraag aan de minister – en die is echt pregnant – is: wanneer komt er een echte oplossing? Dit is namelijk geen echte oplossing.

Hoe gaat de minister voorkomen dat wij twaalf van die verschrikkelijke dagen krijgen? Het kan toch niet waar zijn dat wij nu al weten dat wij op twaalf dagen in de komende maanden overgaan tot een enorme reductie van de capaciteit in de Randstad, wetende dat dit echt gaat leiden tot nieuwe problemen op het spoor? Mijn verzoek aan de minister is dan ook, om in actie te komen en niet alleen in een brief aan het parlement aan te kondigen dat zij aan het eind van dit jaar met onderzoeken komt. Ik zou de minister willen vragen: wanneer ligt er een plan voor een langetermijnoplossing? Daar hoort gewoon een datum, een jaartal, bij. Dit lees ik niet terug in de brieven en dat vind ik echt een gemis. Ik vraag de minister om op dit punt meer voortgang te boeken.

Een maatregel in het wegverkeer is het spitsmijden. Als wij weten dat er reparaties aankomen op trajecten in Nederland die overvol zijn met auto's, dan moeten wij mensen op een andere manier stimuleren, bijvoorbeeld door thuis te werken of op een ander moment de auto te nemen. Dit spitsmijden zou de CDA-fractie ook graag terug willen zien op het spoor. Als het slechte winterweer eraan komt, en de capaciteit met 50% afneemt – ik voorspel nogmaals dat dit tot problemen leidt – kunnen wij dan vaste reizigers van NS niet een thuiswerkvergoeding aanbieden? Of een vergoeding om op een ander moment te reizen? Steeds meer mensen kunnen in goed overleg met hun werkgever hun werktijden aanpassen. Ook een werkgever heeft er belang bij dat zijn personeel op de tijd van de afspraak aanwezig is. Zou de minister dit plan willen bezien, nu er toch verder moet worden nagedacht over oplossingen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De heer De Rouwe zei dat de nooddienstregeling eigenlijk geen oplossing is wegens de chaos die zal ontstaan. Ik deel dat met hem. Vervolgens vraag hij zich af of wij ook voor het spoor niet kunnen kijken naar de spitsmijding in het wegverkeer en een beloning voor reizigers invoeren. Als ik hem goed heb beluisterd, vindt hij eigenlijk dat een aangepaste dienstregeling geen oplossing is. Ik kan mij zo voorstellen dat de maatregel die hij noemt, te weten een beloning voor het mijden van de trein bij winterweer, ook geen goede oplossing is.

De heer **De Rouwe** (CDA): De CDA-fractie vindt twee dingen. Allereerst geeft de minister in de brief aan de Kamer niet aan wanneer er een structurele oplossing komt. Er is zelfs sprake van dat dit een aantal jaren gaat duren. Ik vind echter dat wij van deze minister duidelijkheid mogen vragen en ik vind dat wij dit met zijn allen moeten doen. Iedereen hier zegt: dit is geen oplossing. De minister moet het parlement echt beter informeren over de vraag wanneer er echte oplossingen komen. Zij moet perspectief bieden, ook aan de reizigers. Wij realiseren ons dat wij het niet van vandaag op morgen geregeld hebben. De reizigers krijgen nu negatieve prikkels, in de trant van: u mag wel reizen, maar wij halen de helft van de capaciteit eruit, dus u krijgt lange wachtrijen enzovoort. Daarnaast stelt mijn fractie tijdelijk die positieve prikkel voor, waarvan wij erkennen dat die in het wegverkeer heel succesvol is. Daarover gaat mijn pleidooi.

De **voorzitter**: Ik zie een heleboel vingers en rode lampjes. Daarom zeg ik: een interruptie is een korte, flitsende vraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik kan alleen maar vaststellen dat de heer De Rouwe en ik het erover eens zijn dat het punt dat hij naar voren heeft gebracht, geen oplossing is.

De heer **Bashir** (SP): Ik moet wel lachen om de vergelijking tussen het rijden van de spits op de weg en op het spoor. Spitsrijden op de weg doe je om het aantal auto's te verminderen, zodat de filegevoeligheid afneemt. Wat wil de heer De Rouwe oplossen met spitsrijden in de trein?

De heer **De Rouwe** (CDA): We hopen bijvoorbeeld dat mensen dan fatsoenlijk kunnen zitten en dat zij fatsoenlijk vervoerd worden, in plaats van dat zij het verhaal krijgen «de trein zit vol, u wacht nog maar een uur». Kennelijk is de heer Bashir daar helemaal niet bang voor en ziet hij dat als ideaal, maar voor de CDA-fractie geldt dat geenszins. Wij zien ook wel in dat de minister, NS of ProRail de zaak niet van vandaag op morgen op orde hebben. Wij zien ook wel de noodzaak dat er fundamenteel iets gebeurt. Laten wij het echter niet mooier maken dan het is. Als wij echt menen dat een aantal jaren lang de capaciteit in de Randstad minimaal twaalf dagen per jaar tot de helft wordt gereduceerd, dan kunnen wij elkaar toch niet aanpraten dat het enige wat wij de reiziger bieden een bomvolle trein in onzekere tijden is?

Ik weet dat u niet zo van de weg bent, maar er vallen echt wel dingen van het wegverkeer te leren. Laten wij dus kijken naar de succesvolle projecten die er zijn in het wegverkeer, waarbij een klein deel van de automobilisten uit de spits wordt gehaald op het moment dat er problemen zijn. Wat zien wij dan? Welnu, wij zien dat mensen die ervoor kiezen om eerder in de auto te stappen eerder op het werk zijn. Het mes snijdt dus aan twee kanten: enerzijds zijn de mensen die wel gebruik moeten maken van de winterregeling beter op tijd op het werk, omdat je capaciteit eruit haalt. Anderzijds stimuleer je andere mensen bijvoorbeeld om even thuis te gaan werken. Dus ik kan mij echt niet voorstellen wat hier nu abracadabra aan is.

De heer **Bashir** (SP): Wat de heer De Rouwe voorstelt, is niets anders dan pleistertjes plakken. Er wordt niets gedaan aan de echte problemen. Op het moment dat treinen niet rijden, kun je wel spitsrijden bedenken, maar ook na de spits rijden geen treinen. Dus dan heb je ook niets opgelost. Het rapport vraagt om een fundamenteel andere kijk op de problemen. Ik hoor de heer De Rouwe daarover helemaal niets zeggen. Met alleen pleistertjes plakken zoals spitsrijden komen we niet verder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel vast ...

De **voorzitter**: Nee, het is allemaal leuk en aardig. Wij kunnen dit ook uitgebreid doen, maar wij zijn hier ook om een paar dingen van de minister te horen. Dus praat u vooral met elkaar, maar wel kort, scherp en helder, want anders komen wij aan de minister niet toe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel vast dat de heer Bashir pleisters op zijn oren heeft, want ik heb nadrukkelijk aangegeven dat ik juist kritiek heb op de korte termijn. Volgens mij was ik tot nu toe de enige die concreet aan deze minister vraagt wanneer de problemen worden opgelost. Daarover heb ik de heer Bashir niet gehoord, behalve zijn bekende riedeltje «maak er maar één grote moloch van», maar voor de rest was dat het ook.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dit is mijn eerste interruptie. Ik ben het er helemaal mee eens dat het nieuwe werken als positieve prikkel goed is, en ook dat dit geen structurele oplossing kan zijn. Maar heel scherp en kort: staat de heer De Rouwe deze oplossing nu wel toe voor dit jaar, voor volgend jaar of voor drie of vier jaar? Of zegt hij dat hij liever weer een

herhaling wil van de chaos dan een aangepaste dienstregeling, ook als dat maar voor één of twee jaar is?

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat hier geen woord Spaans bij zijn. Volgens mij moet dit gehele parlement niet willen accepteren dat wij vier jaar gaan aanrommelen met de begrijpelijke maatregel voor de korte termijn. Maar wij kunnen elkaar niet aanpraten dat wij dit drie, vier of vijf jaar willen. Ik heb iedereen gehoord. Gelukkig heb ik velen ook hier horen zeggen dat wij dit niet moeten willen en dat dit een noodoplossing is. Ik heb erkenning voor die noodoplossing maar ik leg hier ook de druk neer dat wij dit niet moeten willen voor de komende jaren. Aan het spitsmijden werd ook nu gerefereerd. Mag ik het parlement erop wijzen dat het al heeft ingestemd met spitsmijden en dat wij daarmee op dit moment al ervaring opdoen? Mijn enige verzoek is om dit ook te betrekken bij de spoorproblematiek omdat wij nu al weten dat dit tot grote problemen gaat leiden.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven vindt dat zij geen antwoord heeft gekregen op haar vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Deels een antwoord. De komende drie, vier jaar dus niet maar de komende twee jaar of dit jaar wel? Ik denk dat we helder moeten zijn. Zegt het CDA nu dat dit plan per direct van tafel moet, of mag het in ieder geval dit jaar wel worden ingezet en volgend jaar ook nog, maar niet drie of vier jaar lang?

De heer **De Rouwe** (CDA): Op geen enkele manier heb ik gesuggereerd dat dit plan nu van tafel moet. Ik heb alleen kritiek op dit plan omdat ik vind dat er geen einddatum is terwijl ik van mening ben dat het parlement die wel moet hebben. Daarom vind ik ook dat wij die moeten afdwingen, wat mij betreft met mijn motie. Daarin neem ik graag het voortouw. Deze maatregelen voor nu vind ik te eenzijdig en te beperkt, met alleen maar negatieve prikkels. Het voorstel van het CDA is om te kijken of wij mensen kunnen belonen in plaats van alleen maar aan te bieden: u komt bij een stampvolle trein met het risico dat u die trein mist omdat die vol zit en u niet kunt staan. Dat vind ik te beperkt, ook in het voorstel nu van deze minister. Ik hoor graag wat mede-Kamerleden daarvan vinden, want volgens mij voelen wij dit allemaal wel een beetje zo.

De **voorzitter**: Dan gaan wij naar de heer De Graaf, maar niet dan nadat ik heb gezegd dat het wel een beleefd gebruik is in dit huis om even te wachten met het aankondigen van moties vooraleer de minister heeft gesproken. Misschien moeten wij daarop nog even wachten. Dat hoeft niet van u, oké.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik heb eerste hulp bij winterweer al gehoord en het rondje rond de kerk, ook bij winterweer, vanuit de ChristenUnie en D66, dus die schuiven op naar een aantal zaken die wij als PVV de afgelopen jaren al hebben benoemd. Het is altijd een goed teken om een stuk naar de PVV op te schuiven, het liefst helemaal natuurlijk.

De afgelopen twee jaar heeft het spoor zich tijdens de winter van zijn slechtste kant laten zien. Het was onbetrouwbaar, instabiel en op sommige dagen een complete chaos. De lijst met fouten was eindeloos. Er is in deze Kamer genoeg, maar toch nog steeds niet genoeg, over gezegd. Het moet gewoon anders, het moet beter en vlug wat! Ik werd vanmorgen wakker na een rare droom over Dr. Phil. Ik zag in dat televisieprogramma twee kibbelende huwelijkspartners met een gedwongen huwelijk op de sofa zitten. Dat waren ProRail en NS. Dr. Phil heeft ze nog wel een tijdje in de uitzending gehouden maar ik werd er ook

een beetje onrustig wakker van, want dat krijg je met een gedwongen huwelijk waar geen goede communicatie is. Meer kan ik niet over het rapport zeggen natuurlijk. Bij ieder slecht huwelijk is dat de bakermat van de mislukking. Dus aan die communicatie moet iets gebeuren.

Dan ga ik meteen door naar de rol van de raad van commissarissen, want die accepteert gewoon al een aantal jaren dat er bij het winterweer veel chaos en ellende is en dat het ook nog jaren kan gaan duren, misschien wel een half decennium, voordat die winterdagenproblematiek is opgelost. Wat ons betreft stapt de raad van commissarissen, de club van Paul Rosenmöller, meteen op. Graag een reactie van de minister op de vraag of zij daar misschien deze week al werk van wil maken. Maar mevrouw Gout-van Sinderen sprak in Intermediair van afgelopen juni van een «goed verwachtingsmanagement naar de reiziger». Wij denken dan; steek je energie in het oplossen van de problemen in plaats van in een goed verwachtingsmanagement, want dat verwachtingsmanagement kan dan misschien wel goed zijn, de reiziger heeft daar op dat moment helemaal niets aan. Hij wil rijdende treinen, hij wil van A naar B in zo kort mogelijke tijd en onder alle omstandigheden en hij wil goede informatie. Onder het mom van die langetermijnbeleidsdoelstellingen schuiven NS en ProRail de problemen voor zich uit. Wat mij betreft gaan zij inderdaad sneeuwschuiven. Ik heb daarnet al gezegd hoe dat zou moeten met de raad van commissarissen.

Wat is het oordeel van de minister over het feit dat Nederland nog tot de winter van 2017 ernstige winterproblemen op het spoor kan verwachten? Indien de communicatie vlekkeloos zou verlopen – Dr. Phil – is de prognose van vijf winters nog steeds van toepassing. Dat is wel een heel lange therapie. Graag een reactie.

Wij zien inderdaad veel in de oplossing om het spoor tijdens winterweer op te knippen in regio's, de winterdienstregeling. Problemen in Limburg hebben dan minder effecten op de treinen tussen bijvoorbeeld Utrecht en Amsterdam, Hoorn en Amsterdam of Hoorn en Haarlem.

Wel heeft de PVV moeite met het feit dat er nog steeds een standaard gewenningsdagje achteraan komt. Ofwel, wij hebben één dag sneeuw gehad, met een centimetertje of vijf en een beetje blubber, en wat doen wij dan als NS en ProRail? Wij handhaven de dag erna diezelfde winterreling nog, terwijl het die dag misschien wel gewoon regent of mistig is, met een temperatuur van 7°C. Graag krijg ik helderheid van de minister over de vraag hoe zij daarover denkt en of zij ook vindt dat zo'n gewenningsdagje nodig is, want zo maak je van zes dagen winterweer twaalf dagen problemen, terwijl de reiziger 100% langer in de problemen zit. Dat moet niet kunnen en niet mogen.

De PVV ziet niets in de oplossing om tijdens de winterregeling minder treinen in te zetten. Ik heb een collega van mij die vorige week in New York was vanwege de VN eens langs laten gaan bij het spoorbedrijf aldaar. Dat is net zo ingewikkeld als, en misschien nog wel ingewikkelder dan de situatie hier in Nederland. New York is een nogal grote stad. Daar zetten ze meer treinen in bij winterweer, juist om het spoor vrij te houden van sneeuw, want een trein doet daarin zelf zijn werk. Dat is een heel andere mindset, ook een heel andere mindset met betrekking tot het verwachtingsmanagement. Je kunt verwachtingsmanagement als hoofddoel hebben, maar je kunt ook gewoon zeggen: ik laat een hogere frequentie toe op het spoor. Doordat er meer treinen rijden, wordt het misschien wat ingewikkelder, maar het spoor blijft makkelijker vrij van sneeuw. Dat gebeurt met succes in New York.

Een kind kan bedenken dat minder treinen minder mensen van A naar B betekent. Ik zie aan mensen hier dat dit misschien te snel gaat, maar met ADHD light heb je daar wel eens last van. Ik zal iets afremmen; als de trein dat maar niet doet. Minder mensen van A naar B staat gelijk aan langer wachten op het station. Indien mensen langer moeten wachten, moeten wij gewoon concluderen dat de dienstverlening faalt. Wij zijn dan ook van



mening dat er zo lang mogelijk in normaal dienstverband dient te worden gereden. Niet een dag vooraf al de dienstregeling aanpassen maar op de dag zelf en zo lang mogelijk doorrijden, liever dus met meer treinen. Wij geloven ook in het tijdelijk koppelen van personeel en materieel op een vast kort traject tijdens de winterchaos. Is de minister bereid hiernaar serieus te kijken, zodat deze optie kan worden overwogen? Dan blijft over dat nood wetten breekt. Indien het spoornetwerk goed functioneert, heeft de reiziger vele wensen, net als een gezond mens: comfort, stiptheid en directe verbindingen. Maar als koning winter roet in het eten gooit, hoopt de reiziger maar één ding, net als iemand die ziek is en gezond wil worden. De reiziger in winterweer wil gewoon van A naar B in zo kort mogelijke tijd, desnoods met drie keer overstappen. Als ik maar op mijn werk kom en als ik 's middags of 's avonds maar weer thuis kom. Overstappen is dan misschien vervelend maar nood breekt inderdaad wet. Ik ga bijna afronden.

De **voorzitter**: Dat is wel aan te raden, ja.

De heer **De Graaf** (PVV): Het gaat toch vrij langzaam, de tijd.

De **voorzitter**: U bent er al doorheen.

De heer **De Graaf** (PVV): Dan zal ik het laatste hoofdpuntje nog even voor u en de minister opzoeken. Dat sluit aan bij de inbreng van het CDA. Normaal is er een vergoedingsregeling bij vertragingen. Wij zouden graag zien dat die vergoedingsregeling ten koste van de bonussen van de top wordt gegeven bij vertragingen door het winterweer. Ofwel, wij schakelen terug, het liefst één dag als er ellende is en geen extra dagje erachteraan, maar voor iedere dag dat er winterweer is, is er minder dienstverlening en ook dan kan de reiziger een vertragingvergoeding tegemoetzien, ten koste van die bonussen.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Wat wil 50PLUS? Wat wil iedere Nederlander? Betrouwbaar openbaar vervoer en betrouwbaarheid op het spoor. Maar wij kunnen constateren dat niets zo veranderlijk is als het weer. Dat betekent dat je op een gegeven ogenblik twee problemen krijgt, een probleem in de techniek of een probleem in de organisatie. Met problemen in de techniek hebben wij nogal wat ervaring opgedaan in de jaren achter ons. Iedere keer komt alles terug. Het gaat vaak over een stukje acceptatie, als het gaat om techniek bijvoorbeeld het idee dat wij het in 2017 hebben opgelost. Dan zul je zien dat in 2018 weer een ander soort nippeltje kapot gaat, waar wij ook weer niets aan kunnen doen en waardoor wij dus op dat moment weer moeten roeien met de riemen die wij hebben en zorgen dat dat weer gerepareerd wordt om daarmee die betrouwbaarheid weer te realiseren. Wij zijn dus eigenlijk veel minder genegen om nu tegen de minister te zeggen: ga maar allerlei manieren proberen te zoeken om het met die techniek beter te doen. Wij hebben er ook wel vertrouwen in dat de minister samen met de partners NS en ProRail voor zorgt dat dat gebeurt.

Veel ernstiger is het uiteraard als het organisatorische aangelegenheden betreft, omdat die te maken hebben met de wijze waarop je in de organisatie gaat samenwerken tussen ProRail en NS. Dat zie je ook in de analyse terugkomen met wat zo mooi heet de «out-of-controlsituatie». Het is terecht dat de minister dat wil aanpakken. Ik denk dat het ook verstandig is om daarin helderheid te geven. Of het nu mooi weer is of slecht weer, aan de organisatie kun je van binnenuit iets doen. Voor 50PLUS is het niet alleen wezenlijk dat dat wordt aangepakt. Veel wezenlijker is dat wij op een gegeven ogenblik acceptatie krijgen van reizigers. Die acceptatie is er in onze ogen best als de reiziger vooraf weet wat er aan de hand is. Dat is het hele punt rond reizigersinformatie:

duidelijkheid over wat er gebeurt in de nooddienstregeling, want dat is geen oplossing maar een noodmaatregel om de schade nog een beetje te beperken. Reizigersinformatie leidt dus ook tot acceptatie. Die informatie moet je met name vooraf geven. Dus het gehele informatiesysteem van niet alleen interne informatie maar met name ook informatie aan reizigers is wezenlijk om die acceptatie te verkrijgen. Het weer is het weer, er kan allerlei ellende door komen. Gelukkig kunnen wij dat weer niet beïnvloeden en moeten wij ook niet doen alsof wij dat zouden kunnen.

De **voorzitter**: Ik ben vandaag waarnemend voorzitter. Aangezien de VVD ook het woord wil voeren, verzoek ik de heer Monasch om het voorzitterschap even over te nemen.

### **Voorzitter: Monasch**

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Voor mijn bijdrage van vandaag heb ik mij laten inspireren door PvdA-lijsttrekker Samsom in de verkiezingsdebatten. Hij zei over Griekenland en de euro een paar keer: kijk, wij zouden het nooit ontworpen en geregeld hebben zoals het er nu voor staat, maar dit is wat wij aantreffen en dat zullen wij zo goed mogelijk moeten oplossen. Met diezelfde resultaatgerichte blik wil ik vandaag namens mijn fractie naar het spoor kijken. En ja, er was veel, veel mis, dat geef ik grif toe. Ik heb het vertrouwelijke interne rapport van NS en ProRail inmiddels gelezen. En ja, dat leest als het verslag van een lustrumfeest van Murphy. Op 5 oktober bracht ik een werkbezoek aan NS en ProRail samen, bij het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) in Utrecht. De daar verzamelde informatie kan in een vergadering als deze worden gebruikt; ik heb dat nadrukkelijk geverifieerd aan het begin van dat werkbezoek. Welnu, niet de gevallen herfstblaadjes, de sneeuw of de wissels zijn het probleem op het spoor. Het probleem is de organisatie. Scherper geformuleerd: het gebrek aan organisch verband is het probleem. Als je een lokaal probleem binnen het systeem alleen kunt oplossen door de situatie elders te verergeren, wat vervolgens weer zijn weerslag heeft op andere lokale systemen waarmee het vliegwiel van ellende in een hogere versnelling wordt gezet, ben je vrij ver van huis als duo NS/ProRail. Hoe beroerd dit ook is, de analyse is wel helder. Ik kan nu wel moord en brand schreeuwen, roepen dat dit te laat is, dat het eerder had gemoeten en nog een heleboel meer, maar daar schiet de reiziger geen mallemoer mee op als het volgende week ineens gaat vriezen. Vanuit de Kamer zijn wij er volgens mijn fractie toe gehouden om de oplossing te ondersteunen die in de gegeven situatie voor de reiziger op de lange termijn het beste uitpakt.

Het valt mijn fractie allereerst op dat in diverse brieven van de minister wordt vastgesteld dat er nog steeds een kans is dat het de komende winter misgaat, maar dat een aantal aangekondigde kortetermijnmaatregelen het risico op verstoringen en op het platgaan van het systeem zou moeten verminderen. De meest in het oog springende maatregel is natuurlijk dat bij een weersverwachting waarbij ergens in Nederland meer dan 10% kans is op enige sneeuw en/of een temperatuur onder  $-10^{\circ}\text{C}$ , een proces in gang wordt gezet om te komen tot een besluit over een aangepaste dienstregeling. Uiterlijk om vier uur 's middags wordt bekendgemaakt of er de dag daarop met een aangepaste dienstregeling wordt gereden. Ook dan wordt de communicatie in gang gezet. Ik stel voor om dit een heldere naam te geven. Met het weeralarm van ANWB en KNMI in het achterhoofd, zou ik het een «treinalarm» noemen. Deze aanpak lijkt ons realistisch. Liever twee keer per uur een trein die vrijwel zeker rijdt, dan het ideaal van vier treinen per uur volhouden en vervolgens zien gebeuren dat de boel vastloopt. En ja, het kan voorkomen dat er een alarm wordt afgegeven dat achteraf ten onrechte blijkt te zijn en dat er dus minder treinen rijden dan achteraf gezien mogelijk was

geweest. Dat hoort bij de gekozen systematiek. Het lijkt mij goed om er nu al, vanaf deze plaats, op te wijzen, dat de Kamer daar dan niet al te paniekerig of spastisch op moet reageren. Of we moeten er nu al niet mee akkoord gaan, natuurlijk.

NS en ProRail zeggen dat het komende winter met het gekozen paardenmiddel van het treinalarm hoe dan ook beter wordt dan de winter van het afgelopen jaar. Volgend jaar wordt het wederom beter, beloven ze bovendien. Mijn vraag aan de minister is een tikje een open deur na haar brieven, maar ik wil toch expliciet haar antwoord horen. Heeft de minister vertrouwen in de aanpak van beide bedrijven?

Tijdens het werkbezoek vertelde men ons, in het vreeswekkende jargon dat leidinggevenden tegenwoordig helaas hanteren, dat er een volstrekte redesign van de processen gaat plaatsvinden. Alles moet dus opnieuw worden uitgevonden. Als je twee jaar geleden het rondje om de kerk had ingevoerd, had je winst kunnen boeken, zei iemand van NS. Hoe je het echter ook wendt of keert, wat de oorzaak ook is, of het nu de angst voor de vakbonden was of het anderszins besmet verklaren van dat begrip, die keuze is toen niet gemaakt. Volgens NS kan er sprake zijn van het doorbreken van de wet op de remmende voorsprong door het nu in één keer goed te doen en bij wijze van spreken alle bureaus bij het OCCR aan de kant te zetten en de hele boel vanaf nul op te bouwen. NS en ProRail zeggen dat het nieuwe systeem het kernprobleem gaat oplossen dat trein B geen machinist krijgt omdat die in de gestrande trein A zit, waardoor ook de machinisten en conducteurs uitvallen die met trein B naar station C wilden reizen. Dit is een van de onderdelen van de complexe puzzel die als een nare berg losse stukjes op 3 februari van dit jaar in de hoek lag. Ook hier de vraag aan de minister: deelt zij de voorspelling dat het nu en volgende winter echt beter wordt? Hoe kijkt zij aan tegen de suggestie van de regionale vervoerders om die spelers te integreren in het OCCR? Collega De Rouwe wil een jaartal horen; hij wil weten wanneer het geregeld is. Ik sluit mij daarbij aan.

De heer **De Graaf** (PVV): Op een gegeven moment begreep ik helemaal niets meer van de inbreng van de heer Elias. Het leek de winterregeling van NS en ProRail wel. Misschien was dat ook zijn doel, om zo goed te laten zien wat er daadwerkelijk mis is. Als ik zijn verhaal over het OCCR hoor, lijkt het dat de heer Elias gewoon pleit voor het samenbrengen van NS en ProRail. Is dat waar we zo meteen meer over gaan horen van de VVD?

De heer **Elias** (VVD): Nee, daar pleit ik niet voor, nog los van het feit dat dat conform Europese regels helemaal niet kan, zoals de heer De Graaf wel weet. Feit is dat de samenwerking nu zo gestalte krijgt en dat men er voor de langere termijn voor kiest om het zo af te stemmen en te regelen dat het stukken beter zou moeten worden. Dat staat ook in de brieven van de minister, in het vertrouwelijke rapport dat we hebben mogen inzien en het is ons ook medegedeeld tijdens dat werkbezoek. Ik kijk er zo realistisch mogelijk naar. Dat zal ongetwijfeld een verschil zijn met de PVV, want wij moeten proberen om het te regelen en die partij staat alleen maar langs de zijlijn te roepen.

De **voorzitter**: Dat is uitlokking, mijnheer Elias. Heeft de heer De Graaf nog een vervolgintrruptie?

De heer **De Graaf** (PVV): Het lijkt wel weer verkiezingstijd. De heer Elias probeert de zaken op een fantastische manier om te draaien, waarvoor hulde. Natuurlijk, daar zijn wij politici voor en hij doet het met verve. Wat zijn opmerking over roepen langs de zijlijn betreft, lijkt het mij weinig constructief om hier dergelijke dingen te berde te brengen. Uit het antwoord van de heer Elias kan ik in ieder geval concluderen dat Europa

ons met regels heeft opgezadeld waarmee wij bepaalde dingen hier niet meer voor elkaar kunnen krijgen. Europa werkt ons dus eigenlijk tegen. Dank voor die duidelijkheid. Daarnaast moet de heer Elias misschien toch eens verder doordenken, voorbij dat punt van samenwerking van ProRail en NS, om te bezien of het op de lange termijn logischer is dat deze twee samengaan. Dat punt van aandacht wil ik de VVD meegeven.

De **voorzitter**: Mijnheer Elias, u hoeft niet te reageren. U mag ook verdergaan.

De heer **Elias** (VVD): Hartelijk dank voor deze suggestie. We komen er ongetwijfeld nog uitgebreid over te spreken als we de spoorvisie op de lange termijn bespreken.

Voorzitter. Hoe kijkt de minister aan tegen corridorrijden? Dit wordt nogal eens verward met het rondje om de kerk. Bij corridorrijden echter rijden treinen consequent de routes en geen alternerende routes. Wat vindt de minister voorts van varianten waarbij materieel en personeel vaker worden gekoppeld, het bekende rondje om de kerk, ondanks de verzekering van NS dat gewerkt wordt aan een systeem dat in de toekomst beter en goedkoper zou zijn? Collega Dik-Faber, toch een specialist op het gebied van kerken, sprak hier ook al over.

Ik rond af. De problemen op het spoor hebben tot veel kritiek geleid bij de VVD-fractie en bij veel andere fracties in de Tweede Kamer. De felle kritiek van mijn voorganger heeft er mede toe bijgedragen dat het minister samen met ProRail en NS aan de slag is gegaan om te pogen de situatie te verbeteren. Wij neigen er sterk naar de lijn van de minister, die blijkt uit haar brieven, om met het beschreven pakket aan maatregelen deze winter in te gaan, te ondersteunen. Ik blijf wel zeer kritisch over het functioneren van ProRail en NS. Deze partijen kunnen zeker niet achteroverleunen, maar moeten resultaten laten zien. Wel heb ik de voorzichtige indruk dat de verhoudingen tussen ProRail en NS zijn geprofessionaliseerd. Of dat nou komt door Dr. Phil, over wie de heer De Graaf het had, of dat er andere redenen zijn, er gaat een hoog vredespijpegehalte van het geheel uit. Het lijkt erop dat ze samen het welbegrepen eigenbelang hebben vastgesteld en hebben besloten dat ze het maar beter samen kunnen oplossen. Het wachten is nu op concrete verbetering en op het profiteren van de inzichten van andere partijen op het spoor dan de NS. Ik hoor graag de mening van de minister hierover.

#### **Voorzitter: Elias**

De **voorzitter**: Hiermee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Ik stel voor dat we schorsen tot precies 17.20 uur, zodat de minister haar antwoord in eerste termijn kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 17.07 uur tot 17.22 uur geschorst.

De **voorzitter**: We zijn toe aan het antwoord van de minister in de eerste termijn van dit algemeen overleg over het winterweer op het spoor. De minister, gestructureerd als zij is, heeft een aantal mappen voor zich liggen die zij in blokjes gaat verwerken. Ik stel de collega's voor om haar per blokje haar betoog te laten afmaken en pas aan het einde van een blokje te interrumperen. Dat scheelt ook voor de tweede termijn. Ik ga niet flauw doen met die interrupties. Op die manier hebben we een hele hoop al achter de rug in eerste termijn. Als de commissie zich hierin kan vinden, zal ik de leden aan hun eigen besluit houden. Ik geef het woord aan de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Om het de commissie gemakkelijk te maken, zal ik vertellen welke blokjes er zijn. Ik heb een algemeen blokje over de winteranalyse. Daarna komen er blokken over bijsturing, dienstregeling, materieel, personeel en infrastructuur. Dan komt nog een blokje overig, waaronder de reisinformatie valt, evenals ordening, de vergelijking met FMN en de internationale vergelijkingen.

Als eerste kom ik aan het winterweer. Ik kan het niet nalaten – ik doe het iedere keer maar weer – te zeggen dat ons spoor het op zich heel goed doet. Dit geldt in algemene zin voor zowel ProRail als NS. Uit de internationale vergelijkingen die ik de Kamer heb toegestuurd, blijkt dat we goed presteren. Het punt is echter dat dit niet altijd het geval is. Op het moment dat het moeilijk wordt – de afgelopen drie winters was dat het geval – is de prestatie niet goed genoeg. De trein en het spoor functioneren in principe goed. De afgelopen jaren is het spoor echter veel drukker bereden geraakt en is het spoorvervoer gegroeid. Dat heeft ervoor gezorgd dat het complexer is geworden. De afgelopen drie winters hebben we bovendien andere winters gehad dan de daaraan voorafgaande winters. In de totale analyse moeten de leden dus meenemen dat het zowel drukker als kouder is geworden. Daardoor hebben we de afgelopen drie jaar kunnen constateren dat het niet goed genoeg is als het complex is en we moeilijk weer hebben. Ik zit bij de Kamer aan tafel om ervoor te zorgen dat het in de komende jaren, waarin we een complex spoor zullen houden en waarin we waarschijnlijk ook koude winters zullen krijgen, wel goed genoeg kan functioneren.

De afgelopen jaren zijn daarvoor al de winteranalyses gemaakt. Een enkel Kamerlid had het erover dat de Kamer de ene keer de ene analyse kreeg en de andere keer de andere en vroeg zich af wat nou eigenlijk de «echte» analyse is. De eerste twee jaar zijn er vrij pragmatische analyses gemaakt. Het ging om de vraag wat er allemaal was misgegaan en wat we daaraan konden doen. Er is gewerkt om die situatie te verbeteren. Het derde jaar hebben we gezegd dat die pragmatische analyses weliswaar deels hadden gewerkt, maar dat zij nog steeds niet dé oplossing hadden geboden. Beide organisaties zijn toen om de tafel gaan zitten om heel diepgaand verder te kunnen analyseren. Dan kom je naast de infrastructurele, personele en materiële vraagstukken ook bij de organisatievraagstukken terecht. Dan komt de vraag aan de orde of de organisatie in staat is om er snel op in te springen als de dingen misgaan met het personeel, het materieel en de infrastructuur, en of de organisatie oplossingen kan bieden. Vandaar dat er nu een analyse ligt die verder gaat dan die van de eerste twee jaar. Dit betekent niet dat het de andere jaren niet goed was of dat de Kamer niet goed was voorgelicht. Het geldt gewoon allemaal. Er zijn wel degelijk problemen met de infrastructuur, het personeel en het materieel. Daardoor wordt alles veroorzaakt. De vraag is vervolgens echter of je in staat bent om daar afdoende op in te spelen. Dan blijkt dat er een achterliggend, dieper probleem is, namelijk dat je organisatorisch niet goed genoeg op de problemen kunt inspelen. Ik heb in mijn brieven duidelijk gemaakt dat het naast materieel, infrastructuur en personeel ook gaat om bijsturing, eenduidige commandostructuren en het ondermijnen van het routinematige handelen. Ik heb dit in diverse brieven uiteengezet. Het is dus niet zo dat er een vertrouwelijk rapport lag waarin opeens heel andere conclusies werden getrokken. In andere brieven over het winterweer, of die nou uit februari, juni of oktober kwamen, heb ik al duidelijk gemaakt dat de storingen in infrastructuur en materieel niet dé oorzaak zijn van het out of control raken van het systeem maar slechts een van de oorzaken, naast bijvoorbeeld de wijze van bijsturing en besturing. Gelukkig zei een aantal Kamerleden al dat dit feitelijk klopt. De problemen uiten zich vooral bij winterweer of bij andere verstoringen. Daarom moeten we met elkaar aan de slag. Het moet om een algemene verbeteraanpak gaan die meerdere activiteiten bevat, niet alleen de organisatie,

niet alleen de infrastructuur, niet alleen het materieel of het personeel, maar een totaalaanpak.

Ik ga ervan uit dat wij steeds dichterbij de perfecte situatie zullen komen. 100% garantie kun je natuurlijk nooit geven. Dat kun je ook niet voor alle andere vormen van vervoer. Toen het in de winter misging, stond er ook 850 kilometer file op de weg en lag de luchthaven stil, waardoor 1000 passagiers daar moesten blijven overnachten. Het gaat in de Kamer veel over het spoor, maar ook andere modaliteiten hebben last van het weer. Je kunt dat niet allemaal voorkomen. Je moet echter wel doorddenken over hoe je de problemen zo veel mogelijk kunt voorkomen.

Er is gevraagd of mijn winterweeraanalyse gevolgd is op de analyse in het rapport. De heer De Rouwe maakte de opmerking dat hij het zo herkende op één punt na. Ik denk dat hij doelt op het feit dat bepaalde maatregelen het routinematig handelen hebben ondermijnd en dat we daarom hebben gezegd dat die niet succesvol waren en niet gewerkt hebben, terwijl ze natuurlijk wel in de vorige winterweeraanpak gepland waren in de vorm van specifieke maatregelen tijdens dit soort dagen. Dat is natuurlijk maar één deel van de aanpak. Een aantal andere maatregelen, bijvoorbeeld het verwarmen van de wissels, heeft wel gewerkt. Daarom antwoordde ik ook dat het deels wel en deels niet heeft gewerkt. Er deden zich echter ook nieuwe en andere problemen aan de wissels voor. Bepaalde andere aanpakken hebben ook gewerkt. De wintermaatregelen die we in het verleden hebben genomen, hebben dus deels wel gewerkt en deels niet goed genoeg gewerkt. Dat heb ik proberen te zeggen.

De **voorzitter**: Volgens mij zijn we nog niet helemaal aan het einde van dit blokje, mijnheer de Rouwe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik maak het blokje af. De heer De Rouwe moet dan maar zeggen uit welk rapport hij citeerde. Dat is natuurlijk complex. Naar mijn weten heb ik de Kamer daar goed over ingelicht.

De GroenLinks-fractie vroeg of ik een en ander niet eerder had kunnen laten zien of transparant had kunnen maken. Organisaties moeten altijd analyses maken als er problemen en incidenten zijn, ook als er geen incidenten zijn. Ik denk hierbij bijvoorbeeld aan ziekenhuizen. Het is altijd heel belangrijk dat ze in vertrouwen met elkaar kunnen discussiëren over wat er allemaal mis kan gaan met een patiënt. Die dossiers wil je vaak niet op straat hebben liggen, omdat je alles wat mis kan gaan, in vertrouwen wilt bespreken. Zo doe je dat ook met een winterweeraanalyse. Je wilt al het potentiële falen met elkaar kunnen bespreken om vervolgens de conclusies daaruit wel volledig in de openbaarheid te brengen, maar niet de vraag welke mensen wel en niet op hun plek waren op dat moment. Vandaar dat het altijd een vertrouwelijk of intern dossier is geweest. De conclusies zijn echter gewoon openbaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): De voorzitter maakte een mooie vergelijking met een uitspraak van de heer Samsom tijdens de campagneperiode. Laat ik nu hetzelfde doen en tegen de minister zeggen: nu doet u het weer.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik wist dat het een succesvolle campagne was, maar niet dat het zulke gevolgen had.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ere wie ere toekomt. Overigens was die uitspraak weer gejat uit een Amerikaanse campagne, maar dat doet niet ter zake.

De **voorzitter**: Wij gaan door over het spoor.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu doet de minister het weer. Zij stelt haar eigen maatregelen beter voor dan in het rapport. Zij zegt letterlijk: sommige maatregelen hebben gewerkt en sommige niet. Maar in het rapport staat iets heel anders, namelijk dat ze averechts hebben gewerkt. Is het nou zo moeilijk om dat te erkennen? Nu ga ik haast uit het rapport lekken, maar de mensen die het gelezen hebben, wil ik adviseren om hoofdstuk 3.8 nog eens te lezen. Daar staat letterlijk in: de wintermaatregelen van deze minister ...

De **voorzitter**: Wij gaan niet letterlijk citeren. Dat is niet de bedoeling.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan noem ik hoofdstuk 3.8 niet nog een keer. De wintermaatregelen hebben averechts gewerkt. Dat is écht anders dan wat staat in de brief van de minister van juni aan de Kamer. Daar wil ik een reactie op hebben van de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het wordt lastig communiceren zonder teksten erbij, maar voor zover ik het begrijp, gaat het om een specifiek onderdeel. Het LUD-programma dat die dag is uitgevoerd, zou bijvoorbeeld niet gewerkt hebben. Het winterweerprogramma bestond echter uit heel veel maatregelen. In het eerste jaar heeft mijn voorganger een maatregelenprogramma aangekondigd. Het tweede jaar heb ik een maatregelenprogramma aangekondigd. Nu kom ik met het derde maatregelenprogramma. De essentie is dat veel maatregelen een plek hebben gekregen. Die zetten wij door. Dat kan de Kamer zien in het programma dat ik haar voorleg. Er zit veel meer in dan alleen maar dingen afschakelen. Die maatregelen wil ik door laten gaan, maar sommige dingen waartoe wij toen hebben besloten, hebben uiteindelijk een averechts effect gehad. Dat kan LUD 1 zijn, maar bijvoorbeeld ook het ter plekke ingrijpen en afwijken van het routinematig handelen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op het allerlaatste moment komt het er mondjasmaat uit dat het averechts gewerkt heeft. Het is dan ook niet raar dat de Kamer de minister aanspreekt op haar brief van juni. Daarin legt zij verantwoording af over wat er gedaan is, maar laat zij weg dat maatregelen averechts hebben gewerkt. Het maakt niet uit of het nu gaat om LUD 1-maatregelen, LUD 24 of LUD 66. Mijn stelling is dat in de brief van 4 juni op dit punt mooi weer wordt gespeeld, terwijl in het rapport dat wij konden inzien om de minister te kunnen controleren, heel duidelijk wordt gesproken van averechtse maatregelen. Dat is mijn kritiek op de minister. Dat doet niets af aan de maatregelen die wel hebben gewerkt, maar een van de hoofdconclusies is dat de maatregelen van de afgelopen jaren niet gewerkt hebben en op een aantal terreinen zelfs averechts gewerkt hebben, terwijl daar in de brief niets over staat.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik maak een punt van orde. Ik weet niet in welke oppositierol of formatierol ik op dit moment zit. Ik probeer daar weg van te blijven, maar ik voel mij erg ongemakkelijk bij het voortdurend verwijzen naar dat rapport. Daar moeten wij met z'n allen mee ophouden. Dat is in dit geval ook niet nodig, want de heer De Rouwe zoekt iets wat gewoon in de brief van de minister staat. Dit zeg ik dus niet om de minister te verdedigen maar om eventjes weg te blijven van het rapport. In de brief staat gewoon: het ondermijnen van routinematig handelen. Harder kun je het bijna niet zeggen. Ik wil de heer De Rouwe die tekst aanreiken, zodat hij daaruit kan citeren en wij verder wegblijven van het rapport. Ik heb er namelijk prijs op gesteld dat wij het konden inkijken, maar ik wil mij als Kamerlid ook aan de afspraken kunnen houden.

De **voorzitter**: In dit ordedebat geef ik het woord aan mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij de vertrouwelijke behandeling van het rapport heb ik om een procedurevergadering gevraagd vooraf om te bespreken welke punten wel en niet gedeeld konden worden in de openbaarheid. In die technische briefing zijn daar heldere afspraken over gemaakt. De heldere afspraak was niet dat er niet naar het rapport kan worden verwezen of dat er niks over kan worden gezegd. Er is wat anders afgesproken, namelijk dat alle conclusies die niet herleidbaar zijn naar specifieke personen of een onderdeel van drie mensen, gewoon in de openbaarheid kunnen worden gedeeld. Ik hecht eraan dat wij dat dan ook gewoon kunnen doen.

De **voorzitter**: Nu gaat er echt iets fout. Als onafhankelijk voorzitter probeer ik de belangen van de Kamer echt te behartigen. Ik hoop dat u dat van mij aanneemt. Deze commissie heeft gezegd: wij willen dat stuk zien. Daar zijn afspraken over gemaakt. Dat wil mevrouw Van Tongeren eventueel een volgende keer weer, dus die afspraken moeten worden gerespecteerd. Een van die afspraken was dat er niet letterlijk uit het rapport zou worden geciteerd. Daarom ben ik daar zo scherp op en sloeg ik aan toen de heer De Rouwe dat net wilde doen met paginaverwijzing en al. Dat doe ik niet om het hem onmogelijk te maken het de minister lastig te maken, maar vanwege de zuiverheid van de procedure en het belang van de Kamer, namelijk dat de commissie de volgende keer weer zo'n stuk krijgt. Het is waar dat is afgesproken dat er in algemene zin over het rapport kan worden gesproken. Ik zal de woordvoerders daar op geen enkele manier van weerhouden, maar laten wij proberen om niet te citeren en zeker niet te verwijzen naar pagina's enzovoort. Ik kan met de brief erbij niet beoordelen of de heer Monasch gelijk heeft als hij zegt dat een en ander al wordt gelogenstraft in de stukken van de minister, die openbaar zijn, maar laten wij ons daar dan aan houden. Zullen wij proberen om het op die manier te doen? Kunnen wij ons daarin vinden of wilt u dit debat voortzetten, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat u nu voorstelt, is een stuk beperkter dan wat wij afgesproken hebben. Wij hebben afgesproken dat alleen dingen die herleidbaar zijn naar personen, niet zouden kunnen. Ik vond dat heel belangrijk. Daarom heb ik die procedurevergadering aangevraagd voor wij de technische briefing kregen. Mijn fractie is in het algemeen niet zo blij met vertrouwelijke briefings, juist omdat je handen dan gebonden zijn. Dit is nogal een belangrijk onderwerp. Wij zijn er allang over bezig, maar het was ook al uitgelekt via de media. Het is dus raar om de Kamer te binden met een geheime briefing. Ik heb destijds gezegd: als ik het niet mag gebruiken, zit ik liever niet bij die briefing, want De Telegraaf mag ik te allen tijde citeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij komen hier wel uit. Overigens waardeer ik dit zeer. We zitten op één lijn: geen namen, of zaken die tot iemand herleidbaar zijn. Dat is tot op heden in dit debat ook niet gebeurd. Laten wij dat vooral ook niet doen, maar de heer Monasch maakte een opvallend punt. Hij zei dat in de brief wel staat dat er fouten zijn gemaakt, maar dat is mijn punt helemaal niet. Mijn punt is het volgende. Dit parlement heeft, aanvankelijk met de heer Monasch voorop, gevraagd om het rapport in te kunnen zien, omdat het een van onze taken is om te controleren of wat de minister zegt, waar is. Wij moeten kunnen controleren en mee kunnen kijken hoe de minister tot aanbevelingen komt. Over die aanbevelingen heb ik ook kritische opmerkingen, maar dit ging over de analyse. De minister heeft op het laatst in haar eerste reactie erkend dat er ook averechtse effecten zijn. Dat hoeven wij niet groter te maken dan het is, maar mijn punt is en blijft dat in de brief van juni niets staat over een van de conclusies uit het rapport, namelijk dat maatregelen averechts hebben gewerkt. Ze hebben niet allemaal averechts gewerkt. Er



zaten ook goede maatregelen tussen, maar er zaten ook maatregelen tussen die averechts hebben gewerkt. Dat punt wil ik hier maken. Ik vind het logisch dat wij de minister daar in dit debat op aanspreken. Nogmaals, die brief van 4 juni was behoorlijk goed, maar op dit punt werd er iets te mooi weer gespeeld.

De **voorzitter**: Ik wil dit proceduredebat beëindigen en de minister het woord geven om inhoudelijk te antwoorden. Ik spreek iedereen aan als ik zeg: laten wij hier een beetje tussendoor schipperen en de volgende keer nog scherpere afspraken maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarmee wordt het rapport veel spannender dan het was, want alle conclusies daarvan zijn door vertaald naar de brief. Ik moest even zoeken waar de heer De Rouwe het specifiek over had. Dat is het lastige als je er niet uit citeert. Ik heb het inmiddels gevonden. In de brief van 8 juni staat in meer algemene zin: het ondermijnen van routinematig handelen. Dat citaat gaf de heer Monasch ook net. Bij de brief hebben wij ook een rapport meegestuurd. Daar staat het twee keer letterlijk in. Misschien heeft de heer De Rouwe dat niet gezien. Op pagina 7 staat: «Het introduceren van deze nieuwe maatregelen speciaal voor de winter en het afwijken van de gebruikelijke werkwijze, bleek juist in een stressvolle situatie een averechts effect te hebben (...)». Ook op pagina 11 wordt aangegeven dat de verstoringen een averechts effect hebben. Als de heer De Rouwe al het beeld had dat ik dat voor mij had willen houden, dan kan ik zeggen dat ik dat niet voor mij had willen houden. Ik heb hem dat gestuurd. Ik hoop hem daar nu extra op te hebben gewezen.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid voor degenen die ons op afstand volgen: de minister citeerde nu uit openbare stukken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb die rapporten gezien. Daarom wilde ik ook het vertrouwelijke rapport inzien. Ik wil namelijk kunnen controleren wat daarin staat. In het vertrouwelijke rapport staat niet «leek»; daarin wordt gewoon de conclusie getrokken. Dat is het punt van de brief van juni. Overigens heb ik de minister ook verdedigd toen de heer Bashir haar onterecht aanviel. Mijn stellingname is dat zij de Kamer echt goed informeert in haar conclusies. Het is echter gegaan over maatregelen die averechts hebben gewerkt, maar in het vertrouwelijke rapport wordt het woord «leek» niet genoemd. Daarin wordt het als een stelling gebracht. Dat staat gewoon niet in de brief. De minister erkent dat het op een aantal punten averechts heeft gewerkt. Dat is prima. Daarmee is wat mij betreft ook de kous af, maar het stond niet in de hoofdlijnenbrief en in de bijlage stond alleen «leek». Maar de minister erkent het nu. Dat is beter dan de brief van juni.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In de brief staat het in hoofdlijnen en in het rapport staat het gedetailleerder, maar zo blijven wij daarover over en weer praten. Bij mij zit er echter helemaal niet het idee achter om daar niet duidelijk over te zijn, want ik vind het juist belangrijk om te weten dat de specifieke maatregelen die het routinematig handelen ondermijnden, niet goed waren, en om dat te bekijken en te erkennen. Wat dat betreft, moeten wij nu vooral kijken naar hoe wij dat gaan oplossen.

Veel Kamerleden hebben vragen gesteld over de bijsturing, ook kritische vragen, te beginnen met de heer Monasch. Hij zei: je kunt wel allemaal dingen gaan bijsturen, maar is het niet gewoon een kwestie van communicatie tussen mensen? Hoe gaat de minister dat oplossen? Heel veel heeft natuurlijk met communicatie te maken. Er is niet zozeer sprake van dat je een en ander niet met elkaar wilt, maar meer dat je vanuit beide

verschillende organisaties kunt denken dat je ergens de beste oplossing voor hebt bedacht.

ProRail denkt misschien: in het kader van de veiligheid willen wij niet dat er zomaar mensen over het spoor lopen, want voordat je het weet, worden ze door een andere trein geraakt. In het kader van pragmatisme zeggen ze bij de andere organisatie: laat mij maar even gewoon de mouwen opstropen, dan heb ik het probleem zo opgelost en kan die trein weer doorrijden. De vraag is natuurlijk vooral hoe je ervoor gaat zorgen dat die organisaties in de toekomst elkaar veel sneller vinden op dit soort onderwerpen. Daar spreek ik ook over met die directies. Zij zijn daar al mee gestart. Ze moeten niet alleen in het kader van het winterweer, maar ook veel breder met elkaar procedures en processen bespreken en het hebben over de vraag welke effecten die op elkaar hebben en of de suboptimale oplossing optimaal is als je het integraal gaat bekijken. Dat is essentieel.

De D66-fractie vroeg of ik mij voor de bijsturing in de toekomst alleen op het computerprogramma ga richten. Nee, het gaat om een integralere aanpak. Het moet ook gaan over de vraag of je op sommige plekken voldoende capaciteit hebt om problemen op te lossen. Daar had de ChristenUnie-fractie het over. Als je heel veel diensten wilt leveren, zul je soms misschien meer capaciteit moeten creëren. Die discussie moeten wij straks ook voeren bij de langetermijnvisie op het spoor. Of je organiseert een minder druk bereden spoor, waardoor je ook minder complexe situaties krijgt. Maar wil je dat? Of je gaat het drukker maken. Wat betekent dat dan voor je infrastructuur? Wat moet je daar dan mee doen? Het gaat dus zeker niet alleen om ICT en lokale oplossingen, maar om een integrale aanpak. Hoewel, soms wil je naar lokaal, want vroeger gingen verstoringen namelijk veel meer van Maastricht tot Groningen. Tegenwoordig kunnen wij veel meer delen loskoppelen, waardoor een verstoring minder ver doorwerkt.

Zoals we ook hebben kunnen zien in de analyse en aan het feit dat we met 22 verschillende locaties werken, werkt de lokale oplossing soms ook weer averechts op het totaalplaatje. Soms moet je loskoppelen, soms moet je het integraler bekijken. Dat is de complexe uitdaging van zo'n bijsturingsoperatie.

Moeten we ERTMS meenemen in de be- en bijsturing? Ja, dat moeten we doen. We hebben ook gezegd dat we dat willen doen. We zijn bezig met de roadmap en de planning voor de invoering. Als je weet wat je waar wilt doen, kun je ook gaan werken met de situaties waarin ERTMS een onderdeel is van de be- en bijsturing. Dat zal zeker invloed hebben op de verschillende onderdelen van het spoorsysteem, onder andere op de be- en bijsturing. Dat moet in de toekomst worden meegenomen en op de plaatsen waar we het nu al doen, moet het nu al worden meegenomen. Wat is het eindresultaat van de besturing en bijsturing? Ik denk dat we een onderscheid moeten maken tussen eind 2012 en de latere jaren. Er is immers een kort en een lang programma. Uiteindelijk heeft het consequenties voor ICT-systemen en de organisatie. Het verbeterprocesontwerp krijgt als uitgangspunten mee dat er geen zwarte dagen mogen komen en dat er een substantiële verbetering moet komen van de operationele performance per dag. Het gaat dus niet alleen om de moeilijke omstandigheden, maar ook om de dagelijkse omstandigheden. Dat geldt zeker wanneer we het PHS willen uitvoeren en er sprake is van een nog drukker bereden spoor. Het ontwerp zal op uitvoerbaarheid worden bekeken. We kijken naar regelgeving, investeringen, neveneffecten voor de reizigers en naar een haalbare tijdsplanning. Daar moeten we op checken en daarop moeten we besluiten nemen. Eind 2012 willen we rapporteren over de aanpak en de vervolgstappen. Er komt natuurlijk veel bij kijken, want het hangt ook samen met de langetermijnagenda voor het spoor. Die gaat namelijk ook bijdragen aan oplossing van de vraagstukken. Die langetermijnagenda gaat ook over optimalisatie van personeelsinzet, de

infralay-out, het via corridors rijden, de 22 locaties, van de be- en bijsturing, het stationscapaciteitmanagement en noem maar op. Er komt gewoon veel bij kijken. Dit is het moment waarop alles samenkomt. Aan de ene kant zeggen we op basis van het rapport-Kuiken, waarover we binnenkort spreken, dat het echt nodig is om opnieuw grondig te bekijken wat we voor de lange termijn willen omdat we zoveel vergen van het spoor. Aan de andere kant willen we dat doen naar aanleiding van de incidenten, of dat nu winterweer, brand of een elektronische storing was. Die twee zaken komen samen. Dat betekent dat we eind 2012 een programma zullen hebben en dat we in de jaren daaropvolgend – ik kom daar zo specifiek op terug – daarmee bij de dienstregelingsvraag aan het werk zijn.

Deze winter gaan we natuurlijk toch al een heleboel dingen beter doen. Het wordt nu «stick to the plan» in plaats van afwijken van de routine. De besluitvorming is aangepast zodat er sneller besloten wordt en er minder lang onduidelijkheid is over de vraag wie er in de organisatie de knoop moet doorhakken. De versperringsmaatregelen zijn nagelopen, verbeterd en waar mogelijk vereenvoudigd. Dat geldt ook voor de procedures en de inzet van personeel tijdens winterse dagen, de zogenaamde «code rood». Er wordt ook extra personeel ingezet om tijdens winterse dagen storingen te registreren en reisinformatie sneller op het OCCR in de systemen in te voeren.

Er is gevraagd wanneer het redesign gereed is. We zeggen steeds dat we eind 2012 rapporteren over de aanpak en de vervolgstappen. We schatten in dat we drie tot vijf jaar bezig zijn met de be- en bijsturing. Dan gaat het echt om grote wijzigingen van de huidige dagelijkse besturing van de treindienst. Dat is gewoon niet binnen een halfjaar te realiseren. Denk bijvoorbeeld aan de 22 locaties waarvandaan de treindienst nu bestuurd wordt. Die kun je niet binnen een jaar opnieuw anders inrichten en verplaatsen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De minister zei terecht dat we moeten kijken naar de oplossingen. Ik wil daar niet flauw over doen. De minister geeft inzake de lange termijn opnieuw aan dat ze eind dit jaar met een plan van aanpak komt. Ik denk dat iedereen begrijpt dat dit niet in een halfjaar opgelost zal zijn, maar de vraag is wanneer het wel opgelost zal zijn. Daar spreekt de minister zich op geen enkele manier over uit. Dat komt iets te voorzichtig op mij over. Ik snap het als het niet kan, maar deze Kamer mag, juist voor de reiziger, toch van de minister vragen wanneer het wél opgelost is?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Daarom kom ik zo over de dienstregeling te spreken. We hebben tijdelijke oplossingen bedacht voor de out-of-controlsituatie. Op alle dagen dat het goed gaat, is er misschien nog wel verbetering mogelijk, maar in principe doen we het helemaal zo slecht nog niet. We hebben afgelopen jaar vijf dagen gehad waarop het echt problematisch was. Voordat we al die be- en bijsturingmaatregelen, maar ook de andere vraagstukken zoals die van infrastructuurle aard – extra spoor bijleggen doe je niet van vandaag op morgen – hebben geïmplementeerd, is er een afschaling van de dienstregeling als tijdelijke maatregel genomen. Ik kan niet nu al zeggen dat we dat over twee jaar allemaal gedaan hebben. Ik moet tijden kunnen koppelen aan alle maatregelen die we willen nemen. Ik wil het plan van aanpak voor bijsturing met de Kamer bespreken, maar ook de langetermijnagenda. We moeten keuzes maken. Waar is geld voor, waar is geen geld voor? Wat doe je? Hoe hoog is je ambitieniveau? Voor die tijd kan ik niet zeggen dat we het over twee jaar allemaal gedaan hebben. Over twee jaar is er namelijk nog niet voldoende extra spoor aangelegd. Alleen de besluitvorming daarover duurt al langer. Dat is de reden waarom ik eerst tot een plan van aanpak wil komen. Daarna wil ik het met de Kamer eens worden

over de langetermijnagenda voor het spoor. We bepalen gezamenlijk wanneer we dit behandelen. Zodra we dat weten, kunnen we vrij snel plannen hoe lang het duurt voordat we al die maatregelen genomen hebben. Welke maatregelen moeten we nemen die effect hebben op die vijf winterse dagen en welke maatregelen moeten we sowieso nemen omdat het spoor in de toekomst drukker bereiden zal worden? Die laatste maatregelen hebben niet per se met de dienstregeling te maken. Misschien kunnen we de dienstregeling dus al veel eerder afschalen. Ik kan het nu alleen nog niet zeggen. Ik wou dat het kon, want dat zou heel mooi zijn, maar ik weet het gewoon nog niet. In 2013 zullen we met elkaar naar aanleiding van het plan van aanpak en de langetermijnagenda de concrete maatregelen moeten bepalen. Waarvoor hebben we budget en waarvoor niet en wat kan er binnen de bestaande maatregelen geregeld worden?

De heer **De Rouwe** (CDA): De regering regeert en de Kamer controleert. Ik snap dat de minister ons mee wil trekken in haar ministerie en ik waardeer ook dat zij wil overleggen. Toch moet de minister zelf aangeven, en anders haar opvolger – wie zal het zeggen? – wanneer de problemen opgelost worden. Dat vragen heel veel mensen zich af. We gaan straks spreken over de tijdelijke dienstregeling. Volgens mij zegt iedereen daarvan dat die niet ideaal is, en dan druk ik me voorzichtig uit. Hoelang gaat dit duren? De minister zou toch wel enige ambitie kunnen tonen? Ze moet zeggen: tot hier en niet verder, dit wordt mijn ambitie. Ik lees namelijk in de rapporten, ook in de memo's van ProRail, dat er gesproken wordt over «jaren». Dat duurt ons gewoon te lang. Daar spreekt geen enkele ambitie uit. Ik weet dat de minister niet zo in elkaar zit. Ik wil haar de gelegenheid geven daar iets van te laten zien. Ik denk dat heel veel reizigers zich dit de komende maanden zullen afvragen als op lelijke dagen de capaciteit behoorlijk uitvalt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Mijn ambities zijn juist zeer hoog. We gaan niet zomaar een enkel dingetje aanpakken, we gaan juist alles op het spoor tegelijkertijd aanpakken. Uit de langetermijnagenda voor het spoor en uit het plan van aanpak blijkt wel dat niets meer ongenoemd is. Ik kan echter pas aan het eind van het jaar, als beide plannen klaar zijn, meer zekerheid geven over tijden. Dat kan ik nu nog niet doen. Het duurt niet heel lang voordat we daar de discussie over kunnen aangaan. Dan kunnen we aangeven wat we kunnen doen en wat al mogelijk is. Ik kan het nu nog niet inschatten. Ik kan namelijk nog niet overzien wat alle maatregelen zullen zijn. Dit zal misschien wat langer in beslag nemen. Ik denk dat we tegen die tijd kunnen zeggen hoelang we de noodmaatregel nodig hebben. Op dit moment kan dat echter niet, zoals ik al zei. Als ik er nu iets over zou zeggen, zou het een beetje een ononderbouwde gok worden.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, ik zie dat u nog een vraag hebt, maar u hebt ook nog een tweede termijn. We gaan naar mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Volgens mij is het signaal duidelijk. De hele Kamer hoopt dat het zo snel mogelijk gebeurt. We vinden het belangrijk dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt. Ik zie dat er een heleboel verknoopt gaat worden en ik zie uit naar de verdere discussie daarover. Mijn vraag gaat over iets waarover ik de minister vaag vond en wat volgens mij concreter kan. De minister gaat de NS en ProRail vragen om elkaar veel vaker te vinden op processen en procedures. Dat kan volgens mij concreter. Kunnen we deze partijen vragen om nog vóór deze winter te bekijken of ze de eerste hulp bij ongemakken kunnen implementeren? Bij Arriva en Veolia mogen de machinisten in overleg met het

seinhuis de wissels gewoon omzetten. Ik begrijp dat dit op sommige punten complex zal zijn in verband met de veiligheid, maar als de minister kan toezeggen dat ze dit concrete punt voor deze winter zal agenderen bij beide organisaties, dan hebben we in ieder geval een concrete procedure waarover gesproken zal worden.

De **voorzitter**: De winter begint op 21 november?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Op 21 december.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De winter begint als het sneeuwt en ik heb begrepen dat dit al volgende week het geval kan zijn. Ik wilde hier eigenlijk over spreken onder het kopje «personeel», maar ik kan er ook nu op ingaan. Mevrouw Van Veldhoven vraagt of ik het wil agenderen. Het is al geagendeerd. Ook de heren Bashir en Monasch spraken over de inzet van personeel van NS tijdens verstoringen. Ook in vorige debatten heb ik al gezegd dat ik dat interessant vind. Wie kan het snelst ter plekke zijn en wat kun je doen? Natuurlijk moet dat binnen de veiligheidsnormen gebeuren. Hartje zomer heb ik al aan beide partijen gevraagd hoe zij dit zouden kunnen organiseren. Ze zijn dat aan het bekijken. Dat kan over opleiding gaan, maar ook over iets anders. Voor regionale partijen is het makkelijker omdat zij op enkel spoor rijden. Dat is echt een groot verschil waardoor je het niet op één lijn kunt zetten. Het is dus geagendeerd en er wordt in het kader van het winterweerprogramma naar gekeken.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de minister verder gaat met haar blokje over de dienstregeling nadat mevrouw Van Veldhoven nog een snelle, praktische en technische vraag heeft gesteld.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als de minister dit al heeft geagendeerd, kunnen we daarover waarschijnlijk snel bericht krijgen, hopelijk voor het begin van de winter.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom op de dienstregeling. Veel partijen zeggen terecht dat dit niet echt is wat ze wilden, omdat ze willen dat het probleem wordt opgelost. De heer Monasch sprak over vijftien dagen. Zelf kwamen we op gemiddeld twaalf dagen op basis van de afgelopen tien jaar. Hij zegt dat je beter zes dagen in de ellende kunt zitten in plaats van twaalf. Ik zie echter wel verschil tussen een afschaling en een out-of-controlsituatie. Als je zes dagen niets doet, zou je een out-of-controlsituatie hebben. Bij afschaling gaan we terug van de dienstregeling 2012 of 2013 naar die van ongeveer 2007. Daarbij rijdt ongeveer 80% van de treinen die normaal gesproken zouden rijden. In de Randstad heeft dat echter een groter effect omdat daar de dienstverlening in veel gevallen terugloopt van vier keer per uur naar twee keer per uur. Het is de vraag wat de klant fijner vindt. Wil die op dagen waarvoor slecht weer was voorspeld, maar het zonnetje schijnt met een afgeschaalde dienstregeling zitten? Of wil die op bepaalde dagen vaststaan op het perron? Ik kies voor better safe than sorry. Als noodmaatregel moeten we op afschaling overgaan. Dan kunnen we ten minste nog een betrouwbare dienst leveren. Je weet dat je van a naar b kunt, al kan het minder vaak en zijn de treinen voller. Het is natuurlijk niet de meest optimale situatie. Hetzelfde geldt overigens voor de weg. Ook daar is de situatie slecht als het sneeuwt en ook daar in dan minder capaciteit. Auto's rijden stapvoets in de file. In de luchtvaart worden ook vaak banen uit de running genomen bij slecht weer. Ik blijf ervoor waarschuwen dat een garantie van 100% nooit te geven is, maar we willen het juist versimpelen en daarmee meer garantie geven dan in het geval dat we niets doen. Dan blijft de vraag of het te veel is of

niet. Ik heb me dat natuurlijk ook afgevraagd, kijkend naar de meteo-effecten. Ik heb me afgevraagd: gaat het wel gebeuren of niet?. Het gaat natuurlijk een keer gebeuren. Er zal een keer afgeschaald worden, terwijl achteraf blijkt dat dit niet nodig was geweest. De vraag is hoe je het dan in de daaropvolgende dagen moet doen. Ik hoorde de leden vragen – ook de SP deed dat – of het niet mogelijk is om wat sneller terug te schakelen als het beter weer wordt. Het is niet de bedoeling dat je meerdere dagen afschakelt, behalve als er voor meerdere dagen slecht weer voorspeld is. Dat zal natuurlijk best wel eens lastig zijn. Als het bijvoorbeeld op een dag slecht weer is en het weer de dag daarna niet slecht is, moet je dan met een soort jojo gaan werken? Wij hebben gezegd dat we, vanaf het moment dat we ermee gaan werken, continu moeten evalueren om te zien of datgene wat we gedaan hebben goed uitwerkt of niet. In ieder geval moet er na de eerste vijf keer opnieuw een besluit worden genomen over de vraag of het nog op deze manier moet gebeuren of niet. Ik denk dat afschalen uiteindelijk beter werkt dan niet afschalen, al zal dat wel eens voor niets gebeuren. Dan komen we misschien ook wel op de discussie over weeralarm of treinalarm en ook over het spitsmijden en het bekendmaken aan mensen dat er risico's zijn omdat het slecht weer is. Dat doen we eigenlijk ook op de weg en dat doe je automatisch zelf op het moment dat je moet vliegen. Dat is dus helemaal niet zo gek. Mensen kunnen er dan ook voor kiezen om een dag thuis te werken of iets anders te doen. Later in mijn betoog ga ik wat dieper in op het mijden van de spits.

Gevraagd is of het mogelijk is om sneller terug te schakelen. De bedoeling is dat, als het weer de volgende dag weer goed is, die dag meteen teruggeschakeld wordt. Als de voorspelling voor meerdere dagen slecht is, zal dat niet gebeuren.

Gevraagd is om de reizigers te betrekken bij de criteria van afschaling. Volgens mij is nu ook Rover – ik kijk even de zaal in – betrokken bij die criteria. Rover zegt ook dat er goed op moet worden gelet dat het niet te snel gebeurt. Hij zegt: we begrijpen het wel, maar we willen het liefst dat dit zo min mogelijk gebeurt.

Wij hebben alleen maar gekeken naar de afgelopen jaren, wat de ervaring is en hoe vaak het is voorgekomen en gebeurd. Op basis daarvan hebben we het eerste model bepaald. Wij zullen moeten blijven evalueren en sturen op verbetering.

Gevraagd is wanneer de echte oplossing er komt. Over die eindtermijn hebben we het net al min of meer gehad. Eind van dit jaar, in de langetermijnagenda, is er meer duidelijkheid. We willen natuurlijk ook in de concessie uiteindelijk eisen vastleggen met betrekking tot de frequentie hiervan. Ik denk dat je het dan op dagniveau moet doen, maar ik vermoed dat je dan veel meer eisen moet stellen op het gebied van prestaties die geleverd worden. Als je het op dagniveau doet – ik meen dat de ChristenUnie deze vraag heeft gesteld – loop je altijd het risico dat het niet past bij de weersomstandigheden, dus dat je juist niet gaat afschalen terwijl je dat wel moest doen. Het risico is dat je, omdat je iets doet om maar in dat plaatje te passen, een soort averechts effect krijgt. Volgens mij is dat dus minder handig en moet het veel meer gaan om de prestatie zelf. Er moet dus zo snel mogelijk worden teruggedaan naar de normale dienstregeling, namelijk zodra je vindt dat de weersverwachting voor de komende twee dagen goed is. Het op de dag zelf aanpassen van de dienstregeling blijkt gewoonweg niet te helpen. Daarmee worden mensen zodanig uit hun routine gehaald dat dit juist de problemen veroorzaakt. Dat is ook gebleken toen we de vorige keer probeerden af te schalen. Daarbij komt dat de bijsturing te veel wordt gestoord. In Nederland kunnen wij veel sneller afschakelen en inschakelen dan waar dan ook ter wereld, maar het blijft een systeem dat een lange aanloop vergt. Ik ga meer specifiek in op het spitsmijden. Ik ben daarvan in het kader van het Programma Beter Benutten ook een groot voorstander, dus dat ben ik

ook ten aanzien van de trein. Ik weet niet of wij dan ook moeten betalen, maar we zouden in het kader van het Programma Beter Benutten kunnen bekijken of treinprogramma's daarin specifiek een rol kunnen spelen. Ik denk dat het veel meer gaat om het goed informeren van mensen over het slechte weer en om het feit dat ze zelf ook bewuste keuzes moeten maken. Dat doe je ook als je boodschappen moet doen of andere dingen. Je probeert bijvoorbeeld als het ijzelt zo veel mogelijk te vermijden dat je naar buiten moet. Op dit moment is er sprake van een proefstadium en ik vind het echt interessant om te kijken wat we daar nog meer mee kunnen doen. Dat zal ik de komende tijd dus ook doen. We zullen de werkgevers en de werknemers ook bij het onderzoek betrekken en hen daarin een rol geven.

Ik kom bij de vragen over «een rondje rond de kerk» en het opknippen in regio's. Met het opknippen van het spoor in regio's op het moment dat er een winterdienstregeling is, wordt natuurlijk ook weer afgeweken van de routine. Er wordt wel gekeken hoe enigszins kan worden voorkomen dat het te veel doorstraalt. De discussie over een rondje om de kerk heeft grotendeels te maken met de oude discussie over de vraag of mensen gedurende het hele jaar alleen maar één route moeten rijden. Volgens mij moeten we van die discussie af, want die leidt er iedere keer toe dat de nekharen overeind gaan staan. Het gaat veel meer om de vraag wat je doet op het moment dat het mis gaat. De vraag is of je dan in staat bent om je systeem zodanig op te knippen dat je de gevolgen beperkt. Dat moet je volgens mij wel doen zonder dat de routines te veel worden ondermijnd. Je moet dan dus al van tevoren bedenken hoe je het systeem gaat opknippen in het geval dat het mis gaat. Dan hoef je dat dus niet ter plekke te bedenken. Misschien moet daarvoor een andere uitdrukking verzonnen worden dan «een rondje rond de kerk», zodat dat veel meer bespreekbaar wordt. Het NS-personeel waarmee ik om de tafel heb gezeten, zegt overigens dat er in geval van calamiteiten natuurlijk wel van alles bespreekbaar is. Bij die discussie gaat het veel meer om de dagelijkse werkzaamheden.

Net heb ik al het een en ander gezegd over trein- en weeralarm. Ik denk dat we de meeste zaken hebben besproken die betrekking hebben op de dienstregeling. In algemene zin merk ik op dat het voor mij ook een noodmaatregel is. Ik hoop daar zo snel mogelijk van af te kunnen door een spoor te leveren dat zo betrouwbaar mogelijk is. Ik denk overigens dat we altijd zoiets achter de hand moeten houden, omdat een risico van 0% gewoonweg niet bestaat. Dat geldt ook voor alle andere vervoersmodaliteiten. We moeten dus weten of we onze klanten liever minder treinen bieden die weliswaar voller zijn maar wel betrouwbaar of dat we dat liever niet doen. Ik denk dus dat er wel iets daarvan in stand zal moeten blijven maar er moet worden geprobeerd om het op zodanige wijze te doen dat het zo min mogelijk hoeft te worden ingezet.

De heer **Bashir** (SP): De minister geeft aan dat, op het moment dat wij een karige dienstregeling hebben, er overgeschakeld kan worden op de normale dienstregeling als blijkt dat het twee opeenvolgende dagen goed weer wordt. Waarom kan die periode niet teruggebracht worden naar een dag? Als het de volgende dag beter weer is, waarom kan er dan niet worden teruggeschakeld naar de normale dienstregeling? De reiziger wil volgens mij namelijk veel liever dat er een normale dienstregeling is dan dat hij in een volle trein zit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als je tijdig daartoe besluit, kun je dat doen. Het gaat er meer om dat, als je weet dat er slechtere dagen zullen volgen, de vraag is of je voor een dag moet terugschakelen of niet. De ene dag wel de normale dienstregeling gebruiken en de andere dag niet, geeft ook niet heel veel duidelijkheid. Het kan echter wel. Het zal per keer bekeken moeten worden. Daarom is

gezegd dat men doorgaat als er is voorspeld dat er meerdere dagen met slecht weer zullen volgen. Anders gaat men terug naar het normale ritme zodra de slechte dag voorbij is.

De heer **Bashir** (SP): De minister zegt dat het wel kan, maar dat we het toch anders gaan doen. De karige dienstregeling zal namelijk gebruikt worden als twee dagen slecht weer is voorspeld. Ik denk dat de reiziger veel liever een jojo-effect wil, dus de ene dag een karige dienstregeling en de andere dag de normale dienstregeling, dan dat hij onnodig in overvolle treinen zit. Naar mijn idee moeten we toch die kant op gaan dat, als voorspeld wordt dat het de volgende dag goed weer wordt, de normale dienstregeling wordt gebruikt. Dit, ongeacht wat er daarna komt. Ik vraag de minister om het op die manier met de NS af te spreken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dat kan als er voor 16.00 uur besloten wordt. Je hebt altijd een bepaalde aanlooptijd nodig. Je moet kunnen zien dat het de volgende dag goed weer wordt. Als er goed weer voorspeld is, zal men natuurlijk zo snel mogelijk over willen gaan op de normale dienstregeling. Daarom heb ik het steeds over meerdere dagen. Misschien doelt de heer Bashir op de situatie dat het de ene dag slecht weer is, de andere dag slecht weer en vervolgens twee dagen slecht weer. In principe kan dat. Ik zal met de NS overleggen om dat zo goed mogelijk te proberen. We moeten goed kijken wat het handigst is voor de reiziger, want daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik dank de minister voor haar opmerking dat zij open staat voor het spitsmijden. Terecht werpt zij de vraag op hoe het zit met de kosten. In haar brief aan de Kamer over de kosten voor de winteraanpak staat dat zij ook nog niet weet hoe het daarmee staat. Daarom hebben wij bewust op dit moment dit voorstel gedaan. Kennelijk is de minister, en dat begrijp ik ...

De **voorzitter**: Ik onderbreek u. Dit lijkt op een tweede termijn. Als u concrete vragen hebt, krijgt u de mogelijkheid. Anders ga ik naar een ander.

De heer **De Rouwe** (CDA): Sorry. De minister stelde een vraag over de kosten en die ging ik beantwoorden, maar dat kan in tweede termijn. Wanneer verwacht de minister de Kamer te informeren over de lopende pilot met betrekking tot spitsmijden in de trein? Als de minister aan het eind van dit jaar toch met haar voorstel komt, kan zij dan toezeggen dat zij nagaat of hierover al wat meer gezegd kan worden? Ik zeg nogmaals dat ik de positieve insteek van de minister waardeer. Ik wil echter graag dat zij een en ander wat handen en voeten geeft.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik weet niet precies wanneer die pilot er komt. Dat zal ik zo meteen zeggen. Ik zit echter wel een beetje hardop te twijfelen of je mensen moet belonen om thuis te blijven. In het algemeen blijven er natuurlijk al een heleboel mensen thuis. Moet je ze dan betalen voor het thuisblijven? Zouden ze eigenlijk wel de trein hebben genomen of niet? Het lijkt me heel complex om daarmee iets te doen. Daarom zit ik in het kader van het Programma Beter Benutten ook veel meer met die werkgevers en werknemers: het scheppen van mogelijkheden door werkgevers voor hun werknemers om thuis te werken. Daar zijn mkb-vouchers voor en we hebben een aantal andere instrumenten om dat te doen. Ik zeg nogmaals dat ik wil bezien wat tot de mogelijkheden behoort. Zoals u vraagt, zal ik daarop terugkomen op het moment dat we het over financiering hebben.

De heer **De Rouwe** (CDA): Juist deze vragen stelden wij allen aanvankelijk ten aanzien van het spitsmijden op de weg. Ik denk dat de



uitkomsten hetzelfde zullen zijn. Niet voor niets onderzoekt het ministerie nu al het spitsmijden in de trein. De stelling van mijn fractie is dat, als wij echt weten dat de capaciteit van treinen afneemt – dat weten wij allen – en dat er reizigersaantallen blijven bestaan, er niet alleen de negatieve prikkel moet zijn van dat mensen in een volle trein moeten reizen. We moeten dan ook tegen mensen zeggen dat er een alternatief is en dat wij dat stimuleren. Dat moet je inderdaad met werkgevers doen in plaats van dat het een one issue van de overheid is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het met de heer De Rouwe eens. Eind april – ik heb de datum doorgekregen – zal de proef afgerond zijn. De resultaten daarvan zullen in juni 2013 beschikbaar zijn. Het klopt dat wij bepaalde personen betalen die deelnemen aan de proef op de weg en die uit de spits blijven. Dat zou dan ook van tevoren moeten gelden voor de treinreizigers. Ik dacht dat de heer De Rouwe het meer in algemene zin bedoelde, namelijk dat mensen die thuisblijven een vergoeding moeten krijgen. Dan had het mij een complexe situatie geleken. Dit is echter een ander punt. Ik zeg nogmaals dat ik de vraag van de heer De Rouwe serieus neem en dat ik zal nagaan of dat project ten aanzien van het spitsmijden een rol kan krijgen. We moeten bekijken of dat in dit kader is of bij het Programma Beter Benutten.

De **voorzitter**: Uw vraag wordt serieus genomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is mooi dat de minister het met D66 eens is dat er geen taboe moet rusten op het vereenvoudigd inzetten van personeel en materieel – laat ik het niet «het rondje rond de kerk» noemen – op momenten dat het nodig is. De minister koppelt dat echter alleen aan een situatie waarin het al is misgegaan, terwijl het natuurlijk ook een optie is om dit te gebruiken om te voorkomen dat er wantoestanden ontstaan. Is de minister bereid om dit te betrekken bij al die ideeën die zij heeft over het herorganiseren van het spoor, de dienstregeling en dergelijke en dit nadrukkelijk niet tot een taboe te verklaren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In het winterweerprogramma heb ik aangegeven dat ik versimpeling van de inzet van het personeel, om het maar zo te noemen, zal onderzoeken. Ik denk dat de wijze van personeelsinzet enorm kan helpen maar dan wel voor het hele jaar en dus niet specifiek op het moment dat er sprake is van een verstoring. Je moet dus van tevoren bedenken hoe je dat gaat doen. In de verbeteraanpak voor de lange termijn kijk ik ook met ProRail en de NS naar het samenspel van infrastructuur, materieel, het logistiek plan, besturing en bijsturing én het personeel. Het personeel speelt daar namelijk een rol in. De sector kijkt nu zelf ook naar de personeelsinzet en de planning. Het vertrekpunt is dat van de reiziger en je vraagt je af of het spoorstelsel optimaal is ingericht om hem goed te kunnen bedienen. Het gaat dus om een optimale inzet van het personeel, zodat de reiziger goed bediend kan worden. De NS onderzoekt ook de mogelijkheden en de consequenties van die aangepaste personeelsinzet, specifiek op de winterse dagen, en het effect daarvan op de besturing en bijsturing. Als je het gaat hebben over de pendeldiensten – volgens mij hoorde ik dat hogere kosten leiden. Iemand komt dan aan en moet weer terug. Hij moet wachten. Als er op een bepaald moment iets aan de hand is, is er dus niet een opvolger die daar iets mee kan doen. Het is redelijk technisch, maar dat werkt niet heel goed uit. We kijken dus in bredere zin en in specifieke zin voor het winterweer. Ik denk dat we veel meer moeten nagaan hoe personeel wordt ingezet rondom de dienstregeling in plaats van dat we alleen maar van een starre structuur spreken. Dat probeerde ik te zeggen

met mijn woorden dat we het niet de hele tijd moeten hebben over «een rondje rond de kerk».

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de minister voor haar flexibiliteit. Ik kan me voorstellen dat het soms ook gaat om de inzet van materieel en dus niet alleen om de inzet van personeel. Ook kan ik me voorstellen dat er een variant is tussen een dienstregeling voor het hele jaar en een andere dienstregeling voor elke maand. Het laatste lijkt me niet praktisch. Er is echter een duidelijk verschil tussen de situatie in de zomer en die in de winter. Ik kan me dan ook voorstellen dat je daar opknipt, maar dat laat ik aan de minister over. Ik zie haar plannen met interesse tegemoet.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We hebben nu ook al zomerdienstregelingen en dienstregelingen voor de rest van het jaar.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb nog geen reactie gekregen van de minister op het idee om eens in New York te gaan kijken, waar bij sneeuwval meer treinen rijden in plaats van minder, en om ook op die manier het spoor vrij te houden.

Ten aanzien van het verhaal van het rondje rond de kerk in de winter zeg ik dat ik een nieuw verwachtingsmanagementwoord «ruik» voor het personeel. Misschien kunnen we een prijsvraag uitschrijven en kijken wie dat het beste kan in deze zaal. Uit de opmerking van de minister begrijp ik dat er in crisissituaties, zoals bij sneeuwval, wel met het personeel te spreken valt over «dat rondje rond de kerk». De minister zegt in antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven dat we moeten kijken vanuit het perspectief van de reiziger. Ik denk dat dit logisch is, want je bent als bedrijf klantgericht bezig. Dan moet er toch te allen tijde met het personeel te praten zijn over wat voor dienstregeling dan ook?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ja, maar ik probeerde tegen de Kamer te zeggen dat de discussie over «het rondje rond de kerk» oud is en dat die erover gaat dat het personeel niet met de treinen meegaat maar dat het op de trein blijft en weer teruggaat. Of de baan daardoor interessanter wordt of niet, zal naar mijn idee elke persoon verschillend beoordelen. Dat is echter het oude beeld. Wij hebben het nu eigenlijk over heel andere dingen. Het gaat erom of de dienstregeling kan worden opgeknipt indien dat noodzakelijk is, zonder dat er een personeel probleem ontstaat in de vorm dat de machinist eigenlijk van A naar B, naar C en naar D zou gaan en dat er opeens geen machinist of ander personeel beschikbaar is op het moment dat er in een bepaalde situatie geknipt wordt. Het gaat om de vraag of je dat van tevoren voor het gehele spoor kunt bedenken of dat je dat alleen maar doet op het moment dat je in een specifieke situatie, een verstoringssituatie, terecht komt. Je wilt niet dat dit altijd voor het hele spoor gebeurt, want het verloopt eigenlijk best goed. Je wilt wel dat dit gebeurt in specifieke tijden van verstoring. Dat houdt wel in dat je voor het hele jaar moet nadenken over de vraag wat dat betekent. We hebben namelijk ook gezegd dat niet routinematig handelen gevaarlijk is en dat je dus ingebed moet hebben wat je op zo'n moment doet. Er wordt dus naar gekeken en het personeel is ook bereid om daarnaar te kijken. Ik zeg echter nogmaals dat het een oplossing is voor een probleem en dat dit iets anders is dan de discussie die vroeger plaatsvond over de kwestie dat het personeel alleen maar op dezelfde trein mocht blijven.

Wij kijken zeker ook naar het buitenland. Ik kom zo meteen op New York. Als in Nederland een trein verstoord is, proberen wij die op een andere plek in te zetten. Zodoende kunnen de mensen wel van A naar B maar dan over een ander spoor. Van daaruit gaat die storend werken op de bestaande dienstregeling. In Zwitserland zeggen ze dat ze dat stukje er

gewoon uit halen. Tegen die mensen wordt dan gezegd dat ze niet meer op die manier van A naar B komen, dus dat ze dat op een andere manier moeten doen. Ze laten de rest zoals het is. Dat zijn de vraagstukken waarover we het met elkaar moeten hebben. De vraag is dus of dat een oplossing voor je probleem is of niet. In Zwitserland hebben ze overigens wel een ander systeem dan dat wat wij hebben. Daar laten ze veel meer ruimte vrij in hun dienstregeling voor het geval dat er verstoringen zijn. Dat kan in ons land niet, behalve als wij zeggen dat we minder treinen tegelijkertijd over hetzelfde spoor willen laten gaan. Of we moeten zeggen dat we veel meer moeten vooraanleggen. Daarover zullen we de komende tijd met elkaar een robbertje vechten. We kijken dus zeker naar het buitenland en er is verschil.

Ik ga in op New York. Ons systeem kan niet meer treinen aan, want wij hebben een van de drukst bereden sporen ter wereld. In geval van storingen heb je buffers tussen treinen nodig om die winterse problematiek te voorkomen.

#### **Voorzitter: Monasch**

De heer **Elias** (VVD): De minister zei dat mensen goed moeten worden geïnformeerd. Alles afwegende, geloof ik wel in die realistische aanpak. Als je mensen vertelt dat ze met een aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid twee keer per uur een trein hebben in plaats van dat ze vier keer per uur geen trein hebben, geloof ik dat je daar dan maar voor moet kiezen. Ik meen dat ik, in vergelijking met alle collega's, tot dusver nog het dichtst bij de oplossing van de minister sta. Ik vind echter wel dat je dan echt goed moet communiceren. In die zin heb ik er nadrukkelijk voor gepleit om het beestje bij de naam te noemen en dus te spreken van een treinalarm. Op mijn vraag of de minister dat overneemt, heb ik een zeer vaag antwoord gekregen. Graag zou ik dat, wellicht ter vermindering van een tweede termijn, wat preciezer van de minister horen.

#### **Voorzitter: Elias**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil dat wel preciezer zeggen. Ik heb wat vaag geantwoord omdat ik niet weet of het woord «treinalarm» een goede uitstraling heeft. Wel moet je in ieder geval nadrukkelijk benoemen dat er een specifieke situatie is. Het lijkt mij ook goed om daar een woord voor te verzinnen. Misschien wordt het wel «treinalarm», al vind ik dat een meer negatieve variant terwijl je wilt dat mensen graag blijven komen.

Ik maak wat opmerkingen over de infrastructuur. De SP en D66 hebben gevraagd of alle wissels worden aangepakt en dus niet alleen de cruciale wissels. De aanpak van de voorgaande jaren om de wissels betrouwbaar te maken wordt natuurlijk doorgezet en aangescherpt, maar we hebben wel van Zwitserland geleerd dat er geen Zwitserse wissel bestaat. We dachten enige tijd dat er een soort unieke gouden wissel te vinden was. Er is wel een Zwitserse wisselaanpak. Ik denk dat dit belangrijk is. Die aanpak bestaat uit het optimaliseren van het ontwerp, onder andere de wisselverwarming, het onderhoudsproces, het herstelproces in geval van storing enzovoorts. Het is dus een gezamenlijke aanpak. Wij zijn gestart met die Zwitserse aanpak. De focus begint met de meest cruciale knooppunten, namelijk Amsterdam en Utrecht, omdat je daar de grootste verstoringen kunt hebben. Daar moet je dus beginnen. Uiteindelijk moeten aan alle 3100 kerninfrawissels verbeteringen worden aangebracht. Onder anderen de heer Slob heeft in februari jl. gevraagd of niet het ballastbed onder de wissel kan worden ontgraven om aanvriezing te voorkomen. Dat soort dingen wordt ook meegenomen. Uiteindelijk gaan we daarmee dus aan de slag, maar we beginnen met de 100 cruciale wissels.

Gevraagd is of ProRail het aantal storingen dat langer duurt dan 10 minuten niet kan beperken opdat de dienstregeling niet hoeft te worden aangepast. Het is niet mogelijk om in winterse omstandigheden alle storingen tot minder dan tien minuten te beperken. Er zijn wel aanrijdtijden afgesproken. Ook veilig werken kost tijd. Soms moet alles uit voordat mensen op het spoor kunnen worden toegelaten. Als het slecht weer is, is het wat de aanrijdtijd betreft nu eenmaal wat lastiger. We konden de vorige keer eveneens constateren dat men op de weg ook vast stond. Het is dus nog steeds nodig om de dienstregeling aan te passen, maar we proberen natuurlijk wel toe te werken naar een systeem dat het mogelijk maakt om dat steeds sneller te doen.

Gevraagd is of de onderaannemers voldoende personeel hebben. Ik kan dat nog niet precies aangeven omdat er nu gesprekken plaatsvinden over het totale aantal ploegen per aannemer, juist met als doel om ervoor te zorgen dat er altijd voldoende mensen zijn. ProRail wil de maximaal beschikbare capaciteit contracteren. En ProRail en de NS hebben ook samen geanalyseerd wat nodig zou kunnen zijn en ze hebben simulaties gedaan. Het zou er niet toe moeten doen of het onderaannemers zijn of niet. Degene die het contract tekent, moet gewoon leveren en ervoor zorgen dat een en ander beschikbaar is.

Bij de logistiek belangrijke locaties wordt gedacht aan in totaal 55 tot 60 sneeuwplougen. Daarnaast zet ProRail standaard storingsploegen in. Dat zijn er 10 tot 12 per shift. Daarin zitten ook specifiek technische disciplines en die ploegen zijn altijd mobiel. In de Randstad is ProRail voornemens om extra storingsploegen in te zetten, ook als onderdeel van het wisselverbeterprogramma. Het enige wat we nog niet doen, is met tentjes naast het spoor zitten, zoals de Russen dat doen. Daar is arbeid dan ook iets goedkoper, als mensen daar überhaupt uitbetaald krijgen voor het verrichten van hun werkzaamheden. Dat doen we dus niet, maar we proberen wel het aantal mensen dat betrokken is, op te voeren.

De heer Monasch vroeg naar de aanrijdtijden van minder dan 15 minuten. Hij vroeg waarom dat in Nederland niet goed kan en hoe ik dat borg als dat mijn streeftijd is. We hebben de kerninfrastructuur onderverdeeld in locaties die te bereiken zijn binnen 30 minuten en locaties die te bereiken zijn binnen 60 minuten. We hebben gekeken bij welke wissels de aanrijdtijden het kortst moeten zijn. Op basis daarvan hebben we de ploegen gepositioneerd. Op de logistiek belangrijkste plekken worden storingsploegen vast neergezet en is er ook geen aanrijdtijd. Daar waar het niet kan, gaan we kijken of we de ploegen met blauw licht kunnen laten rijden, zodat ze sneller aanwezig kunnen zijn. In de regio Noord-Oost en in Randstad-Noord zal hiermee als eerste een proef worden gedaan. Dat moet natuurlijk niet verward worden met de hersteltijd, want die hangt af van de maatregelen. Dit is waar we mee kunnen werken. Een kwartier is in Nederland wel heel erg kort.

Gevraagd is waarom ik er niet voor kies om ProRail alle onderhoud zelf te laten doen. Ik vraag me af of dat een oplossing is. Ik vind wel dat de onderhoudsprocessen veel eenvoudiger moeten worden, zodat ze geen belemmering vormen voor het snel handelen. De aanbeveling van de commissie-Kuiken om de onderhoudscontractgebieden voor klein onderhoud groter te maken en waar mogelijk synchroon te laten lopen met gebieden van de verschillende vervoerders, passen we al gedeeltelijk toe. Verder zijn we bezig met het uniform maken van één van de maatregelen in het winterweerprogramma, namelijk de afspraak met die aannemers voor dat storingsmanagement. Ik zei net al iets over die Zwitserse wisselaanpak. Dat team hebben we nu ook. Ik zeg nogmaals dat we zullen blijven kijken wat het beste werkt, inhuren of zelf doen. Ik heb dus ook niets tegen zelf doen, maar we moeten uiteindelijk kiezen voor dat wat het beste het probleem oplost.

Er is een vraag gesteld over het eindresultaat van Robuust Spoor en de infrastructuur zelf. De maatregelen zijn gericht op robuust spoor en die

vormen ook onderdeel van het MIRT-project. «Kleine functiewijzigingen» die daarbij ook aan de orde komen. Dit betreft een verzameling van een paar kleinere maatregelen die moeten leiden tot een betrouwbaarder spoor voor de reiziger. De bulk van deze maatregelen is gepland van 2013 tot en met 2017.

Gevraagd is of corridorrijden een oplossing is. Ik ga dat internationaal bekijken in het kader van de verbeteraanpak en de langetermijnagenda voor het spoor. Zo hebben we ook die andere ideeën opgedaan. Ik kijk ook naar het samenspel van infrastructuur en materieel en personeel, zoals ik al eerder zei, alsmede naar de bijbehorende besturing en bijsturing. De vraag over de anti-icing heb ik nog niet beantwoord. Het gaat erom dat treinen die net zijn afgeleverd, nog onder de garantie vallen. Binnen die garantie mag je bepaalde dingen aan die treinen niet doen. Anders vervalt je garantie. Als de garantie is vervallen, kun je aan anti-icing van die treinen doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de minister dat antwoord herhalen? Mijn vraag was waarom die treinen niet binnen de garantie ontijsd kunnen worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Er staat in het contract dat je met zo'n trein bepaalde dingen niet mag doen. Als er iets met de techniek gebeurt, zegt de leverancier dat hij niet meer verantwoordelijk is als iemand onder die trein zit te klooiën met materieel, dus als iemand daar bijvoorbeeld iets op spuit. Dat valt dus niet onder de garantie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): We kopen toch geen treinen die alleen in de zomer kunnen rijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, de treinen zijn gewoon gedimensioneerd op verschillende weertypes, maar wij doen zelf al enige tijd een proef met anti-icing omdat we zien dat zich als gevolg van heel zwaar weer ijsblokken kunnen vormen. Dan gaat het om echt flinke kou. Dat doen we bij steeds meer treinen en we willen dat uitrollen naar bijna alle treinen. Als je dat echter doet bij de nieuwste treinen die net zijn binnengekomen, verlies je dus je garantie. Mochten er zich dan andere technische problemen voordoen met zo'n trein, dan kan de fabrikant zeggen dat hij zijn handen ervan aftrekt omdat iemand daarmee iets heeft gedaan. Dat geldt voor alle spullen die je koopt. Zodra je die gaat gebruiken, moet je altijd kijken wat binnen de garantie valt en wat niet. Zodra die garantieperiode voorbij is, kunnen die treinen dus wel mee in zo'n anti-icingprogramma.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Is er aanleiding om te verwachten dat het een probleem vormt? Die fabrikant heeft dat immers blijkbaar expliciet uitgesloten. Zo nee, dan moeten we ervoor zorgen dat dit in volgende contracten niet meer in de garantievoorwaarden staat. Het kan toch niet zo zijn dat wij treinen kopen die we vervolgens een aantal maanden per jaar niet kunnen inzetten omdat ze het risico lopen om problemen te veroorzaken vanwege het feit dat ze niet ontijsd mogen worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ze kunnen wel ingezet worden, maar ze kunnen inderdaad niet ge-anti-iced worden. Ik zal nagaan of dat achteraf ontdekt is of dat dit in volgende contracten kan worden gezet. Ik zeg nogmaals dat de reden van het feit dat dit nu niet kan, vrij pragmatisch is.

Er zijn een paar sturingsvragen gesteld naar aanleiding van het totaalvraagstuk. Gevraagd is wat dat dan betekent en of ik nog wel wil praten over de samenvoeging van beide organisaties of over andere ordenings-

maatregelen. Ik heb al eerder aangegeven dat dit wat mij betreft deel uitmaakt van de langetermijnagenda voor het spoor, maar wel als sluitstuk. Eerst bepaal je wat je wilt en vervolgens bepaal je wat de meest ideale organisatievorm is die daarbij hoort. Ik heb daarover steeds gezegd dat dit wat mij betreft allemaal bespreekbaar is. Ik vind wel dat je er uiteindelijk uit moet zijn voordat je die beheer- en vervoersconcessies een nieuwe vorm gaat geven omdat dat daar natuurlijk ook zijn plekje in moet krijgen. De komende periode gaan we dus veel interessante dingen met elkaar bespreken. Wat mij betreft geldt: structure follows strategy. Alle discussies liggen open.

Gevraagd is of ik de raad van commissarissen zal vragen om op te stappen. Dat ben ik niet van plan. Dat heb ik al veel vaker gezegd. Dat deed ik ook tegen andere Kamerleden die dat ooit hebben ingebracht. Ik heb ook gesproken met de raad van commissarissen en vind dat die nog beter moet aansturen, ook op de NS-organisatie. Als er met het winterweer vraagstukken zijn, moet hij er bovenop zitten en hij moet daaraan in het kader van de sturende taak die hij vervult ten aanzien van de NS-organisatie, in zijn KPI's aandacht besteden. Het opstappen van de raad van commissarissen lijkt me verder niet bij te dragen aan het oplossen van de problemen die we op dit moment hebben.

De heer De Graaf vroeg of de verdragingsvergoeding – ik denk dat hij doelde op de vergoeding voor het spitsmijden – ten koste zal gaan van die van de bonussen van de NS. Ook dat heb ik wel eens eerder besproken. Ik ga niet over de bonussen van de directieleden van NS. Ik ben geen commissaris van de NS. Ik heb wel afgelopen winter gemeld wat ik zou doen als ik de directie van de NS was en ik heb daarover ook met de raad van commissarissen gesproken. En ik heb natuurlijk ook de minister van Financiën daarop aangesproken, maar wij hebben zelf geen bevoegdheid op het gebied van de bonussen van de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik vraag mij af of de minister aan het eind van haar blokje is, want ik wil me wel aan de orde houden.

De **voorzitter**: Wat de sturing betreft zijn we nu naar mijn idee wel aan een vraag van u toe.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik vind «spitsmijden» een wat ongelukkige term, maar het gaat inderdaad om die dagen, dus om het scheppen van duidelijkheid voor iedereen over het feit dat er winterchaos is. Daar kwam de vraag vandaan.

Ik kom op de raad van commissarissen. De minister zegt dat ze «dit» en «dat» tegen hem heeft gezegd en dat ze heeft gevraagd om een beetje «zo» bij te sturen en of ze «dit» willen doen. Toch is het de afgelopen winters goed fout gegaan. En er ligt ook niet voor niets een heel slecht rapport. Ik vergelijk het met een voetbalclub: je ziet dat, als het hoog in de top misgaat, het op het veld ook misgaat. In die top blijkt het dan toch niet te kloppen. Dan moet er na een paar jaar toch een keer met de vuist op tafel worden geslagen en gezegd worden: jongens, ga weg. We gaan er een nieuwe ploeg neerzetten en we gaan het vanuit de top op een goede manier regelen, zodat het vanaf daar weer op een gezonde wijze functioneert. Mij lijkt dat daar helemaal niets mis mee is.

De **voorzitter**: Dat is typisch een punt voor de tweede termijn. Dat deel heeft de heer De Graaf nu dus gehad.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: We moeten ook kijken naar de rol die wij hebben ten opzichte van de NS. We hebben een spoor, infrastructuur, en wij vragen een partij om daar trainen op te laten rijden. Wij hebben daarvoor de NS gecontracteerd. In een concessie hebben we ook afgesproken waaraan de NS moet voldoen. Dat staat ook

in de vervoersplannen – dat terzijde – en de beheersplannen met ProRail. In de vervoersplannen leggen we ook vast aan welke KPI's ze moeten voldoen. Daaraan voldoet de NS ook. Het voetbalteam dat we ingehuurd hebben, doet dus ook wat wij met hem hebben afgesproken. Wij constateren dat er zich ondanks die KPI's toch problemen voordoen. Die konden we misschien niet voorzien. De volgende keer moeten we daarover misschien ook KPI's opnemen. Daarover moeten we het bij de volgende concessie hebben. De vraag is dan hoe we daar beter op kunnen sturen. Ze erkennen dat zelf ook. Ze zeggen zelf dus ook dat ze dit niet goed genoeg hebben gedaan. En hun raad van commissarissen vindt dat ook. Ik heb daarover met hen gesproken en gezegd dat ze daarop, in de afspraken die ze maken met zo'n directie, strakker moeten sturen. Het is dus niet zo dat ze de afspraken die we met hen hebben gemaakt, niet hebben nageleefd. In principe zijn ze die allemaal nagekomen, maar vervolgens kwamen er winterdagen. Ze voldoen misschien wel aan de punctualiteitscijfers. Ze voldoen misschien wel aan alle eisen die we hebben gesteld en waarover afspraken zijn gemaakt, maar hieraan voldoen ze niet. Dat is een extra complicatie en wij zeggen dat ze dat probleem ook moeten oplossen, want dat hoort bij hun betrouwbaarheid en bij een goed ov-imago. Wij zeggen ook dat de raad van commissarissen daar strenger op moet toezien. Het is dus niet zo dat we ze met hun slechte huiswerk laten zitten, terwijl we eigenlijk een andere afspraak hadden. Ik hecht eraan om dat terug te halen. Daarom zeg ik altijd dat het in principe goed gaat maar dat het af en toe heel erg fout gaat. Daaraan willen we met elkaar iets doen. Ik zeg nogmaals dat het niet zo is dat ze niet waargemaakt hebben wat ze volgens onze KPI's hadden moeten doen.

De **voorzitter**: Voordat de minister verder gaat, zeg ik dat er allerlei mensen zijn die meekijken. Daarom zeg ik dat KPI's key performance indicators zijn. In «gewoon» Nederlands zijn dat kernprestaties.

De heer **De Graaf** (PVV): Namens alle mensen die kijken, bedank ik de voorzitter voor zijn uitleg.

De minister heeft gesproken over strategie en structuur maar het gaat ook over cultuur. Het begint letterlijk bij de top van een bedrijf. Als er zo veel dingen fout gaan als de afgelopen jaren, mag je de conclusie trekken dat het met de cultuur misschien wel niet juist is. Dan zal toch de raad van commissarissen weg moeten. Die is namelijk leidend in het bepalen van de cultuur. Natuurlijk is hij dat met de directie, maar de raad van commissarissen controleert dat. Ik ben dan ook niet overtuigd.

De **voorzitter**: Sorry, maar dit is echt iets voor de tweede termijn. Dit zijn geen concrete, korte vragen. Dat bent u toch wel met mij eens?

De heer **De Graaf** (PVV): Zeker. Dan kom ik daarop in tweede termijn terug.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer steeds aan te geven dat het een organisatie is – het doet er niet toe of het over de NS of over ProRail gaat – die eigenlijk heel goede prestaties neerzet maar die op een aantal punten gewoon nog niet voldoet. Wij allen vinden dat ze ook daarin beter zouden moeten zijn. Het ambitieniveau is dus gewoon heel hoog. De cultuur is dus ook bij hen gericht op verbetering. Ook in de cultuur zijn er natuurlijk dingen te verbeteren. Daarbij kun je je afvragen of je met je oplossend vermogen gericht bent op techniek of op de reiziger en of je voldoende gericht bent op elkaar. Zo zijn er nog steeds heel veel wensen maar als het beeld wordt geschetst dat ze er altijd een potje van hebben gemaakt, neem ik het toch wel een beetje op voor het treinbedrijf en daarmee voor de reiziger.

Ik kom toe aan de laatste punten.

De **voorzitter**: Heel goed, want ik kijk naar de klok. Ik vraag de leden alvast om na te denken over de vraag of zij van de mogelijkheid gebruik willen maken om een tweede termijn te houden en zo ja, hoe kort zij dat gaan houden. De minister gaat door met haar beantwoording.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb volgens mij gezegd wat wij van andere landen kunnen leren. Dat hebben we ook al in rapporten laten zien.

Ik kom op de informatie – 50PLUS heeft daar ook nog specifiek om gevraagd – voor reizigers. Mensen begrijpen best dat met slecht weer het vervoer beperkt is, maar zij willen wel weten waar zij aan toe zijn. Ik heb daarover gezegd dat we er met die aangepaste dienstregeling voor moeten zorgen dat mensen eerder, tijdig, worden geïnformeerd. We moeten ervoor zorgen dat we ze meer zekerheid geven. Dat was volgens mij ook een vraag van de VVD. Als je het dan doet, zorg er dan voor dat ze daar goed van op de hoogte zijn. Dat wordt dus ook automatisch in alle reisinformatiekanalen ingevoerd. Dat betekent dat reizigers op voorhand weten wat dat voor hun individuele reis betekent. Daar gaat het immers eigenlijk om. Uit klantenonderzoek blijkt dat klanten best een aangepaste dienstregeling accepteren, als ze er maar tijdig van op de hoogte zijn en ze dus weten waar zij aan toe zijn. Daarnaast heeft de NS de stabiliteit en de beschikbaarheid van de reisinformatiemiddelen verbeterd en uitgebreid. Ook op de winterse dagen zal er meer personeel op het OCCR ingezet worden om die wijzigingen extra snel in te kunnen voeren. Dat betekent dat er meer aandacht is – dat staat los van de meer structurele maatregelen die we hebben genomen om die reisinformatie in één hand te krijgen – voor het goed op de hoogte stellen van de mensen. Daarop wordt het personeel de komende tijd specifiek getraind. Ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De **voorzitter**: Ik ga na hoe de commissie daarover denkt. Ik ga een heel snelle ronde maken.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat het ook vanuit de Partij van de Arbeid van belang is om te benadrukken dat we in Nederland een goed spoornetwerk hebben, dat we wat dat betreft tot de beste van de wereld behoren en dat we met elkaar aan het praten zijn over een aantal dagen in het jaar waarop het minder goed gaat. Het lijkt mij verstandig om, ook als volksvertegenwoordigers die hun verantwoordelijkheid kennen, de zaken in perspectief te blijven zien.

We zullen zien of het een paardenmiddel is of niet om die aangepaste dienstregeling zo in te zetten. Ik kwam op 15 à 16 dagen uit in plaats van op de 12 dagen waarop de minister uitkwam, omdat uit de berekening blijkt dat er in de afgelopen 10 jaar 34 dagen zijn geweest die ondanks de voorspellingen niet waren voorzien. Dat blijkt uit het rapport dat de minister in openbaarheid naar ons heeft toegestuurd. Er gaan straks dus Nederlanders op pad omdat er geen waarschuwing is afgegeven.

Vervolgens blijkt dat het toch niet gaat lukken omdat het weer nu eenmaal onvoorspelbaar is. Maar goed ... We hebben in Nederland niet voor niets van die schitterende landschapschilderijen. Die zijn er omdat het weer zo onvoorspelbaar is. Ik zal daarover niet uitweiden.

Het valt mij op dat een aantal maatregelen uit het buitenland hier niet worden overgenomen. De grote test zal zijn de enorme schifting – het is bijna een paradigmaschifting – die nu blijkt plaats te vinden in de trant van dat er niet wordt gestuurd en niet wordt gecommuniceerd. Dat is opeens dominant ten opzichte ... Ik haal nogmaals de telefoongesprekken in de directiekamer aan over de suicide en de wissel die niet goed is. Dat zouden allemaal incidentele zaken zijn. Ik haal er weer een punt uit. De



minister zegt dat het in Nederland niet lukt om binnen 15 minuten op de plaats van bestemming te zijn. De vraag is waarom dat niet lukt. Is het niet juist één van de kernopgaven om juist op die plekken op tijd aanwezig te zijn? Een kenmerk van ons dicht bereden systeem is immers dat, als het even misgaat, het goed misgaat. Ik haal het eruit als pars pro toto. Is dat niet juist een maatregel die goed het vizier moet houden op die infrastructuur? Moeten we er niet bovenop zitten? Het buitenland bewijst dat, als je er bovenop zit, je zo snel mogelijk kunt handelen. Ik geef dat als voorbeeld. Er zijn meer voorbeelden. Ik zal er nu niet meer geven, gelet op de tijd. Ik vraag de minister dus nadrukkelijk om ook de focus te houden op die andere kant van de maatregelen die nog steeds zeer nodig zijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Monasch als het gaat om het spoor. We hebben inderdaad een van de beste spoorwegen van de wereld. Daar kunnen we best trots op zijn, maar het is wel belangrijk dat we aan innovatie doen. Het is bijvoorbeeld ook belangrijk om over te gaan op ERTMS, maar dat is een heel andere discussie. Daarop zullen wij natuurlijk later terugkomen. Hetzelfde geldt voor de discussie over de organisatie. Ik vind het jammer dat we niet kijken of de problemen die hierbij een rol spelen, niet ook te maken hebben met die splitsing tussen de NS en ProRail. Zelfs de heer Aptroot, die helaas niet meer in deze commissie zit, erkende min of meer dat ook dat een zekere oorzaak is die daaraan ten grondslag ligt. Het valt mij op dat als feit wordt aangenomen dat we niet meer aan die treinen mogen zitten. Ik doel dan op de-icing. Kan de minister bij de leveranciers nagaan of er wat dat betreft een uitzondering kan worden gemaakt, zodat alle treinen ontijds kunnen worden? Volgens mij is het een kwestie van een belletje. Daar zullen ze niet al te moeilijk over doen. Graag vraag ik een VAO aan om terug te komen op het opschalen naar de normale dienstregeling. Ik wil dat dit goed wordt vastgelegd. Ik heb liever een jobbeleid, inhoudende dat de ene dag de gewone dienstregeling wordt gebruikt en de andere dag een karige dienstregeling. Ik heb dat liever dan dat zomaar, onnodig, omgeschakeld wordt naar een karige dienstregeling.

De **voorzitter**: De inhoud van uw punt was al duidelijk. U wilt dat in een VAO aan de orde brengen.

De heer **Bashir** (SP): Inderdaad en wellicht breng ik in dat VAO ook een aantal andere punten aan de orde waarop ik al ben ingegaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Net als de PvdA-fractie, realiseert ook mijn fractie zich dat wij in dit land veel vragen van het spoor, het materieel en de mensen en dat wij dit debat dus ook in die context moeten voeren. Ik dank de minister voor het feit dat zij haar aanpak op korte termijn voor deze winter wil concretiseren, bijvoorbeeld op het punt van het prioriteren van die wissels waar zij het over had en voor het feit dat ze niets wil uitsluiten, dus ook niet de zogenaamde vereenvoudigde inzet van personeel en materieel.

De minister zegt dat er wordt gewerkt aan eerste hulp bij ongemakken. Het zou heel fijn zijn als zij ons in een brief kon rapporteren wanneer die afspraken zijn gemaakt, zodat we ook weten wat op dat punt de voortgang is.

Ik had nog een vraag over de manier waarop reizigersorganisaties betrokken worden bij het maken van de keuzes, dus of ze – ik verwoordde het een beetje plastisch – op zo'n dag door de kat worden gebeten of door de hond. We weten allemaal dat daaraan niet per se iemand schuldig is, maar ik pleit ervoor om de reizigersorganisaties erbij te betrekken. Hebben ze inderdaad liever het jobbeleid of hebben ze liever zekerheid. Ik

hoor liever van de reizigersorganisaties waaraan zij de voorkeur geven dan dat ik dat hier bepaal.

Mijn fractie kijkt uit naar de discussie over de structurele oplossingen. Al eerder is gezegd dat het niet al te lang moet duren voordat die er zijn. Het voorkomen van het waterbedeffect is voor ons in de structurele oplossing een heel belangrijk punt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de voorgaande sprekers die positieve woorden over de Nederlandse Spoorwegen hebben uitgesproken, want daarmee ben ik het eens. Ik dank de minister ook voor haar uitvoerige beantwoording. Ik denk dat wij op één punt een meningsverschil houden. Het betreft het stellen van kwantitatieve doelen aan het bijsturingssysteem. De minister heeft aangegeven dat er wordt gestreefd naar een majeure verbetering of woorden van die strekking. Volgens mij sprak zij over een substantiële verbetering. «Substantieel» is natuurlijk een mooi woord. Het is fijn als het lukt, maar het is niet kwantificeerbaar. Dat maakt het voor ons heel moeilijk om te evalueren of we met elkaar de doelstelling hebben bereikt. Daarvoor vraag ik aandacht.

Volgens mij is een van onze vragen nog niet beantwoord. Het betreft het verzoek om in kaart te brengen waar de knelpunten zitten. Het gaat dus om een spoorknelpuntenindex of, heel populair gezegd, «de filetop 50 op het spoor». Daarover heeft de Tweede Kamer een motie aangenomen. Wij zouden graag zien dat die wordt uitgevoerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook ik sluit mij aan bij de woorden dat Nederland over het algemeen een heel goed spoor-netwerk heeft. Daarin moet echter wel blijvend worden geïnvesteerd om dat goed te houden. Het blijft namelijk niet uit zichzelf goed. Deze minister heeft in de laatste twee jaar voortvarend spitsstroken en American highways van 7 banen aangelegd. Wij zouden wat het spoor betreft graag hetzelfde enthousiasme en ambitieniveau zien. Volgens mijn fractie ligt daarvoor ook geld op de plank.

We hebben nog steeds een onduidelijk gevoel over de mooie langetermijndoelstelling dat het treinverkeer eigenlijk in alle omstandigheden goed moet rijden. Wanneer bereiken wij dat moment?

Ik sluit mij ook aan bij de mensen die wat verbaasd waren. Eerst was er steeds sprake van een technisch verhaal: wissels, verwarming enzovoorts. Nu blijkt het een kwestie van communicatie te zijn. Ik vermoed dat we uiteindelijk gaan ontdekken dat die drie elementen een rol spelen, dus het technische element, het organisatorische en het communicatieve. Ik wil dat de minister dit bevestigt. Als zij dat doet, ben ik op zichzelf tevreden.

Ik hoop dat we deze winter gewoon mooi door kunnen rijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij niet aan bij alle collega's die, wellicht onbedoeld, lovend zijn over de NS. Als er niets aan de hand is, gaat het goed. Dat moet ik ook zeggen. Maar juist zodra het beproefd wordt – dat laat dit rapport juist zien – gaat het fundamenteel fout.

Vergelijk het met een keeper – de voetbalterm viel al – die de nul houdt, complimenteren we. Als echter na afloop blijkt dat hij geen bal gehad heeft, vind ik dat je even kritisch moet zijn. Als hij wel beproefd is, kun je zien wat hij aankan. We moeten hierover constateren dat, zodra er zich tegelijkertijd meerdere problemen voordoen op het spoor, de organisatie – dat is ook de conclusie van de minister – niet in staat is om aan te sturen. Er ligt voor ons dus echt wel een heel behoorlijke opgave.

Mijn fractie heeft kritiek gehad op de minister op het punt van het geven van duidelijkheid over wanneer die oplossingen er komen. Daarover hebben we ook geïnterrupteerd. Ik begrijp dat de minister zegt dat zij echt een goed beeld wil hebben van misschien wel meerdere problemen.

Volgens haar zijn die redelijk duidelijk, maar zij wil ook even de tijd hebben om te bezien hoe die opgelost gaan worden. Ik heb de minister gehoord. Zij heeft aangegeven dat zij aan het eind van dit jaar met een plan van aanpak komt. Ik vind het netjes om haar die ruimte gewoon te geven. Ik hoop dat het deze minister is. Misschien wordt het een andere, maar dat zullen we wel zien. Ik verzoek de minister om in dat plan wel die duidelijkheid te geven aan die reiziger. Ik denk namelijk niet dat we kunnen volstaan met de opmerking dat het een aantal jaren gaat duren. Wat dat betreft moeten we concreter zijn. Die oproep doe ik dus. Het rondje rond de kerk is al genoemd. Het is terecht dat gezegd is dat daar geen taboes op behoren te rusten. Dat is geen doel op zich. Het weeralarm is ook genoemd. Daarover maak ik één kritische opmerking. Wij hebben het over de spoorproblemen van de afgelopen jaren, maar die deden zich grotendeels voor bij de NS. Daarover moeten we eerlijk zijn. Ik snap dat de minister wil waarschuwen, maar de vorige keer bleek dat ook een aantal regionale vervoerders last hadden omdat mensen dachten dat zij eveneens een aangepaste dienstregeling hanteerden. Dat was dus niet zo. Ook in de plannen van de minister is dat niet zo. Ik vind dat we dat onderscheid moeten blijven maken. Ik realiseer me echt heel goed dat de regionale vervoerders soms ook wat gemakkelijker praten hebben, want het spoor is daar minder complex. We moeten er echter voor waken dat het ministerie of wie dan ook straks gaat roepen dat er een aangepaste dienstregeling is. Dat is namelijk slechts ten dele waar.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik volg met stijgende verbazing de bijdrage van de heer De Rouwe. Ik heb namelijk het gevoel dat hij zich zo gefocust heeft op dat betrouwbare rapport dat hij vergeten is om de rest van de stukken te lezen. Als hij bijvoorbeeld het stuk van Leigh Fisher had gelezen ... Het is een internationale vergelijking. Die is netjes voor hem samengevat in het rapport van de minister. Dat hele rapport staat erbij. Neem nu eens gewoon bladzijde 47 van de samenvatting. Daarop staat – ik wil het wel in het Nederlands vertalen – dat het Nederlandse spoorstelsel volledig in lijn is met het belangrijkste systeem in de rest van de wereld en dat zijn dus topsystemen. Daarin staat ook dat alle partijen van elkaar kunnen leren om het systeem te verbeteren. Laten we hier nu eens vanuit die positieve grondhouding gaan zitten. Dan doet de heer De Rouwe zichzelf tekort en daarmee doet hij ook geen recht aan de stukken die zijn meegestuurd, tenzij hij zegt dat er helemaal niets van deugt. Uit alle onderzoeken die wij hebben gevraagd, blijkt echter gewoon dat het in lijn is. We kijken hoe we het systeem kunnen verbeteren, maar de heer De Rouwe slaat de plank volledig mis als hij doet alsof er «om die twaalf dagen» niets van deugt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap en waardeer dat de heer Monasch na zijn kritische afgelopen jaren een ontzettend blij iemand wordt die niets kwaads wil horen over dingen die fout gaan. Wellicht heeft dat ook met de toekomstige veranderende rol van de heer Monasch te maken. Dat geeft niet. Ik heb de rapporten heus wel gezien. We kunnen inderdaad heel goed vergelijken. Maar, met alle respect mijnheer Monasch, we spreken vandaag over een rapport waarin zwart op wit staat dat, als het systeem beproefd wordt omdat er zich een aantal problemen voordoen, we te maken hebben met fundamentele problemen. Het zijn niet meer de blaadjes op de weg, mijnheer Monasch, en het zijn niet meer de spoorwissels. Ik dacht dat inmiddels vrijwel iedereen erachter was gekomen dat het wat fundamenteler was. Ik roep de heer Monasch op om zich daarbij aan te sluiten. Alleen maar benoemen dat het allemaal prachtig gaat, wil ik ook wel doen. Ik wil graag positief zijn, maar dit debat heeft wel een aanleiding en volgens mij moeten we die ook blijven benoemen.

De **voorzitter**: De heer Monasch nog even in de partijpolitieke hoek en dan gaan we daarmee stoppen.

De heer **Monasch** (PvdA): Ik vind het jammer. Ik vind de plotselinge zwartgalligheid bij het CDA opmerkelijk. Ik weet niet precies waar dat verband mee houdt. Ik dacht dat we hier niet een soort fact-free politics debat voerden, maar dat we ons baseerden op de stukken die er liggen. Die stukken wijzen iets heel anders uit dan datgene wat de heer De Rouwe ziet door de toch wat zwartgallige bril die hij kennelijk heeft opgezet toen hij dit debat instapte.

De heer **De Rouwe** (CDA): Fact-free? Volgens mij heb ik gerefereerd aan het rapport dat aangeeft dat, op het moment dat het systeem beproefd wordt, het echt goed fout loopt. Dat staat ook in de brief van 10 juni. Volgens mij zijn dat de feiten die ik genoemd heb en naar mijn idee heeft de heer Monasch die ook gewoon gelezen. In onze opmerking lag ook de vraag besloten hoe je het beter kunt doen met alternatieven, bijvoorbeeld met het spitsmijden. Ik snap dat de heer Monasch mij dingen wil verwijten, maar terecht zijn die niet.

De **voorzitter**: Om 19.00 uur zijn we klaar. U kunt misschien daarna bij de erwtensoeep nog even doorpraten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De heer De Rouwe geeft aan dat de voorgaande sprekers lovende woorden hebben gesproken en dat zij hebben aangegeven dat het allemaal zo prachtig is. Wij hebben inderdaad positieve woorden geuit om de geconstateerde problemen die ook de ChristenUnie ziet, in de juiste context te plaatsen. Ik hecht er toch wel aan om dat hier uit te spreken.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **De Rouwe** (CDA): Daarbij sluit ik mij ook aan. De opmerking was alleen dat ik vijf keer veel waarderende woorden hoorde.

De heer **Monasch** (PvdA): Wat wil de heer De Rouwe nou eigenlijk? Er is geen touw aan vast te knopen!

De **voorzitter**: We beëindigen deze discussie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wilde afsluiten.

De **voorzitter**: Sorry, ik dacht dat het nog over dit gehakketak ging en dat vond ik wel genoeg.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee. Ik vond het rapport van adviesbureau Twynstra Gudde interessant. Daarin staat een aantal aanbevelingen om ook de regiobestuurders erbij te betrekken. Tevens werden daarin enkele aanbevelingen gedaan om preventief aan spooronderhoud te doen. Dat is ook een van de conclusies. Dat rapport is deze week bij de Kamer terechtgekomen. Ik weet niet of de minister dat ook heeft ontvangen. Zo niet, dan verzoek ik haar om dat tot zich te nemen. Wat ons betreft staan daarin dus wel een aantal aanbevelenswaardige opmerkingen.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik zal mij maar niet in dat hele verhaal mengen. Het was wel vermakelijk. Voor de PVV blijven een paar dingen overeind staan. Ik heb namens mijn partij overeenkomstig de afspraak heel weinig over het voorliggende rapport gezegd. Dat rapport is explosief genoeg om die raad van

commissarissen een flinke tik op de billen te geven. Tot wanneer krijgt zo'n raad van commissarissen dan wel de tijd om die verbeteringen door te voeren? Niet dat ik daarin mee wil gaan, maar ik stel wel de vraag. Wat is dan wel acceptabel voor de minister?

Mijn laatste vraag heeft betrekking op de verdragingsvergoeding op de winterdagen die ten koste zou moeten gaan van de bonussen, die omgezet moet worden naar salarisverhoging of wat dan ook. Kan de minister een brief aan ons sturen met een verslag van een onderzoek naar aanleiding van zo'n verdragingsvergoeding? Is de minister bereid om de Kamer te informeren over wat de mogelijkheden daartoe zijn?

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik heb met verbazing de discussie aangehoord. Aan het einde van het antwoord van de minister – dat vond ik het duidelijkst – sprak zij over een nieuwe concessieperiode en de vraag welke eisen je in de concessie gaat vastleggen. Op een gegeven ogenblik gaan we namelijk eisen stellen aan de contractpartijen NS en ProRail. Het gaat er nu niet om of we met de-icing treintjes willen laten rijden of niet. Het gaat om de vraag welke afspraken je op een gegeven ogenblik goed kunt maken met de contractpartijen en of we ze daaraan kunnen houden. Een vraag bleef liggen. Een van de collega's had het over het opleggen van sancties op het moment dat de maatregelen niet goed worden uitgevoerd. De vraag is hoe je dat kunt doen. Dat hoort thuis in de afspraken die je maakt, ook in het kader van de concessieverlening. Ik dank de minister ook heel duidelijk voor de opmerkingen over de reizigersinformatie. Uiteindelijk gaat het namelijk over die acceptatie en die reiziger die centraal staat. De reiziger wil ook een beetje zekerheid, dus duidelijkheid. Ten aanzien van de opmerking om te kijken of we toch wat met die reiziger kunnen jojoën, zeg ik nee. Het lijkt me veel verstandiger om een en ander goed in te zetten. Als het inderdaad wat dramatisch dreigt te worden, kunnen we beter twee dagen langer zo'n nooddienstregeling hebben. Daarmee geef je namelijk voor de mensen veel duidelijker aan wat je kunt doen. Dan hoeft je geen rare dingen te noemen als «spitsmijden», want dat is weer een heel ander onderwerp in dit verband. Maar dan geef je duidelijkheid aan reizigers met als doel ervoor te zorgen dat zij goed kunnen reizen en draag je bij aan acceptatie. Een alarm is ook fout, want daarmee geef je het signaal af dat mensen vooral niet moeten reizen. Daarop heeft de heer De Rouwe een heel duidelijke en goede reactie gegeven, namelijk dat regionale treinen het goed doen. We moeten ervoor zorgen dat iedereen juist kan blijven rijden, ook al is het slecht weer. Daarover moet dus zekerheid worden gegeven. Dat is die informatiestroom waarover de minister zegt dat daaraan zal worden gewerkt. Daaraan kunnen we inderdaad verder werken. Dat zouden we bijvoorbeeld kunnen doen door middel van het introduceren van NS-signaalapps of iets dergelijks. Dit om aan te geven hoe je het nog sterker kunt maken.

Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik verwacht dat een aantal dingen dat ze aangeeft in de lange termijn aanpak betrokken zal worden bij het concessieverhaal.

#### **Voorzitter: Monasch**

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Ik heb drie punten.

Ik wens met kracht afstand te nemen van de suggestie van de heer De Rouwe dat iedereen, inclusief de VVD, alleen maar hallelujaverhalen vertelt. Dat is namelijk feitelijk onjuist. Hij heeft slecht geluisterd naar mijn bijdrage. Ik ben zeer kritisch geweest over het proces, maar het heeft geen zin om, zoals de heer De Rouwe dat doet, daarover langdurig door te emmeren. We willen gewoon met realisme naar de toekomst kijken. Als het gaat over de rolwisseling die de heer De Rouwe de heer Monasch verwijt, zeg ik dat eerstgenoemde precies hetzelfde verwijt kan worden

gemaakt. Hij zit namelijk ineens heel erg sterk in de oppositierol en dat vind ik, gezien het electorale resultaat voor zijn partij, ook logisch. Ik wilde expliciet van de minister horen of zij vertrouwen heeft in de aanpak van beide bedrijven. Ik heb dat eigenlijk niet gehoord, dus ik herhaal die vraag.

Ook herhaal ik de vraag hoe zij aankijkt tegen de suggestie van de regionale vervoerders om in dat OCCR te gaan participeren, zodat de drie partijen – als ik ze zo mag noemen – van elkaar kunnen profiteren. Ik vind namelijk dat ik op die vraag ook geen duidelijk antwoord heb gekregen.

#### **Voorzitter: Elias**

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. De heer Monasch verzocht mij nogmaals om zo goed mogelijk te letten op de dingen die ik van het buitenland kan overnemen. Dat zullen we doen. We zullen zo veel mogelijk proberen om die aspecten een rol te geven daar waar het kan en een en ander vergelijkbaar is.

Er zijn door diverse partijen een paar onderwerpen aan de orde gesteld waarvan ik denk dat het goed is om daarover meteen een brief toe te zeggen, met als doel wat duidelijkheid te geven voor het VAO dat al is aangevraagd. Het gaat om eerste hulp bij ongemakken. De vraag is wanneer ik daarover wat meer kan zeggen.

Verder gaat het om het meteen afschakelen of nog wat langer doorgaan. Ik zal niet spreken van een jojo-effect, want dat klinkt zo negatief. Daarvan zal ik voor de leden de voor- en nadelen kort in beeld brengen, zodat de leden tijdens het VAO zelf kunnen beoordelen of zij meteen willen afschalen of dat zij ervoor kiezen om de regeling wat langer in stand te laten. In diezelfde brief zal ik, zoals gevraagd, ook iets vermelden over de -icing in relatie tot de garantie.

Over de spoorknelpuntenindex heb ik al eerder iets gezegd. Dat deed ik ook in het MIRT-overleg en volgens mij ook tijdens de begrotingsbehandeling. Toch denk ik dat het goed is om datgene wat daarover gezegd is in reactie op die motie, weer even naar boven te halen.

Dan houd ik een aantal vragen van diverse commissieleden over. De ChristenUnie vroeg nog naar de kwantitatieve doelen voor bijsturing. Zodra het plan van aanpak er is, wordt een en ander natuurlijk wel kwantitatiever. Dan krijgt de Kamer daar dus meer zicht op.

In de vorige ronde had ik de vraag van D66 over een kwantitatieve toets inzake het winterweerrapport niet goed beantwoord. Toen hier het voorstel werd gedaan over het winterweerrapport, heb ik al gezegd dat ik hierin maatregelen zal opnemen, opdat de Kamer mij kan afrekenen op de maatregelen die ik al dan niet genomen heb. Kamerleden kunnen mijn maatregelen wel of niet goed genoeg vinden; dat debat voeren wij hier. Vervolgens kan de Kamer beoordelen of ik de maatregelen wel of niet genomen heb. Ik heb indertijd gezegd dat ik niet wil afspreken dat er nog maar twee keer in het jaar een verstoring plaatsvindt, omdat het de volgende keer weer wat anders is. Dan vallen ijsklonten zo groot als kinderkopjes uit de lucht of iets anders. De commissie ging er toen mee akkoord dat ik maatregelen zou opstellen. Dit betreft de brief die op 8 juni 2012 naar de Kamer is gestuurd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb een verduidelijkingsvraag. Het ging namelijk heel erg snel. Kwantitatieve doelen voor de bijsturing worden opgenomen in een plan van aanpak. Wanneer wordt dat plan van aanpak naar ons gestuurd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Naar aanleiding van de vragen over besturing en bijsturing, heb ik al gezegd dat het plan van aanpak eind van het jaar, dus eind 2012, klaar zal zijn. Dan zal het naar de Kamer worden gestuurd. Daar staan ook de andere punten in. In het plan

van aanpak constateren we wat we moeten doen. Van daaruit kunnen we bezien wat we daarover afspreken op kwantitatief gebied.

De GroenLinks-fractie maakte een algemene opmerking over het budget voor het spoor. Zij verwees naar de spitsstroken. In het spoor is evenveel geïnvesteerd als in de weg, alleen bepaalde punten konden we sneller realiseren. De spitsstroken waren iets gemakkelijker te realiseren. Het budget voor het spoor zit in het complexere Programma Hoogfrequent Spoor (PHS), waarvoor we wat meer tijd nodig hebben. Dat komt er echt aan. Het geld daarvoor zal de komende periode besteed worden. Dat koppelen we bewust aan de langetermijndiscussie, om te bekijken of we het wel inzetten op de goede dingen en of het voldoende is voor onze ambities op dit gebied.

Er werd gevraagd of het gaat om communicatie, materieel of personeel. Ik hoop dat ik hier vaak genoeg heb gezegd dat het gaat om alle elementen die wij aanpakken. Het is dus niet één ding.

De discussie over de waardering van de NS zullen we niet herhalen. Het CDA maakte de opmerking dat het reisalarm of het weeralarm niet in algemene zin moet worden uitgegeven omdat het niet overal van toepassing is. Dat is een goede opmerking. Het gaat natuurlijk ook om regionale problematiek. Je moet dus bekijken hoe je het zo specifiek mogelijk kunt doen. Dat geldt natuurlijk ook voor andere weeralarmen. Met betrekking tot de weg zeg je soms ook of het weeralarm geldt voor het westen van het land of voor het noorden. We moeten dus goed bezien hoe we dit zullen vormgeven.

Ook de heer Elias vroeg naar het rapport van FMN. Wij vinden het belangrijk dat de regionale vervoerders zelf aangeven dat ze met ProRail winterplannen willen opstellen en dat ze hun positie in het OCCR willen versterken. Ik denk dat het goed is als regionale vervoerders meer actief aan het OCCR meedoen en daarin een stoel bezetten. Ik heb het rapport zelf nog niet gezien, maar ik weet dat het ook bij ons is en dat we het betrekken bij de verdere uitwerking van de vraagstukken. Sowieso is het belangrijk dat de samenwerking tussen een inframanager en regionale vervoerders goed is en goed geregeld wordt.

De heer De Graaf wilde ook dat ik iets in een brief zou zetten, namelijk dat we het geld dat we aan een eventuele vertraging uitgeven, aftrekken van de bonus van de directie. Bij voorbaat heb ik al gezegd dat ik dit niet wil en dat dit niet past bij mijn rol. Ik denk dat ik dit helder genoeg heb gezegd en dat ik dit dus niet in een brief hoeft op te nemen.

De heer Klein heeft gevraagd naar de signaalapps en de wijze waarop wordt gecommuniceerd. Daar moeten we inderdaad goed naar kijken. Bij de langetermijnagenda voor het spoor zal zeker ook op dit soort zaken worden ingegaan. Er zullen op dit vlak dus ook verbeteringen moeten plaatsvinden.

De VVD is kritisch over het proces. Zij wil weten of ik vertrouwen heb in de aanpak. We hebben de analyses niet alleen laten doen, maar we hebben er ook bij gezeten en zijn nagegaan wat er precies achter zit. Ik denk dat we hiermee heel goed te pakken hebben waar de komende jaren aan gewerkt moet worden. Bij voorgaande analyses is gebleken dat er af en toe nieuwe dingen naar voren komen. Je kunt dus niet alles voor 100% voorspellen. Ik heb er echter vertrouwen in dat we het probleem van het kwetsbare bedrijf bij moeilijke omstandigheden zullen oplossen als we de besturing en bijsturing goed aanpakken. Ik kan nooit een garantie van 100% geven; daar wordt ook niet om gevraagd. Ik heb er wel vertrouwen in dat we hiermee niet meer alleen aan de randjes werken maar dat we hiermee in de diepte aan de slag gaan.

De heer Elias vroeg ook naar de regionale vervoerders en het OCCR. Op dat punt heb ik net een toezegging gedaan.

De **voorzitter**: Ik probeer zo kort mogelijk de toezeggingen samen te vatten.

- Eind 2012 informeert de minister de Kamer over de voorgenomen verbeteringen met betrekking tot de zogeheten be- en bijsturing en de structurele nieuwe aanpak. Dit zeg ik ter vermindering van het woord «redesign». Het betreft een pakket van maatregelen inclusief een heldere planning.
- De minister stuurt de Kamer in juni 2013 de resultaten toe van de proefprojecten voor spits mijden. Dit ter vermindering van het woord «pilots». Zij zal daarbij ook de kostenfactor betrekken.
- De minister zal de Kamer op de hoogte stellen van de stand van zaken met betrekking tot de eerste hulp bij ongemakken.
- Voor het VAO wordt er een brief gestuurd over de versoerde dienstregeling, waarin wordt opgenomen hoe lang deze wordt ingezet en hoe snel wordt teruggegaan naar de normale situatie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had de minister gevraagd of daarbij ook de reizigers en de reizigersorganisaties betrokken kunnen worden. Als dat in de brief kan worden opgenomen, ben ik helemaal gerustgesteld.

De **voorzitter**: Dat gaat de minister doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter, u noemde juist de eerste hulp bij ongemakken. Ik zal de vraag over de reizigers in dezelfde brief beantwoorden, net als de vragen over anti-icing en de spoorknelpuntenindex.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we gekomen aan het einde van dit algemeen overleg. Ik dank de minister voor haar uitgebreide beantwoording. Ik dank alle overige aanwezigen voor het welslagen van deze bijeenkomst.

Sluiting 19.07 uur.