

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 436**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 8 oktober 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 12 september 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **het spoor**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,  
Paulus Jansen

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

**Voorzitter: Paulus Jansen**  
**Griffier: Opperhuizen**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Rouwe, Bashir, De Boer, Van Tongeren, Hoogland, Van Veldhoven en Paulus Jansen,

en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.01 uur

De **voorzitter**: Hierbij open ik dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de spoorsector. Ik denk dat er nog aardig wat leden gaan aanschuiven, maar gezien de tijd wil ik toch beginnen. Wij hebben vier uur uitgetrokken voor dit overleg waarvoor 32 punten zijn geagendeerd. Ik voorspel u dat de tijd voorbij gaat vliegen. Ik ga dus proberen om de schaarse tijd die wij hebben zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Er is op het laatste moment nog een aantal stukken binnengekomen. Ik kan mij voorstellen dat sommige leden daar iets mee willen en dat andere leden er later op willen terugkomen. Ik stel voor dat iedereen die er behoefte aan heeft om de lastminutestukken bij een andere gelegenheid te bespreken, daartoe in de gelegenheid wordt gesteld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil daar een punt van maken. Het is erg veel. Afgelopen maandag hebben wij nog een brief ontvangen over het internationale spoor. Die is onder voorbehoud op de agenda gezet. Gezien de veelheid aan onderwerpen die vandaag op de agenda staat, stel ik voor om deze brief bij een volgend algemeen overleg te betrekken. Misschien moeten wij voortaan wat meer algemeen overleggen plannen die wat korter en meer onderwerpgebonden zijn, in plaats van dit soort verzamel-AO's waarin wij allemaal wat zeggen over ieder onderwerp. Ik ben namelijk bang dat het daardoor niet echt tot een debat komt.

De **voorzitter**: Mijn inschatting is dat als de informatie er ligt, de leden daar toch altijd iets mee kunnen en willen doen. Ik denk echter wel dat het goed is of te kijken of er een nader moment is waarop kan worden teruggekomen op de stukken die op het laatste moment zijn binnengekomen.

De voorgestelde spreektijd in eerste termijn is zes minuten. Ik zie dat de leden daarmee akkoord gaan. Het is mijn streven om uiterlijk om half twaalf de eerste termijn van de Kamer af te ronden. Ik sta in eerste termijn twee interrupties per spreker toe. Ik stel voor om om half twaalf wat langer te schorsen, zodat iedereen de mogelijkheid heeft om een broodje te eten en de staatssecretaris haar beantwoording kan voorbereiden. Dan kan zij ook haar beantwoording zo structureren dat er recht wordt gedaan aan de inbreng van de commissie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het lijkt me inderdaad goed om in de volgende procedurevergadering deze agenda nog even terug te halen om te bezien waar wij precies bepaalde onderwerpen willen behandelen. Ik sluit mij aan bij de suggestie van mevrouw De Boer.

Ik begin met het winterweer. Dat is alweer aanstaande, dus laten wij het nu bespreken. Er bestaat enige irritatie bij mijn fractie over de trage voortgang van de be- en bijsturing van het fundamentele probleem van de afgelopen jaren op het spoor, de reden dat het misging. Dat kwam niet doordat er een tekort aan treinen was of een tekort aan passagiers. ProRail en NS zeiden vorig jaar heel dapper – ik heb ze daarvoor geprezen – dat zij beter moeten samenwerken, dat zij het probleem fundamenteeler moeten gaan aanpakken. Zij zeiden dat als zij zouden doorgaan met

pappen en nathouden en naar elkaar zouden blijven wijzen, de reiziger in de kou zou blijven staan.

De Kamer wordt nu getrakteerd op hetzelfde palet maatregelen als de afgelopen jaren is genomen. Wat gaan wij doen als het moeilijk wordt? Dan gaan wij de reiziger gewoon in de kou laten staan. Dan gaan wij fors schrappen in de dienstverlening in de spits in de Randstad. Dan krijg je het effect dat er de afgelopen jaren ook was, namelijk dat treinen doorrijden omdat zij vol zitten of dat mensen blijven staan doordat er treinen geschrapt worden.

De oplossing voor de reiziger is niet dat niet wordt gereden. De oplossing is dat er een fundamentele herziening komt. Ik vraag de staatssecretaris om nu in te grijpen. In de rapportage wordt daar amper op ingegaan. Dit najaar komt er een stappenplan over de wijze waarop die fundamentele be- en bijsturing eruit ziet. Ik vraag mij echter af wat er het afgelopen jaar is gebeurd. Wat hebben NS en ProRail nu fundamenteel gedaan om dit probleem echt aan te pakken? Langere treinen en het beperken van de marges vind ik allemaal prima, maar het zijn lapmiddelen. Het zijn allemaal maatregelen voor de korte termijn die de reiziger niet echt helpen. Ik roep de staatssecretaris dus echt op om op te houden met pappen en nathouden. De organisaties zeiden dapper en terecht dat zij een fundamenteel probleem hebben. Spreek ze daarop aan en zorg ervoor dat er dit jaar geen stappenplan ligt, maar een oplossing. Ik vraag de staatssecretaris om af te zien van de oplossingstermijn van maar liefst vijf jaar. Wij gaan toch niet vijf jaar lang reizigers elke keer als het moeilijk wordt in de kou laten staan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat is de oplossing van het CDA?

De heer **De Rouwe** (CDA): De oplossing van het CDA is de oplossing die NS en ProRail hebben gegeven. Ik weet niet of mevrouw De Boer vorig jaar de moeite heeft genomen om het dikke rapport te lezen. NS en ProRail geven zelf aan dat de kern van het probleem is dat het te ingewikkeld is, dat de be- en bijsturing fundamenteel moeten worden aangepast. Hoe dat er precies uit moet zien, is niet aan mij. Het is niet aan de Kamer om met oplossingen te komen. Het punt is dat langere treinen niet de oplossing zijn voor het kernprobleem. Het zal best helpen en ik ben er ook helemaal niet tegen. De kernoplossing is echter het aanpakken van het probleem dat toen genoemd is. Er moeten nu niet briefjes komen waarin staat dat er wat langere treinen komen en dat er weer allemaal treinen uit worden gegooid als het gaat sneeuwen. Dat is niet de oplossing. Dat is mijn pleidooi.

Laten wij eens kijken naar andere landen waar meer sneeuw valt en naar andere sporaanbieders in Nederland die niet zo veel vertraging hebben. Laten wij eens kijken waarom er in Noord-Nederland wel kan worden doorgereden als er sneeuw valt. Dat heeft ook met de complexiteit te maken. Daar ligt het kernprobleem. Daar moet de staatssecretaris mee aan de slag, in plaats van met mooie briefjes over dat er iets langere treinen komen. Daar is de reiziger niet mee geholpen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat wij het eigenlijk wel eens zijn over wat het probleem is, de CDA-fractie en ik. Net als de andere woordvoerders aan deze tafel, waarschijnlijk. Ik vraag mij af wat nu het pleidooi is van het CDA. Is het CDA tegen langere treinen? Dat zou jammer zijn, want er is gebleken dat een aantal treinen te kort was. Die zaten overvol. Mensen werden als vee vervoerd. Het CDA wil dus geen langere treinen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag mevrouw De Boer om de oordopjes uit haar oren te halen. Ik heb net namelijk gezegd dat ik geen problemen heb met langere treinen. Het is alleen een lapmiddel als tegelijkertijd wordt voorgesteld om er heel veel treinen uit te halen als het gaat

sneeuwen. Mijn pleidooi is niet anders dan: hou op met al die lapmiddelen. Die zijn op zich voor de korte termijn prima, maar het probleem moet echt worden aangepakt. NS en ProRail hebben zelf al gezegd dat het veel dieper ligt. In alle voortgangsrapportages die wij hier nu over krijgen, staat één alinea met als enige voorstel om in het najaar met een stappenplan te komen voor de echte oplossingen. Ik vraag mij dan hardop af – ik zou daar graag wat support van de VVD voor willen – wat er dan het afgelopen jaar allemaal gedaan is. Kennelijk niets.

De heer **Bashir** (SP): De SP-fractie heeft zich er in het verleden heel erg boos over gemaakt dat treinen er veel te snel uit werden gegooid. Zij werden er zelfs uit voorzorg uit gehaald, voor de volgende dag, om jojo-effecten te vermijden. De heer De Rouwe heeft het nu over de fundamentele kant van de kwestie. Mijn vraag is of hij daarmee ook doelt op de splitsing van NS en ProRail. Wij kunnen immers niet ontkennen dat deze problemen ook een gevolg zijn van de splitsing. Dat is de oorzaak.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik baseer mij gewoon op de feiten en op het dappere en eerlijke rapport van een jaar geleden van NS en Prorail waarin zij zelf de vinger leggen op de reden dat het fout gaat. Daarin kwam dit onderwerp niet aan de orde. Ik snap dat de SP daar ideologische opvattingen over heeft. Om die te koppelen aan elk probleem in deze samenleving, vind ik wat ver gaan. Ik vraag de heer Bashir om naar het rapport van vorig jaar te kijken. Dat is een dapper en eerlijk rapport. Laten wij dat ter hand nemen in plaats van weer allemaal ideologische sausjes eroverheen te gieten, want daar is de reiziger op dit moment ook niet bij gebaat. De reiziger is gebaat bij de oplossing van het probleem dat vorig jaar in het rapport is beschreven. De voorstellen van het kabinet die er nu liggen, zijn: ach, iets langere treinen en ach, het is zo vervelend en in de marges gaan wij het doen. Dat is allemaal prima, maar het zijn lapmiddelen. Het zijn bijzaken en de hoofdzaak wordt vergeten.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil er helemaal geen ideologisch sausje overheen gooien. Ik wijs er alleen op dat in het rapport dat de heer De Rouwe noemt communicatieproblemen worden genoemd en problemen met de samenwerking tussen NS en ProRail. Er wordt gewezen op fundamentele problemen die er zijn. Dat kun je niet anders lezen dan dat vroeger die dingen niet bestonden. Het was immers één organisatie, er was geen communicatieprobleem en geen probleem met de samenwerking. Ik wil niet op de ideologische stoel gaan zitten, maar ik vind het ook een beetje te ver gaan om het te ontkennen.

De **voorzitter**: Laten wij proberen om iets puntiger te zijn. Dit punt heb ik al drie keer gehoord van u, mijnheer Bashir. Dat kan best korter.

De heer **De Rouwe** (CDA): In het rapport wordt er niet voor gepleit om ProRail en NS samen te voegen. In dat rapport wordt gepleit voor een fundamentele be- en bijsturing als het fout gaat. Daar wil ik even aan vasthouden. De discussies over hoe NS en ProRail eruit moeten zien, vind ik allemaal buitengewoon interessant. Laten wij echter wel oppassen voor het romantiseren van de situatie van vroeger, toen zij nog wel samen waren. Ik vraag de heer Bashir en de SP of zij dan ook nog staan voor de slechte punctualiteit waar toen sprake van was en voor alle heel negatieve neveneffecten die er toen waren. Willen zij die ook terug? Ik proef dat deze discussie dat die een beetje verder gaat dan het fundamentele probleem. Mijn pleidooi is niets anders dan: laten wij ons daar op focussen in plaats van op al die bijzaken.

Ik wil een opmerking maken over de prijs van het treinkaartje. Ik viel echt een beetje van mijn stoel toen ik las dat er even 3,4% bij komt. Ik vraag mij af waar de reactie van de staatssecretaris is gebleven. Hoe kan het zijn dat

de reiziger de komende jaren 3,4% meer moet betalen en de NS ook nog zegt dat het nu 3,4% is, maar dat het in de toekomst nog wel meer kan worden? Waar zijn wij mee bezig? Het ministerie van deze staatssecretaris krijgt geen compensatie. Het moet inkrimpen en fors bezuinigen. Vele andere mensen moeten fors bezuinigen. Hoe kan het dan zijn dat NS zo maar even rustig kan uitbreiden? Hoe kan het zijn dat NS niet reorganiseert, terwijl het een heel grote organisatie is? Hoe kan het zijn dat personeel gewoon te horen krijgt: wat er ook gebeurt, tot 2017 mag u gewoon blijven zitten? Hoe kan het dat er 3% loonsverhoging is? Ik gun het deze mensen van harte, maar volgens mij zijn wij in Nederland met zijn allen bezig om te kijken of wij de prijzen een beetje kunnen bijstellen omdat wij niet meer hebben. Hoe kan het zijn dat een Fyratoeslag nu in één keer een toeslag wordt voor alle reizigers, met 3,4%? Is dit nog maar het begin, zo vraag ik mij af. Heeft de staatssecretaris haar wenkbrauwen ook gefronst of vond zij het allemaal wel prima? Is het geen enkel probleem om de treinreizigers even uit te melken op deze manier terwijl haar eigen ministerie nota bene fors de broekriem moet aanhalen? Ik zou zeggen: NS, snij eerst maar fors in eigen vlees, ga eerst maar eens reorganiseren en pak eerst maar eens alle overhead aan in plaats van de rekening rustig en ontspannen neer te leggen bij de treinreiziger. Het zou mij een lief ding waard zijn als de staatssecretaris zich daarover uit zo laten en ook zou zeggen: dit doen wij niet, dit pakken wij anders aan. Graag een reactie.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe, kunt u zo langzamerhand gaan afronden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nou, ik had hier nog vier minuten staan.

De **voorzitter**: Dan hebt u zich verkeken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nou, mijn iPhone dan. Maar goed, ik zal het niet ter discussie stellen.

Ik kom nu op de storingen bij de Schipholtunnel. Mag ik een gevoelige vraag stellen, namelijk of de Schipholtunnel niet te veilig is? In de onderzoeken die zijn gedaan, staat dat de veiligheidseffecten niet zijn meegenomen bij de besluitvorming. De conclusie is dat het alarm te vaak afgaat en dat er te vaak storingen zijn. Dat komt niet doordat er echte problemen zijn, maar doordat de alarmbellen heel snel afgaan. Ik weet dat het voor politici buitengewoon populair is om te roepen dat er strengere eisen moeten komen. Ik weet dat wij een uitstraling willen hebben van «meer regels, meer regels, meer regels». Het kan echter soms ook te veel zijn. Het is misschien een taboeonderwerp, maar ik vraag de staatssecretaris wat zij ervan vindt.

Het goederenvervoer is een onderwerp dat wij volgens mij binnenkort eens apart moeten bespreken. Nederland is bezig om achteruit te kachelen waar het gaat om goederenvervoer. Onze concurrentiepositie gaat achteruit, de prijzen gaan omhoog en Nederland gedraagt zich, zo waarschuwen de goederenvervoerders, te veel Nederlands en te weinig Europees. Herkent de staatssecretaris dat? Is zij het met ons eens dat er nu echt iets moet gaan gebeuren om het goederenvervoer op een hoger peil te krijgen, ook vanwege de aanstaande zorgen rond het derde spoor in Duitsland? Van 2015 tot 2027 gaat daar de schop in de grond. Dat is heel goed, heel positief, maar het heeft heel veel effecten voor onze Nederlandse goederenvervoerders. Is dat kabinet klaar om die problemen op te vangen, om op tijd om te leiden en om mensen daar goed bij te betrekken?

Er zijn nog heel veel andere onderwerpen waarover ik iets zou kunnen zeggen, maar dat doe ik wel bij interruptie of in tweede termijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin dit algemeen overleg over het spoor voor de verandering eens met een pleidooi voor concurrentie. Ik zie iedereen al een beetje verbaasd kijken. Ik moet die verbaasde mensen meteen teleurstellen. Ik wil namelijk geen concurrentie op het spoor, maar concurrentie tussen de auto en de trein en eigenlijk vooral concurrentie in het voordeel van de trein. Treinen hebben een natuurlijke achterstand, omdat zij rijden van een plek waar je niet bent naar een plek waar je niet moet zijn.

Het is nog erger vanwege de tarieven. De tarieven zijn nu al heel erg hoog. NS wil ze straks ook nog met 3,4% verhogen. NS wil dat omdat er vanaf 2015 een hogere vergoeding betaald moet worden voor gebruik van het spoor, maar ook om regionale spoorvervoerders tegemoet te komen vanwege het afschaffen van het dubbele opstaptarief. Het is echt onbegrijpelijk. Het dubbele opstaptarief is eerst bedacht en stiekem ingevoerd. Vervolgens moet het afschaffen ervan weer geld kosten. De kosten ervan worden uitgesmeerd over alle reizigers, ook de reizigers die dat dubbele opstaptarief voorheen niet betaalden.

Ik vraag me af waarom NS meer moet gaan betalen voor het gebruik van het spoor. Wat is de visie van de staatssecretaris? Vindt zij het normaal en wenselijk dat je als je met zijn tweeën de trein pakt meer kwijt bent dan als je met de auto gaat? Zou het geen goede zaak zijn als voortaan de trein gewoon goedkoper is dan de auto?

Hetzelfde geldt voor de regionale vervoerders. Ik lees berichten dat ouderenkorting hier en daar bij regionale vervoerders afgeschaft worden. Dat is een slechte zaak. Als het gaat om concurrentie, wint de auto het gewoon. Het is nu zaak om de trein concurrerder te maken. Ook waar het gaat om de snelheid van treinen is veel te winnen. De hogesnelheidstrein Fyra is een fiasco geworden en op het hoofdrailnet kachelen wij eigenlijk nog steeds op dezelfde snelheid als 40 jaar geleden. In 1977 bestelde NS treinen die 160 km/u konden. Deze treinen rijden echter nooit sneller dan 140 km/u. Toch gek dat wij na 35 jaar nog steeds geen maximumsnelheid 160 km/u hebben ingevoerd op het spoor. Dat zou kunnen middels een aanpassing van het ATB-systeem, de zogenaamde «code 147». Dat stuit echter weer op bezwaren uit Brussel. Ook de zogenaamde «ATB-attentieknoop», zou niet mogelijk zijn. Het is leuk dat de staatssecretaris de ambitie uitspreekt om de treinen 160 km/u of zelfs 200 km/u te laten rijden, maar alle oplossingen stuiten op bezwaren vanuit ProRail, Brussel of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Kortom, zo kunnen wij nog jaren doormodderen. Als de staatssecretaris hier niet gewoon de volledige regie overneemt, blijven wij langzaam doorrijden. Gaat de staatssecretaris de regie op zich nemen?

Ik kom nu op veiligheid op het spoor. Het spoor is een zeer veilige manier van vervoer. Ik ben blij dat de ambitie van de staatssecretaris is om het nog veiliger te maken, want er zijn met enige regelmaat bijna-botsingen. Dat was recent nog het geval bij Zwolle. Het is niet de eerste keer dat het juist daar bijna misgaat. Zwolle wordt een steeds drukker knooppunt. Daarom wil de SP weten of er voldoende maatregelen zijn genomen om de veiligheid daar te garanderen. Welke maatregelen zijn genomen? Ik ga even terug naar het rapport van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid (OVV) over het ongeval bij Amsterdam. De staatssecretaris geeft aan verschillende aanbevelingen ter harte te nemen en bijvoorbeeld te werken aan het fors terugdringen van het aantal treinen dat door rood rijdt. De Kamer krijgt regelmatig rapporten van de OVV met aanbevelingen, die al dan niet worden overgenomen. Kan de Kamer een actueel overzicht krijgen van hoe het staat met de uitvoering van de aanbevelingen uit de rapporten van de afgelopen vijf jaar?

Niet alleen voor de reiziger en het treinpersoneel moet het spoor veiliger zijn, maar ook voor de mensen die aan het spoor werken. Kan de staatssecretaris ingaan op de constatering dat het aantal ongelukken met spoorwerkers is toegenomen en dat veiligheidsvoorschriften niet of

onvoldoende worden opgevolgd? Een van de maatregelen die nu worden genomen, is het vaker volledig afsluiten van het spoor. Dat is erg veilig voor de spoorwerkers, maar zorgt er ook voor dat de reizigers in een bus zitten in plaats van in een trein. De SP ziet liever dat er wordt geïnvesteerd in innovatie. Waarom worden er geen mobiele werkplaatsen gebruikt? Waarom wordt geen gebruik gemaakt van magnetische afzethekken, zoals Deutsche Bahn doet? Daarmee wordt alleen het stuk spoor afgezet waaraan wordt gewerkt, in plaats van het hele spoor.

Wij zijn verbaasd over het inkrimpen van het nachtnet vanwege onderhoud aan een aantal sporen. Ook hiervoor geldt: gebruik innovatieve oplossingen in plaats van het volledige spoor afsluiten. Het is toch gek dat er maar liefst 24 nachttreinen worden geschrappt tussen Schiphol en Amsterdam? Kan de staatssecretaris met NS en ProRail om tafel gaan zitten om een oplossing te bedenken waardoor het nachtnet bereikbaar en toegankelijk blijft? Als je drie nachten geen treinen hebt, is het voor te stellen dat heel veel mensen de trein links laten liggen.

Het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur wordt vooruitlopend op eventuele conflicten aangepast. Wij zijn verbolgen over dit besluit van de staatssecretaris. Het straalt een verliezersstrategie uit. Net nu de regering hier met de Europese Commissie een conflict over heeft en Nederland Europa voor de rechter daagt, gaat de staatssecretaris alvast de regels aanpassen om zich aan te passen. Hoe kan dit nu?

De **voorzitter**: Wilt u afronden, mijnheer Bashir?

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris moet dit opschorten. Graag een reactie.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe heeft een vraag. Wacht. Mijn excuses, mevrouw Van Veldhoven was eerder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dacht dat u de heer Bashir eerst zijn verhaal af wilde laten maken. Ik insister dus niet, maar als hij aan het einde van zijn inbreng is dan stel ik mijn vraag.

De heer Bashir heeft veel gesproken over veiligheid. Hij heeft er met name de nadruk op gelegd dat de veiligheid rondom Zwolle beter moet. Wat betreft het nachtnet – hij weet dat dit mij zeer aan het hart gaat – zegt hij echter: die veiligheid, laat die dan maar even zitten. Hoe moet ik dat met elkaar rijmen? Vindt hij dat totdat de innovaties, waarvan wij allemaal hopen dat die er snel zijn omdat die het werk efficiënter maken, er zijn het normenkader voor veiligheid maar terzijde moet worden geschoven om die nachttreinen wel te laten rijden? Of kiest hij dan toch voor veiligheid?

De heer **Bashir** (SP): De SP kiest altijd voor veiligheid. Veiligheid staat voorop. Het gaat er hier om dat er een dubbel spoor is. Er wordt aan één kant van het spoor gewerkt, maar ProRail gooit het hele spoor dicht. Dat vinden wij niet kunnen. Een mogelijkheid is dat de treinen omrijden. Er kunnen ook twee treinen op hetzelfde spoor rijden. Dat gebeurt op heel veel plekken. Als dat heel veilig kan, moet dat gewoon gebeuren. In Duitsland worden magnetische hekken geplaatst, waardoor medewerkers alleen op het spoor kunnen komen waaraan wordt gewerkt. Zo'n innovatie kun je ook gebruiken. Het is zover gekomen doordat er eigenlijk weinig gebeurd is aan onderhoud en innovatie daarvan. ProRail had dit voor kunnen zijn als zij op tijd maatregelen had genomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): «Als, dan» zouden wij natuurlijk allemaal liever hebben. Er is een Normenkader Veilig Werken, dat is vastgesteld door de spoorsector, de bonden, de aannemers en ProRail. Zegt de heer Bashir nu dat hij het beter weet dan al die partijen bij elkaar? Mijn fractie heeft in elk geval vertrouwen in de mensen die daar als

eersten nauw bij betrokken zijn. Ik neem ook zeker aan dat die zullen kijken naar de efficiëntie. Vindt de heer Bashir nu dat hij het beter weet dan de partijen die dit normenkader met elkaar hebben vastgesteld?

De heer **Bashir** (SP): Het kader waar mevrouw Van Veldhoven over spreekt, is recent aangepast naar aanleiding van een aanbeveling van de OVV. Wij vinden dat die aanbeveling veel te ver doorgevoerd is. Het had ook anders opgepakt kunnen worden. Dat kost wel wat meer geld, maar daar tegenover staat dat er meer nachttreinen kunnen rijden. Iedereen kan zich voorstellen dat als de trein er drie nachten per week helemaal uitligt, heel veel mensen de trein gewoon niet meer gaan pakken. Dat willen wij niet. Wij willen echt dat er onderhoud wordt gepleegd. Dat vinden wij belangrijk. Dat moet veilig gebeuren, maar ook op een innovatieve manier. Waarom kan Duitsland dat wel en kunnen wij dat niet? Dat is toch heel raar?

De heer **De Rouwe** (CDA): De SP benadrukt de belangen van de treinreiziger en wil zelfs de trein laten concurreren met de auto. Waarom heeft de SP met geen woord gerept over de megaprijsverhoging bij NS van 3,4%? Is dat niet belangrijk? Of is het pleidooi alleen voor mensen met een heel dikke portemonnee bedoeld?

De **voorzitter**: Ik meen dat de heer Bashir daar zijn bijdrage mee begon, maar dat weet hij zelf vast beter dan ik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb geen 3,4% gehoord. Daar zou ik graag een reactie op willen. Laat ik dan direct maar doorpakken. Gaat de heer Bashir dan voor de Fyratoeslag, dus dat iedereen die 3,4% moet betalen? Of deelt hij het standpunt van het CDA dat NS fors moet snijden in eigen vlees en geen rekeningen bij anderen moet neerleggen?

De heer **Bashir** (SP): Ik begon mijn bijdrage inderdaad met de 3,4%. Ook wij zijn echt verbolgen over deze gigantische prijsverhoging. Die vinden wij onacceptabel. NS loopt vooruit op de feiten. In 2015 gaat eventueel de gebruikersvergoeding omhoog en NS gaat nu al de tarieven omhoog gooien. Dat vinden wij niet kunnen. Daarnaast begrijp ik niet waarom de tarieven weer omhoog moeten vanwege het afschaffen van het dubbele opstaptarief. Wij vinden echt dat de trein concurrerender moet worden. Wij moeten mensen de trein in krijgen in plaats van eruit jagen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Excuses voor die omissie. De vraag is en blijft echter of de SP met ons van mening is dat NS fors moet snijden in eigen vlees. Het moet immers ergens vandaan komen. Volgens mij moeten wij dat met elkaar constateren. Wij vinden beide dat het niet ten koste moet gaan van de reiziger. Dat is heel goed, maar het moet ergens vandaan komen. Ofwel er moet meer geld bij van de overheid, waar ik geen voorstander van ben, ofwel er moet fors gesneden worden in eigen vlees. Op dat laatste zou ik graag een reactie willen van de SP, want dat blijft onderbelicht in het op zichzelf goede pleidooi.

De heer **Bashir** (SP): Ik wijs erop dat een deel van die prijsverhoging van 3,4% juist door de overheid wordt veroorzaakt. Het feit dat de gebruikersvergoeding in 2015 omhoog gaat, dwingt NS ertoe om de tarieven te verhogen. Ik ben er uiteraard voor om NS efficiënt te laten opereren, maar ik vind het niet fair om te zeggen dat de tariefverhoging het gevolg is van inefficiëntie. Wij vinden dat binnen de infrastructuurfondsen meer geld naar het spoor moet gaan. Als je dat doet, kun je de tarieven lager houden. Het verdient zichzelf op termijn ook terug, want dan hoeft je



minder te investeren in het aanleggen of verbeteren van wegen. Minder mensen zullen immers de auto pakken als de trein echt stukken voordeliger is.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de bijdrage van de heer Bashir. Ik geef het woord aan mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik begin met een paar punten waarover mijn collega's ook hebben gesproken, waaronder veiligheid op het spoor.

Mijn eerste punt is de winterdienstregeling. Afgelopen winter heeft de winterdienstregeling an sich gefunctioneerd. Ik vind wel dat wij moeten kijken waar de criteria naar beneden kunnen worden bijgesteld, zodat de winterdienstregeling wat meer toegaat naar de volledige dienstregeling. Nu werd er soms in het zuiden van het land sneeuw verwacht, terwijl er in het noorden van het land niets aan de hand was. In zo'n geval zou je ook kunnen kijken of in delen van het land de winterdienstregeling kan worden ingesteld. Ook vind ik dat de treinen af en toe te vol waren. Het is zelfs gebeurd dat een trein zo vol zat dat hij niet meer op stations kon stoppen om mensen erin te laten – er paste natuurlijk helemaal niemand meer bij – maar dat het ook gevaarlijk bleek om mensen eruit te laten. Mensen kwamen niet eens meer bij de uitgang. Die trein moest dus eigenlijk doorrijden naar het eindstation. Dat soort dingen is gebeurd. Eigenlijk moeten wij kijken of er met die winterdienstregeling langere treinen kunnen worden ingezet. De perrons zijn in Nederland natuurlijk niet zo lang dat je ellenlange treinen kunt gebruiken, zoals in Duitsland gebeurt. Misschien moeten wij ook daar in de toekomst naar durven kijken. Wij moeten de winterdienstregeling zo veel mogelijk weer laten toegroeien naar een volledige dienstregeling. Ik ga nu door naar veiligheid op het spoor. Dan kom ik op de Schipholtunnel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat nu wel heel snel. Ik heb niet zo veel moeite met de lijn. Sterker nog, die komt overeen met die van mij. Ik hoor van de VVD echter niets over het tempo. Normaal gesproken is de VVD toch van het doorpakken. Gaat zij deze staatssecretaris de ruimte geven om met die fundamentele aanpak nog jaren door te zwabberen? Of gaan wij zeggen: volgend jaar is het gewoon klaar? Er is al een jaar voorbij en er is amper iets gebeurd, ogenschijnlijk. Wij lezen er in elk geval niets over terug. Nu wordt voorgesteld om in het najaar met een stappenplan te komen. Moeten wij gewoon niet zeggen: het is goed en genoeg geweest voor de reiziger, volgend jaar is er een goede regeling? Wil de VVD met het CDA die druk opvoeren of laten wij het drie tot vijf jaar lopen, zoals de staatssecretaris nu voorstelt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Uit de interruptie blijkt eerlijk gezegd dat het CDA niet weet waar het hiermee heen wil. Ik snap ook helemaal niet wat het CDA wil. De VVD is daar duidelijk in. Wij willen toe naar het aanscherpen van de criteria, zodat er veel meer treinen kunnen rijden dan de huidige winterdienstregeling toelaat. Dat kan misschien door het mogelijk te maken dat de winterdienstregeling in delen van het land wordt ingesteld en in ieder geval door de inzet van langer materieel, het liefst al deze winter. Met de winterdienstregeling was er het afgelopen jaar geen landelijke uitval meer. Dat vinden wij een winstpunt. De winter daarvoor hebben wij immers wat anders gezien. Misschien wil het CDA wel weer die kant op, door de winterdienstregeling niet meer in te stellen. Wij willen toe naar de oorspronkelijke dienstregeling, maar wel in goede en verantwoorde stappen. Wij vinden het niet verantwoord, zoals het CDA dat kennelijk wel vindt, dat het hele land weer plat komt te liggen, zoals in de winters voor de afgelopen winter.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zeg het graag voor een derde keer: het aanscherpen van criteria en het verlengen van de treinen vinden wij helemaal geen probleem. Prima, dat moeten wij vooral doen. Het is echter een bijzaak van het fundamentele probleem en dat fundamentele probleem wordt maar niet opgelost. Dat duurt nog jaren. Wij weten niet eens hoe dat eruit komt te zien, behalve dat ProRail en NS zelf aangeven dat het fundamentele probleem de be- en bijsturing is. Mijn enige vraag aan de VVD is of wij het tempo lekker rustig moeten houden, zodat reizigers de komende jaren, misschien met een beetje aanscherping of langere treinen, gewoon nog steeds in de kou blijven staan. Want nog steeds worden er dan immers nog treinen geschrappt uit de dienstregeling. Of zeggen wij dat het genoeg is geweest, dat er een jaar voorbij is, dat NS en ProRail nog één jaar de tijd hebben en dat daarna sprake moet zijn van hetgeen zij hebben beloofd, namelijk een fundamentele bijsturing van het echte probleem? Mijn vraag aan de VVD is heel simpel: gaan wij dit nog jaren laten duren? Of zeggen wij dat er volgend jaar een plan van aanpak moet liggen waarmee wij het probleem echt gaan oplossen in plaats van al deze goedbedoelde lapmiddelen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het CDA vindt volgend jaar kennelijk vroeg genoeg. Ik vind dat wij nog deze winter moeten kijken naar het aanscherpen van de criteria van de winterdienstregeling zoals die het afgelopen jaar heeft gefunctioneerd, zodat er meer treinen kunnen rijden dan de afgelopen winter en er langere treinen kunnen rijden. Dat zijn concrete voorstellen. Ik hoor van het CDA holle kreten als «fundamentele bijsturing» en weet ik veel. De afgelopen winter heeft laten zien dat in elk geval het hele systeem niet plat is komen te liggen. Je moet ook durven kijken of je in bepaalde delen van het land wel de volledige dienstregeling kunt laten rijden omdat daar geen sneeuw ligt. Dat is een heel concreet voorstel. De heer De Rouwe vraagt naar termijnen, terecht. Ik denk dat wij daar voor deze winter al plan voor klaar moeten hebben liggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Heeft mevrouw De Boer haar voorstel om in de helft van het land de winterdienstregeling wel in te stellen en in de andere helft niet besproken met mensen van het spoor? Wat mij steeds wordt uitgelegd, is dat als je ergens in het systeem, zeker als de trein ook maar in de buurt van Utrecht komt, iets gaat doen, het dan in het andere deel van het land niet lukt om de reguliere dienstregeling te handhaven. Het klinkt heel aantrekkelijk om in een deel van het land de reguliere dienstregeling te handhaven en in een ander deel de winterdienstregeling toe te passen. Weet mevrouw De Boer zeker of dat wel kan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mevrouw Van Tongeren heeft wel degelijk een punt waar het gaat om de heel lange intercity's. Je kunt wel degelijk kijken of als er in een deel van het land, bijvoorbeeld ten noorden van Zwolle of ten zuiden van Utrecht iets aan de hand is, je het spoorstelsel in delen kunt opknippen zodat je delen wel optimaal kunt laten functioneren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag was of dit voorstel is besproken met mensen van NS die er echt verstand van hebben. Mijn indruk is dat het heel leuk klinkt voor de bühne, maar dat het in werkelijkheid eigenlijk niet kan.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb dit onderwerp aangesneden, zeker bij partijen als ProRail als NS. Ik heb gezegd dat je het spoor kunt opknippen. Als je het spoor opknijpt en dus geen lange intercity's meer hebt, zie je dat als er in één deel van het land iets aan de hand is dat geen effect heeft op een ander deel van het land. Dan knip je het in stukken op. Misschien moet je in de winterdienstregeling daar beter naar kijken. Mevrouw Van

Tongeren heeft een punt hoor, dat het effect heeft als er iets is met zo'n lange intercitylijn. Dan wordt het zo'n sneeuwbal, letterlijk en figuurlijk, die over het land rolt. Dat is zeker waar. Je kunt ook kijken of je het spoor op dat moment in delen kunt opknippen.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer vervolgt nu echt haar betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik doe mijn best voorzitter. Het is wel goed dat ik dingen kan verduidelijken.

Ik kom nu op Schiphol. Er is sprake van een toename van het aantal rook- en brandmeldingen. Dat komt deels doordat wij beter zijn gaan controleren, zoals de heer De Rouwe al klip-en-klaar zei. Wij vinden veiligheid ontzettend belangrijk. Er moet en mag geen brand uitbreken en als er iets is, moet dat onmiddellijk worden gecontroleerd. Er wordt nu een aantal maatregelen genomen om de situatie in de Schipholtunnel te verbeteren. Het is heel belangrijk dat Schiphol bereikbaar is. De afgelopen tijd zijn er te vaak loze meldingen geweest. Wij controleren zo goed dat iedere oneffenheid kennelijk wordt opgemerkt. Schiphol moet beter bereikbaar zijn dan het de afgelopen tijd is geweest. Ik hoor hier heel graag een toezegging over van de staatssecretaris.

Jarenlange daling van stoptonendse inpasages is omgezet in een stijging in het jaar 2012. Dat is zorgwekkend. Waar ligt dit aan? Vanmorgen hebben wij kunnen lezen in de krant dat er op de Hanzelijn een flankbeveiligingssysteem heeft gewerkt, waardoor een aanstormende trein niet rechtstreeks kon botsen met een Sprinter die van de andere kant aankwam die op het verkeerde spoor terecht was gekomen. Dat is een zorgwekkende ontwikkeling. Wij vragen de staatssecretaris hoe dat kan en wanneer het rapport komt. Ik heb begrepen dat ProRail en de ILT druk bezig zijn met een rapport. Wat houdt die flankbeveiliging in? Als dat systeem goed werkt, kunnen wij het dan verder uitrollen op het spoor? Ik heb ook nog een puntje over de ILT. Er was een kleine zomeraffaire in de krant doordat de directeur van de ILT zei dat een veiligheidscertificaat geen garantie is voor de veiligheid van een trein. Het is het een of het ander. Een veiligheidscertificaat moet wel degelijk garanties geven voor de veiligheid van een trein, want waarom doe je het anders.

Ik ga nog even terug naar de Lange Termijn Spooragenda. Er ligt nu een rapport van twee partijen, namelijk NS en ProRail. Ik moet eerlijk zeggen dat ik dit rapport onleesbaar vond, doordat het zo ambtelijk is geschreven. Ik ben bij pagina 3 afgehaakt. Mijn voorstel is om een nieuw rapport te schrijven en daar duidelijk en direct andere partijen, de andere vervoerders op het spoor, bij te betrekken. Zet die niet separaat aan een overlegtafel neer, maar betrek ze bij dat overleg. Zet al die partijen in één keer aan tafel. Daar wil ik graag een toezegging over van de staatssecretaris.

Ik kom nu op de Betuweroute. Wij hebben gezien dat Duitsland gelukkig nu ook de benodigde financiering bij elkaar schraapt voor het derde spoor in Duitsland. De heer De Rouwe sprak zijn zorgen al uit over het goederenvervoer. Ook ons baart dat zorgen. Je ziet dat er goederentreinen zijn die niet vol zijn. De vraag is hoe wij de ruimte op het spoor voor goederenvervoer beter vol kunnen krijgen. Je ziet nu gewoon dat de beschikbare ruimte niet volledig wordt benut. De staatssecretaris heeft voorgesteld om de eis van 80% te laten vervallen voor het vervoer van goederen over de Betuwelijn. Wij begrijpen dat er hinder zal zijn als straks het derde spoor wordt aangelegd in Duitsland. Wij moeten heel goed nadenken over de manier waarop wij die goederentreinen gaan opvangen. Omwonenden hebben al heel veel last van het goederenvervoer over de bestaande spoorlijnen. Ik hoor hier heel graag een reactie op van de staatssecretaris. Wij hebben in het najaar gelukkig nog een debat over de milieueffectrapportage die daarover is geschreven voor Oost-Nederland.

Ook op de stations komen wij terug bij de bespreking van de Lange Termijn Spooragenda. Ik hecht eraan om hier te benadrukken dat ook andere partijen, andere vervoerders op het spoor, non-discriminatoire toegang moeten hebben tot die stations. Het merendeel van de stations is in eigendom van NS. Die exploiteert daar ook vervoersvreemde activiteiten, zoals broodjeszaken. Ik zou het wenselijker vinden als NS zich zou richten op zijn corebusiness en ernaar zou streven om een van de vijf grootste reizigersvervoerders van Europa te worden. Hun keuze is om ook eigen broodjeszaken te exploiteren. Ik ben van mening – ik verzoek de staatssecretaris dat mee te nemen in de Lange Termijn Spooragenda – dat andere vervoerders op dezelfde wijze toegang moeten hebben tot al die functies op het station als NS zelf heeft.

De heer **Bashir** (SP): Raar voorstel van de VVD. Omdat NS broodjeszaken heeft, moeten ook andere vervoerders broodjeszaken gaan exploiteren? Ik zou zeggen: laat die vervoerders nu gewoon treinen rijden. Waarom moet NS, Arriva of weet ik welk bedrijf dat hoofdzakelijk treinvervoer doet een HEMA of AH to go uitbaten? Dat vind ik heel raar. Waarom zeggen wij niet dat NS geen winkels moet uitbaten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Bashir zegt dat andere vervoerders treinen moeten laten rijden. Dat zou je ook kunnen zeggen van NS. NS zou zich beter en meer moeten richten op zijn corebusiness. Stel dat de broodjeszaken helemaal niet goed gaan. Dat zou effect kunnen hebben op de prijs van het treinkaartje. Ik hoorde de heer Bashir net zeggen dat de prijzen van treinkaartjes te veel zijn gestegen. Mijn vraag aan hem is: wat nu als het niet goed gaat met die andere activiteiten van NS? Dat heeft zijn weerslag op de prijs van het treinkaartje. Ik vraag mij hardop af of het wenselijk is dat NS dit soort nevenactiviteiten ontplooit.

De heer **Bashir** (SP): De vraag van mevrouw De Boer of het wenselijk is, stel ik mijzelf ook. Zij zegt echter vervolgens dat ook andere vervoerders toegang moeten krijgen tot het station voor dergelijke activiteiten. Dat vind ik dan weer een vreemd voorstel. Als wij zeggen dat vervoerders treinen moeten laten rijden, moeten wij niet zeggen dat zij ook broodjeszaken moeten gaan uitbaten. Mijn voorstel is om te zeggen dat NS zich daar verre van moet houden, om de gewone kleine man de mogelijkheid te geven om ook zo'n winkel uit te baten.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik noemde dit als een voorbeeld van een vervoersvreemde activiteit. Ik vind het terecht dat de heer Bashir deze vraag stelt. Ik zal het iets beter toelichten. Het gaat natuurlijk ook om reizigersinformatie op de stations en de ov-chipkaart. Ook daar doet NS een aantal dingen in zijn eentje. De andere vervoerders worden bijvoorbeeld niet betrokken bij het verdelen van de gelden. Het gaat ook om bijvoorbeeld de paaltjes op de stations. Ook daarvoor moeten de andere vervoerders bij NS te rade gaan. Zij moeten NS om toestemming vragen om ov-chippaaltjes neer te zetten.

De **voorzitter**: Rondt u uw betoog af, mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb nog een aantal vragen over de prestatiegerichte onderhoudscontracten voor het spoor. Is er nu volledige uitwisseling van informatie over onderhoud aan het spoor? Worden aannemers afgerekend op incidenten op de langere termijn? Is de prijs nu zodanig dat er voldoende geld is voor een veilig spoor?

Ik wil nog niets zeggen over de capaciteitsverdeling op het spoor. Wij hebben het rapport daarover vorige week gekregen. Er komt een nieuwe beprijzing met nieuwe prijsprikkels op het spoor. Daarmee wil de staatssecretaris de treinpaden gaan verdelen. Hoe gaat dat er nu precies

uitzien? Gaan die criteria wel dubbel werken? Nieuwe beprijzing en meer capaciteit is natuurlijk dubbelop. Als je meer capaciteit hebt en schonere treinen, dan betaal je ook meer. De staatssecretaris heeft het over heffingen voor kwalitatief hoogwaardige trajecten. Je zou veel meer toe moeten naar een systematiek waarbij vervoerders worden gestimuleerd om schoner en stiller materieel te gebruiken – er is nu heel veel geluids-overlast in bepaalde delen van het land, zoals in Langsingerland – in plaats van ze te laten betalen voor kwalitatief hoogwaardigere trajecten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Wij hebben ook, net als anderen, gezegd dat de trein moet kunnen concurreren met de auto. Er wordt wel eens gezegd: «Women who want to be equal with men, lack ambition.» Als je treinvervoer gelijkwaardig wilt laten zijn aan het autovervoer, heb je eigenlijk te weinig ambitie. Wat je zou willen is dat treinen – dat wordt de lijn van mijn betoog – niet alleen veilig, betaalbaar en betrouwbaar zijn, maar ook comfortabel. Je wilt dat het in de trein iets anders wordt dan in de auto. Wij willen ook dat het een heel milieuvriendelijke vorm van vervoer is. Ik weet dat men daarmee bezig is, door meer en meer op schone stroom te gaan rijden. Mijn partij pleit al sinds jaar en dag voor een verdere uitbreiding daarvan, inclusief veel meer zon boven het spoor.

Ik wil deze keer beginnen met een compliment. Ik heb even moeten zoeken om er een te vinden, maar ik heb er een gevonden. De GroenLinks-wethouders in Hilversum en Diemen willen graag een compliment overbrengen aan de staatssecretaris voor de tijdelijke oplossing in hun woonkernen. Zij moedigen de staatssecretaris en daarmee ook de fractie van GroenLinks in de Tweede Kamer aan om echt in te zetten op verdere innovatie. Hoe kun je een oplossing vinden voor treinen die door woonkernen gaan? Dat kan met verdiept spoor. Dat zou een kernpunt zijn voor innovatie dat mogelijk ook wat extra werkgelegenheid met zich meebrengt. Zij juichen nader onderzoek naar oplossingen daarvoor toe. Dat als compliment uit Hilversum en Diemen.

Vorig jaar om deze tijd heb ik gevraagd of reizigers dan een slaapzak en een thermos moeten meenemen. Dit jaar denk ik: mensen die slecht ter been zijn en vrouwen op hoge hakken moeten een waarschuwing krijgen als er een kans is op ophokken in de treinen. Ik heb het zelfs recentelijk mogen meemaken en ik had ook de verkeerde schoenen aan. Het is echt niet comfortabel om ingeklemd tussen mensen op hoge hakken een uur in de trein te staan. Als de trein beter moet zijn dan een auto, moet het treinvervoer ook echt comfortabeler worden.

Ik wil ook nog iets zeggen over de veiligheid. Ik zal proberen om niet al te veel te herhalen wat al is gezegd. De trein is een van de veiligste vervoermiddelen die wij kennen. Dat willen wij met zijn allen graag zo houden. Ik hoor graag van de staatssecretaris wat de stand van zaken is. Hoe is het nu met de beveiligingssystemen? Wat is de voortgang op dat terreinen? Houden wij de trein als een van de veiligste vervoermiddelen die wij kennen?

Ik kom nu op een ander punt waar GroenLinks steeds weer op terugkomt. In deze tijd van financiële crisis wordt van alles en nog wat duurder en dus moeilijk betaalbaar voor mensen. Mensen die een baan hebben op een plaats waar zij echt alleen met de trein heen kunnen, worden er nu mee geconfronteerd dat de prijs van de kaartjes stijgt met een stuk meer dan de inflatie. Mijn fractie begrijpt echt niet waarom dat gebeurt. NS mag de tarieven laten stijgen met de inflatie, maar dat moet niet. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegenaan? Ik begrijp ook niet waarom de prijzen nu moeten worden verhoogd voor een bedrag dat moet worden betaald in 2015. Daar zou ik ook graag een reactie van de staatssecretaris op horen. Ook voor het dubbele opstaptarief geldt dat er iets niet klopt. Je moet in een rit twee keer opstappen, maar dat doe je natuurlijk niet. Je begint aan

je reis, en je reis eindigt. Dan zijn de vervoerders zo gracieus om dat af te schaffen, en dan moet de reiziger daar toch nog voor betalen. Een van de belangrijke dingen van het reizen is betrouwbaarheid: je moet zo goed als zeker weten dat je op je bestemming komt. Een aantal zaken rijmt daar niet mee. Ik denk aan wegwerkzaamheden: gedurende zes weekeinden is er heel veel minder vervoer mogelijk door de Schiphol-tunnel. Als je regelmatig reist in het weekeinde, dan denk je toch al snel aan een autootje. Dat zou heel erg jammer zijn, want tegen de tijd dat de werkzaamheden klaar zijn, zijn er te weinig reizigers en vallen er weer treinen uit het schema. Hoe kan worden geregeld dat werkzaamheden minder versturend werken op het schema van NS? Moet er gewoon meer worden geïnvesteerd in meer spoorlijnen? We hebben een top-10 van knelpunten. Moet daar gewoon extra geld tegenaan? Komen we daarmee tot een betrouwbaar aanbod voor de reiziger?

De staatssecretaris heeft een brief geschreven over een verdeling van het spoor in het kader van de marktwerking. GroenLinks dringt er sterk op aan dat er niet alleen wordt gekeken naar de prijs, maar dat er vooral wordt gestuurd op kwaliteit en betrouwbaarheid. Dan wordt het interessant om de auto te laten staan. Mensen kijken echt verder dan uitsluitend de prijs. Nog een klein verzoek: als Tweede Kamerlid heb je een eersteklas abonnement, zodat je ook je iPhone kunt opladen terwijl je in de trein zit. Zou dat ook voor de tweede klas kunnen gelden? Over de petitie van JS en DWARS voor het Gelderse nachtnet zijn vragen gesteld door collega's. Graag een reactie daarop. Dat zou een verbetering zijn voor mensen die niet in de Randstad wonen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik was laatst in Vught, met een aantal partijgenoten. Als Rotterdammer wil je daar op een gegeven moment weer weg. Niet omdat ze daar voornamelijk VVD stemmen, dat is gewoon je hang naar je eigen stad. We moesten een tijd wachten voor een overweg. De staatssecretaris inventariseert wat er kan gebeuren om spoorwegen makkelijker overkruisbaar te maken. Wanneer gaat daarvoor de eerste schop de grond in? Dat geld is beschikbaar, en het is altijd goed om dat uit te geven, aangezien we in een economische crisis zitten. Hoeveel cofinanciering komt beschikbaar? Dat maakt immers dat die 100 miljoen die op de begroting van I&M staat, kan worden verhoogd, wat goed zou zijn. Is de staatssecretaris op zoek naar innovatieve ideeën? Duitsland heeft, in het kader van de Betuweroute, de financiering van het derde spoor rond. Goed nieuws, want daarmee kan de Betuweroute fors worden uitgebreid. Wij zijn altijd voor het vervoer van goederen over die route geweest. De staatssecretaris heeft recent in antwoord op schriftelijke vragen hetzelfde gezegd. De aanleg duurt een jaar of zes. Ik ben echt blij dat dit gaat gebeuren, maar zes jaar betekent wel dat er extra ruimte wordt geclaimd op de IJssellijn en door Brabant heen. De mensen die daar wonen en die al overlast hebben, krijgen nog meer overlast. Kan de staatssecretaris samen met haar Duitse collega zoeken naar een oplossing?

De PGO-contracten gaan over een nieuwe werkwijze om goedkoper en beter onderhoud aan het spoor te kunnen plegen. Na evaluatie is dit goed bevonden. Waarom dan toch nog uitstel? Wat kost het de belastingbetaler dat deze systematiek later wordt ingevoerd? Wij zijn ervoor dat dat nu gebeurt.

Waarom moet het tot 2015 duren voordat er daadwerkelijk iets gebeurt om het voor de andere vervoerders mogelijk te maken om de publieksvoorzieningen te exploiteren? Kan de staatssecretaris daarvoor niet gewoon een AMvB maken? Dan is het geregeld.

Het is goed dat er vanaf 2014 meer treinen vanuit Zwolle richting Groningen en Leeuwarden gaan rijden. Maar kunnen we nu ook eindelijk iets doen aan het knelpunt bij Herftten? Er is geld gereserveerd en er is

commitment vanuit de provincies, zodat er momentum is. Is er nog geld op de spoorbegroting dat naar voren kan worden gehaald?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik begin met de langetermijnspooragenda. De staatssecretaris zet de kaders helder uiteen: Europa, inhoudelijke wensen aan de sturing en de principiële vraag welke rol van de overheid nodig of overbodig is voor de borging van het publieke belang en welke verhouding tussen de verschillende dienstverleners daarbij hoort. Ik ben blij dat de staatssecretaris in dit kader het punt van de stations onder de loep neemt. Dank voor de gedetailleerde brief die zij daarover op verzoek van mijn fractie heeft gestuurd. Zou het niet goed zijn om hierover ook met gemeenten en andere vervoerders te praten? Kan de staatssecretaris dat toezeggen? Wanneer horen we er meer over? Een aantal zaken moet sneller kunnen.

We kunnen blij zijn dat het spoor het de afgelopen winter relatief goed heeft gedaan, ondanks alle ongemakken. Natuurlijk was er overlast door het preventief inzetten van de aangepaste dienstregeling. Ik ben dan ook blij dat wordt onderzocht of de overlast kan worden geminimaliseerd. Regionale aanpassing, al toegepast, kan wellicht nog meer worden ingezet. Kunnen de reizigers nog dit jaar profiteren van alle zaken die we aan het onderzoeken zijn? Een fundamentele bijsturing vraagt om een zorgvuldig proces en om een zorgvuldige reorganisatie, omdat het ook om de mensen in de organisaties gaat. Vijf jaar is misschien wel lang, maar we moeten wel zorgvuldigheid tegenover de betrokkenen in acht nemen.

In het regeerakkoord van Rutte I stonden spoorbezuinigingen van 50 miljoen. Om dit op te halen, vraagt ProRail een extra gebruiksvergoeding, waardoor NS stapsgewijs de tarieven omhoog gooit. Was in 2010 al voorzien dat deze bezuiniging linea recta op het conto van de reiziger zou komen? Hoever gaan de tarieven omhoog? Het lukt bovendien niet om de bezuiniging geheel uit de verhoging van de gebruiksvergoeding te halen. ProRail moet volgens de staatssecretaris maar een oplossing vinden voor het resterende bedrag. Hoe groot is dat bedrag eigenlijk? Ten koste waarvan gaat het? Hoe voorkomen we dat de spoorveiligheid of lopende projecten hierdoor in de knel komen? Ik begreep dat het zo'n 20 miljoen zou zijn. Klopt het dat de ambitie van 50 miljoen uit het regeerakkoord eigenlijk alleen maar te halen is als de staatssecretaris de gebruiksvergoeding per AMvB nog verder verhoogt, en wat betekent dat voor de kosten voor de reizigers? Het heeft geen zin om te bezuinigen, wat linea recta leidt tot verplaatsing van de lasten naar de reizigers.

Over de herijking van projecten in het kader van de langetermijnspooragenda het volgende. Garandeert de staatssecretaris dat het echt alleen om een herschikking van de middelen gaat op basis van de nieuwe vervoersprognoses – in feite is dat slim inzetten van je geld – en niet om een verdere bezuiniging? Kan ze verder garanderen dat, mocht de 300 miljoen die in het voorjaar was toegezegd voor infrastructuur er niet komen als gevolg van de extra bezuinigingen van 6 miljard, dit geen effect heeft op de spoorsector? Staan die twee zaken helemaal los van elkaar? Bereikbaarheid in de nacht is aan de ene kant een voorwaarde voor een bruisend nachtleven, en aan de andere kant van belang voor de langetermijnontwikkeling van Almere naar een meer grootstedelijk milieu. Steden als Arnhem, Haarlem en Nijmegen willen graag worden aangesloten op het nachtnet. Maar er staan 's nachts ook files op de A6 van mensen die van Almere naar Schiphol moeten. Het nachtnet zou daarvoor een oplossing kunnen zijn. Kan de staatssecretaris zich hiervoor inzetten, eventueel stapsgewijs via eerst vrijdag, zaterdag, zondag en de randen van de nacht?

De Commissie heeft een procedure tegen Nederland opgestart over de beperkingen die wij opleggen over het aantal binnenlandse reizigers dat mag worden meegenomen op internationale verbindingen. Nederland is

in beroep gegaan. Waarom eigenlijk? Waarom legt Nederland de richtlijn zo beperkt uit? Deze regels zijn bijzonder van belang voor de Lage Landen Lijn tussen Den Haag en Brussel. Mijn fractie hecht daar sterk aan.

De positionering van Schiphol als internationale hub is voor Nederland enorm belangrijk. De bereikbaarheid van Schiphol staat onder druk. Ik heb er begrip voor dat er werkzaamheden moeten plaatsvinden, maar was het niet te vermijden geweest om dat tijdens het bijna drukste weekeinde op Schiphol te doen?

Wat de brandmeldingen betreft: tegen een ballon van «Hello Kitty» is geen kruid gewassen. Ik ben het eens met de invalshoek die het CDA koos. Als er storingen zijn hoe zorgen we dan dat ook de internationale reizigers, waarvan we zo graag hebben dat ze naar Schiphol komen, in het Engels op de hoogte worden gesteld?

Over de Betuweroute: er zal heel veel worden omgeleid, waarschijnlijk via Brabant. Is de staatssecretaris in gesprek met de gemeenten en provincies die hierdoor worden geraakt? Kunnen we een brief krijgen over de impact en mogelijke maatregelen? Ik begrijp dat er gewerkt wordt aan een motie over de Drechtsteden. Wat is de stand van zaken en hoe garandeert de staatssecretaris dat de vaart erin blijft? Naast dure inpassingsmaatregelen zijn er ook goedkopere maatregelen om de overlast te beperken, bijvoorbeeld een betere controle op de staat van het materieel. Is de staatssecretaris bereid hier serieus naar te kijken? We kunnen ook inzetten op geluiddempende bielzen, zodat de overlast wordt beperkt, maar goederenvervoer over het spoor mogelijk blijft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met het winterweer. De heer De Rouwe sprak onder andere over be- en bijsturing. Wij zijn daar in een notitie op ingegaan, die we als bijlage bij de winterweerbrief en ook bij de langetermijnsvooragenda hebben gevoegd. Daarin zit verder een uitgebreid hoofdstuk over de kwaliteit van het spoorstelsel, de betrouwbaarheid van de dienstregeling en hoe gekeken wordt naar de verminderde performance tijdens de winter.

Als het gaat sneeuwen, denkt iedereen dat dat aan het KNMI ligt. Maar dat wordt natuurlijk van hoger hand beïnvloed, wat het KNMI zo goed mogelijk probeert te voorspellen. In de winter zitten de treinen vol en na een paar dagen, als iedereen eraan gewend is, denkt iedereen dat de treinen ook weer gewoon kunnen rijden. Ik maak de vergelijking met de auto: als het gaat sneeuwen, staat er 700 kilometer file in Nederland en rijden de treinen niet altijd goed. We vinden dat dat beter moet, en wel het liefst binnen drie jaar, maar anders binnen uiterlijk vijf jaar. Mevrouw Van Veldhoven zei het al: relatief ging het goed. Afgelopen winter is het spoor niet uitgevallen. De treinen zijn in evenwicht en in samenhang blijven rijden. Afgelopen winter heeft regionale uitschakeling plaatsgevonden, door het eruit halen van de sprinters, waardoor de intercity's in samenhang kunnen blijven doorrijden. Het moet inderdaad beter, en die afspraak hebben we ook gemaakt. Elke winter worden maatregelen genomen die, als ze positief uitwerken, het jaar daarop worden gebruikt, zodat stappen vooruit worden gezet. Een progressieve beweging, die maximaal vijf jaar duurt. In mijn brief staat verder dat er meer en langere treinen moeten gaan rijden, want de treinen die wel rijden, zitten te vol. Dan moet inderdaad wel bekeken worden of de perrons lang genoeg zijn. Afgelopen winter is het onvoldoende gelukt om de treinen te verlengen; NS en ProRail hebben toegezegd dat punt in de plannen mee te nemen. Ik onderschrijf het belang van een structurele, fundamentele oplossing. Er wordt ingezet op winterharde infrastructuur, en met name op wissels van Zwitserse kwaliteit. Dan moeten we echt bij de top-3 gaan horen als het gaat om het maximaal doorrijden tijdens de winter. Als we die top-3 halen, moeten we daar ook in blijven.



De heer **De Rouwe** (CDA): Geen kwaad woord over de inhoud, maar wel over het tempo. Waarom snijden, in plaats van rijden? De enige boodschap is dat de komende winter, zodra het moeilijk wordt, in de Randstad een heel groot deel van de treinen uitvalt. Prima dat treinen verlengd worden, maar dat is niet de oplossing. Wat is bij NS en ProRail het afgelopen jaar echt gedaan aan de be- en bijsturing? En wat wordt er komend jaar gedaan? Daarover lees ik niets in de brief aan de Kamer, waarin toch het belangrijkste zou moeten staan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga mezelf niet herhalen. We hebben drie tot vijf jaar afgesproken, en we gaan nu het tweede jaar in. Elke winter opnieuw zal de vraag moeten worden gesteld welke stappen er vooruit worden gemaakt. We zitten er strak op. Ik heb al aangegeven welke fundamentele veranderingen we willen doorzetten, en ik heb al eerder met de Kamer gedeeld dat het in het ergste geval vijf jaar duurt, maar wat mij betreft drie jaar en dat we op Zwitserse kwaliteit rijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het fundamentele probleem is de be- en bijsturing, en daar wordt omheen gepraat. Liggen er taboes? Kan niet worden doorgepaktd met het rondje rond de kerk? Kan er niet worden gereorganiseerd bij NS, omdat er een deal is gesloten dat tot en met 2017 iedereen bij NS mag blijven? Dat vind ik onvoorstelbaar in deze tijd, waarin iedereen arbeidsplaatsen moet schrappen. Liggen er blokkades? Andere wissels en langere treinen zijn prima, maar het zijn allemaal bijzaken die voorbijgaan aan het fundamentele probleem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wij willen dat er maximaal wordt doorgereden op een zo veilig mogelijke manier, ook gedurende de winter. Die stappen nemen we. Een heel belangrijke constatering is dat de afgelopen winter alles in control is gebleven. Er wordt fundamenteel aandacht besteed aan de be- en bijsturing, waarbij randvoorwaardelijke ingrepen zullen moeten worden gedaan, zoals langere treinen. De suggestie van mevrouw De Boer voor langere perrons zal worden bekeken. Het ongeduld van de heer De Rouwe siert hem, maar dit probleem moet zorgvuldig worden aangepakt.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp dat het zorgvuldig moet gebeuren, maar ik wijs er toch ook op dat vijf jaar wel heel lang is. De heer De Rouwe heeft wel gelijk als hij vraagt waarom het niet sneller kan. Als dat niet mogelijk is, dan kan de staatssecretaris op zijn minst uitleggen wat er gaat gebeuren en waarom het niet sneller kan. Anders krijg je weer speculaties over taboes.

Staatssecretaris **Mansveld**: Terechte vraag. Ik verwijs naar het winterweerplan dat ieder jaar naar de Kamer komt. De bedoeling is dat daarin de progressie wordt weergegeven. Nogmaals, mijn ambitie is dat we dit in drie jaar regelen, maar we zullen moeten zien of dit haalbaar is. Binnen vijf jaar moet het geregeld zijn. Ik vind het heel positief dat de Kamer me kritisch volgt, want het is de reiziger die we uit de auto naar het ov moeten verleiden.

De heer **Bashir** (SP): Het heeft dus niets te maken met taboes zoals het rondje rond de kerk, maar puur met techniek.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is correct. Ik kom toe aan de tariefsverhoging met 3,38%. Er zijn drie componenten, te beginnen met de consumentenprijsindex, geregeld in de concessie. Die wordt jaarlijks vastgesteld. Dit jaar zijn er twee niet-reguliere componenten in de prijsstijging. De eerste is de stijging van de gebruiksvergoeding, een afspraak die in Rutte I is gemaakt en die wordt nagekomen.

Er is uitgebreid gediscussieerd met de Kamer over een dubbel opstap-tarief. Dat is een tijdelijke verhoging, die in drie jaar tijd wordt afgebouwd. Vervoerder en reiziger krijgen de tijd om een en ander een zachte landing te geven.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Cryptische zin. De reiziger moet toch gewoon meer gaan betalen voor iets waarvoor hij/zij volgens ons sowieso niet moet betalen? In één reis stap je niet twee keer op.

Staatssecretaris **Mansveld**: Anders zou het in een keer ten laste komen van de overstappende reiziger. Die keuze is niet gemaakt. Deze keuze is gemaakt in overleg met alle vervoerders. Ik denk dat dat een goede keuze is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Als de bakker mij gesneden brood in rekening brengt terwijl ik een ongesneden brood koop, vind ik dat onredelijk. Je stap één keer op en daar betaal je één keer voor. Waarom moet dat überhaupt ten koste van de reiziger komen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze discussie hebben we al uitgebreid gevoerd toen we het hadden over de ov-chipcard. Uiteindelijk is dit besluit genomen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In Rutte I is inderdaad afgesproken dat de gebruiksvergoeding met 50 miljoen wordt verhoogd. Waarom wordt dit niet opgelost via efficiëncymaatregelen? Verder wordt nu uitgekomen op 30 miljoen. Waar blijft de resterende 20 miljoen? Kunnen we een volgende prijsstijging tegemoet zien? Waarom worden de bezuinigingen direct afgewenteld op de reiziger? Kan dat niet op een andere manier?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom daar nog op.

De heer Hoogland heeft gevraagd waarom de gebruiksvergoeding vanaf 2015 omhoog gaat. D66 vroeg of dat in 2010 al was voorzien door Rutte I. Ja. De ACM heeft kritiek gehad op de wijze waarop dit werd doorberekend door ProRail. De methodiek is conform de EU-richtlijn, en er heeft toetsing plaatsgevonden door de ACM. De kosten vloeien voort uit de exploitatie van de treindienst, die wordt doorberekend aan de vervoerders. Beide zaken leiden ertoe dat de gebruiksvergoeding wordt verhoogd. In 2010 heeft de commissie-Kuiken gesteld dat een systeem van meer kostendekkendheid moest worden onderzocht. Dat hebben we vorig jaar met de Kamer gedeeld. Een en ander leidt tot een bedrag van 50 miljoen, betaald door de vervoerders. NS berekent dat zoals altijd door in de tarieven. Waarom gaan de tarieven bij NS dan al in 2014 omhoog? Conform de afspraken uit de vervoersconcessie mag NS de prijzen van de treinkaartjes slechts verhogen met de inflatie, de consumentenprijzenindex en de stijging van de gebruiksvergoeding. Een deel van de kosten die ProRail maakt voor de treindienst wordt dus doorbelast naar de eindgebruiker, te weten de reiziger. Om plotselinge grote prijsstijgingen voor de reiziger bij de gebruiksvergoeding 2015 te voorkomen, voert NS deze vergoeding al in 2014 in. Ik ben voornemens NS toestemming te geven voor deze stapsgewijze verhoging, maar eerst heb ik de consumentenorganisaties gevraagd om advies hierover. Het bedrag van 50 miljoen is afgesproken in Rutte I, 30 miljoen is het bedrag dat kan worden doorberekend na toetsing door de ACM. Daar zit 20 miljoen tussen. Ik ga ervan uit dat ProRail hiervoor een oplossing vindt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Aan de ene kant 50 miljoen vragen aan ProRail, waarvan aan de andere kant maar 30 miljoen reëel is, en dan zeggen dat de rest maar zelf moet worden opgelost? Hoe krijg ik de garantie dat dat niet ten koste gaat van onderhoud en spoorveiligheid?

Blijkbaar is maar 30 miljoen gerechtvaardigd op basis van de werkelijke kosten, terwijl het Rijk gewoon 50 miljoen int. Waar moet ProRail dan die 20 miljoen vandaan halen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die 50 miljoen, vastgesteld door Rutte I, is staand beleid. Daartussendoor komt het onderzoek van de ACM. Volgens deze methodiek moet het 30 miljoen zijn. Eerst moet worden bekeken of dit bedrag via verschuivingen van bedragen in de meerjarenramingen kan worden gevonden. Zo niet, dan hoor ik dat wel van ProRail.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Alles kan. Maar de vraag is waar wordt gesneden. De staatssecretaris kan zich verschuilen achter staand beleid, maar zij is nu verantwoordelijk voor deze portefeuille, inclusief deze begroting. Daarin zit dus een gat van 20 miljoen, waarvan wij nog niet de garantie hebben dat dat niet ten koste gaat van bijvoorbeeld de spoorveiligheid. Dat vind ik echt niet acceptabel.

Staatssecretaris **Mansveld**: U stelt de terechte vraag hoe ProRail dat gaat doen. Dat wacht ik af.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik proef geen enkele weerstand tegen de grote verhoging van 3,4% voor de reiziger. Waarom niet? Waarom zegt de staatssecretaris niet dat ze dat onacceptabel vindt? Haar eigen ministerie moet nota bene heel fors inleveren. Ik heb daar zelfs bewondering voor, omdat ik weet hoeveel het is. Maar NS krijgt alle ruimte om de rekening bij de burgers neer te leggen. Dat moest I&M eens doen! Gaat de Fyra straks ook over de rug van de reizigers betaald worden? Of ziet NS ook in dat er fouten zijn gemaakt en dat in eigen vlees moet worden gesneden? Waar is het pleidooi van deze staatssecretaris om de 3,4% aan te pakken, in plaats van te laten gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: We moeten uitgaan van afspraken. Jaarlijks vindt er een inflatiecorrectie tussen 2 en 4% plaats. Dat is geregeld in de concessie. We kunnen daar jaarlijks over praten, en in de nieuwe concessie kunnen we kijken hoe we daarmee omgaan, maar dát zijn de afspraken die we hebben gemaakt. Ook de gebruiksvergoeding is geregeld in de concessie. Daaraan moeten we ons houden. Dat we van Rutte I 50 miljoen meekregen is een feit. Op de voorgestelde manier zal dat bedrag een iets zachtere landing krijgen, maar het wordt conform de concessie doorbelast via de gebruiksvergoeding. Dan hebben we een uitbijter in het verhaal: het dubbele opstaptarief. De Kamer kan daar niet verrast over zijn, want daar hebben we het uitgebreid over gehad. Ik vind het heel goed zoals we dat met alle vervoerders hebben opgelost, conform de wens van de Kamer. De 0,38% wordt in drie jaar afgebouwd. We moeten ons houden aan in de concessie gemaakte afspraken. Die afspraken proberen we zo zacht mogelijk te laten landen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Afspraken? We hebben met NS ook afspraken gemaakt over treinen die zouden gaan rijden, over punctualiteit en reizigerstevredenheid. Die worden ook niet nagekomen. Dan kan de staatssecretaris wel zeggen dat de handhavingsbrief is ingetrokken en dat ze gaat handhaven als NS de afspraken niet nakomt, maar daarna is er niets meer gebeurd. Het ministerie wordt in het pak genaaid. NS mag afspraken niet nakomen en krijgt daar geen enkele boete voor, maar het mag zelf wel allerlei zaken doorberekenen in de prijs van het treinkaartje. De rekening wordt neergelegd bij de treinreiziger, die er niets aan kan doen. Zo kan het niet. Deze staatssecretaris staat erbij en kijkt ernaar. Kom nou eens op voor die reiziger. Dat kan toch? Deze staatssecretaris krijgt op haar ministerie geen inflatiecorrectie, terwijl de afspraak is dat ministeries worden gecompenseerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer De Rouwe gaat het nu wat breder trekken, wat onterecht is. Je zult ieder element op zijn merites moeten beoordelen. De heer De Rouwe zegt dat wij niet aan de reiziger denken. Dat werp ik verre van mij. De problematiek van treinen die niet langer rijden, wordt binnen drie weken in een AO besproken.

De heer **Bashir** (SP): 3,4% is echt heel fors: tientallen euro's per week voor eenzelfde treinkaartje. Dat zet de trein op achterstand ten opzichte van de auto. De commissie-Kuiken adviseerde om de gebruiksvergoeding weliswaar te verhogen, maar tegelijkertijd de winstafracht van NS te verlagen. Waarom is niet voor die constructie gekozen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zit hier als concessieverlener. Als we het hebben over dividend, merk ik op dat het concessieverlenerschap en het aandeelhouderschap zijn gesplitst. Dit is niet de juiste plek om te gaan praten over dividend, waarmee ik overigens mijn verantwoordelijkheid in dezen niet ontloop.

De heer **Bashir** (SP): Het kan zijn dat ik hierover met een motie kom, gericht aan het hele kabinet. Dan zoekt u dat wel uit. Maar wat vindt de staatssecretaris ervan dat de auto, uitgaande van twee personen, gewoon veel goedkoper is dan de trein? Moeten we niet afspreken dat de trein het altijd moet winnen? Als ik nu naar Leeuwarden wil, met twee personen, kan ik beter de auto pakken, want dan ben ik stukken goedkoper uit.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir raakt mij in mijn hart als hij het heeft over ambities voor het spoor. Ik wil iedereen, goederenvervoerders en individuele reizigers, verleiden om gebruik te maken van het spoor. Ik denk dat het altijd een palet zal zijn. Ik kom nog terug op het onderwerp «comfort». Dat kan lopen van de gevulde koek tot gratis wifi. Als we kijken naar de bereikbaarheid van Schiphol per spoor, hebben we het ook over de capaciteitsverdeling en het onderhoudsprogramma voor 2014. Ik heb die discussie gevolgd. ProRail zal laten zien hoe het onderhoud gaat uitvoeren. Je ziet dat daarbij de bereikbaarheid van Schiphol deels onder druk komt te staan. We hebben 7.000 kilometer spoor in Nederland, en als er dan een wissel moet worden vervangen, ontstaat al snel een heel ingewikkelde situatie als op één punt een baanvak wordt gesloten. Bij ProRail staat veiligheid op het spoor voorop. Ik moet zeggen dat het me wel raakte toen de heer De Rouwe zich afvroeg of de Schipholtunnel niet te veilig is. Dat soort teksten vind ik reuze ingewikkeld, want veiligheid op het spoor staat bovenaan. In het onderhoudsprogramma zijn keuzes gemaakt. Je ziet dat de Schipholtunnel een kwetsbare plek is. De laatste vertraging werd veroorzaakt door een heliumballon van «Hello Kitty». Het is wat ingewikkeld om gebruik van dat soort ballonnen te verbieden. Zodra er een vermoeden van brand is, moet de trein worden stopgezet om de brandweer te laten vaststellen wat er aan de hand is. 60% van de incidenten heeft daarmee te maken, zodat daar wat aan moet gebeuren. De Kamer heeft daarover een rapport gekregen. Ik zie de maatregelen die worden genomen niet als een eindstation, maar als een tussenstap. Feit is wel dat de Schipholtunnel een heel gevoelig punt in ons spoornet is. Ik wil twee zaken met elkaar verbinden, te beginnen met de wijze waarop ProRail onderhoud pleegt. Ik vind het heel belangrijk dat ProRail tijdig met een aantal stakeholders afstemt waar wel en geen belangen liggen. Onderhoud tijdens de drukste dag op Schiphol vind ook ik een ingewikkelde combinatie. In gesprekken met betrokkenen heb ik aangegeven dat daar beter naar gekeken moet worden. Stakeholders moeten eerder worden betrokken, zodat op het moment dat het onderhoudsprogramma er ligt iedereen weet dat met dat feit rekening is gehouden. Daarmee wordt onderhoud gedragen en niet als last, maar als noodzakelijke investering gezien. Ik heb betrokkenen

daarop aangesproken, en volgend jaar zal een en ander nog beter gebeuren. Over Schiphol heb ik de Kamer een brief gestuurd. NS en ProRail hebben aangegeven dat de veiligheidsvoorschriften wellicht moeten worden aangepast, met behoud van het veiligheidsniveau. Daaraan valt niet te tornen, maar we moeten wel kijken welke maatregelen daarbij passen. De heer De Rouwe heb ik zo verstaan. Hij zegt niet dat de Schipholtunnel te veilig is. Ook hij vindt dat het veiligheidsniveau moet worden gehandhaafd, maar hij vraagt zich wel af of daarbij de juiste maatregelen worden genomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Als een heliumballon van «Hello Kitty» Schiphol stil kan leggen, dan vraag ik me echt af of we niet zijn doorgeslagen qua veiligheidsniveau. We gaan toch ook niet de brandweer bellen als iemand op straat een sigaret aansteekt? Met andere woorden: hebben we als samenleving niet overdreven veel verwachtingen op dit punt? Ik denk dat wij elkaar wel ergens vinden, maar mijn oproep zou niet zijn om meer maatregelen te nemen. Ik zou eerder de vraag willen stellen – daar maak je je als politicus niet populair mee – of we niet zijn doorgeslagen. Moet er niet meer worden gelet op de concurrentiepositie van Schiphol? In het rapport wordt aangegeven dat de negatieve effecten onderbelicht zijn gebleven in de destijds genomen besluiten. Als we daar nu achter komen, zullen we dan nu het lef hebben om het wel mee te nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Eerst wil ik iets corrigeren. Ik heb niet gezegd «meer maatregelen». Ik heb gezegd: niet tornen aan het veiligheidsniveau, maar meekijken welke maatregelen daarbij passen. Meer is niet altijd beter. Wat je goed doet, moet je laten bestaan. Kun je weglaten wat je niet goed doet of moet je het vervangen? Dat is de vraag. Ik sta niet per definitie in de «meer»-stand. Ik vind dat wij vaak al veel te gemakkelijk in die stand gaan als het om regels en wensen gaat. Bij de uitspraak dat het gaat om een Hello Kitty-heliumballon zie je direct het meisje al staan van wie de ballon is weggevoegen en de tunnel ingezogen. Het probleem is natuurlijk wel dat er high tech materiaal in zo'n tunnel zit en dat bij een ballon van kunststof die smelt een signaal afgaat dat er brand is. Achteraf blijkt het dan te gaan om een Hello Kitty-ballon maar op het moment zelf wordt er terecht maar op één zaak gereageerd, namelijk op het alarm. Als iedereen zou denken: ik zag net een Hello Kitty-ballon en een zielig meisje met tranen, het zal wel meevallen, en als het dan toch misgaat, hebben we een ander probleem. De heer Bashir heeft over het nachtnet gevraagd waarom er geen gebruik is gemaakt van magneethekken. Voorop staat de veiligheid van reizigers en baanwerkers. Ik heb net al gezegd dat het Nederlandse spoorwegnet een van de drukst bereden en tegelijk een van de veiligste netten van heel Europa is. Ik vind het belangrijk dat het onderhoud goed wordt bijgehouden en veilig gebeurt. Ik vraag de sector ook een goede balans te vinden tussen veiligheid en hinder. Dat kan alleen maar als men met de stakeholders rond de tafel gaat zitten. Ik heb nu de afspraak gemaakt dat dat tijdig gebeurt. ProRail zal dit gaan doen. Ik heb aan ProRail en de NS aangegeven dat ik verwacht dat zij er alles aan doen om de hinder te beperken in relatie tot het veiligheidsniveau, onder andere door maximaal te zoeken naar innovaties. Wij hebben net als Denemarken, Engeland, Duitsland en andere landen om ons heen ook te maken met onderhoud. De heer Bashir vraagt terecht hoe men dit doet in Duitsland. ProRail zit niet op een eiland; er wordt natuurlijk gecommuniceerd met andere landen en er wordt gekeken wat wel en niet mogelijk is. Het is volgens mij een combinatie van innovaties en goede alternatieven, maar vooral ook van goede en tijdige communicatie en zorgen voor een zodanige planning dat het onderhoud aan de Schipholtunnel niet op de drukste reizigersdag gebeurt. Als magneethekken of andere oplossingen daaraan een bijdrage kunnen leveren, moet dat ook worden meegenomen.

Dan kom ik bij het hoofdstuk veiligheid algemeen. Mevrouw De Boer kwam terug op het incident dat bij Zwolle is voorgevallen en vroeg hoe het zit met het flankbeveiligingssysteem. Wanneer zich zovoorval voordoet, wordt dat zoals u weet gelijk onderzocht. ProRail en de ILT zijn daarmee bezig. Ik verwacht het ILT-rapport nog dit najaar. Daarop wil ik niet vooruitlopen. Ik zal dit als geheel bekijken en dan ook de vragen over het flankbeveiligingssysteem meenemen.

De heer Bashir heeft verder gevraagd of er voldoende veiligheidsvoorzieningen zijn bij Zwolle. ProRail en de ILT onderzoeken nu de toedracht van het incident. Ik wil het rapport daarover echt afwachten om alles in samenhang te kunnen bekijken en het dan ook zo snel mogelijk met u delen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe het kan dat het aantal STS-passages in 2012 is toegenomen en wat ik daaraan ga doen. Het klopt dat het aantal STS-passages na een jarenlange daling in 2012 voor het eerst weer is gestegen. De doelstelling is om tot maximaal 133 passages te komen, wat een halvering zou betekenen van het voor 2003 vastgestelde doel. Dat aantal is nog niet gehaald. Ik heb geconstateerd dat de risico's als gevolg van STS-passages opnieuw zijn gedaald. Dus het zijn er wel meer maar het risico is gedaald. Dat beschouw ik als een positief signaal. De combinatie van een lager risico en minder voorvallen is natuurlijk de trend waar wij naartoe willen.

Naar aanleiding van het ongeval bij het Westerpark heb ik samen met de sector een nieuwe impuls gegeven aan het terugdringen van STS-passages via het STS-verbeterplan. De resultaten hiervan zullen volgend jaar concreet moeten worden. Ik ben dan ook heel nieuwsgierig wat 2013 brengt en of wij de trend in 2014 weer oppakken. Ik verwacht dat het STS-verbeterplan in ieder geval vanaf 2014 effect zal sorteren en dat dan de goede trend wordt ingezet. Daarbij moet u denken aan een nieuwe wijze van planning, extra ATB-Vv seinen en vooral alertheid en fitheid. Het zijn namelijk voor een deel ook menselijke fouten die worden gemaakt. Ik zeg altijd: als een boekhouder een menselijke fout maakt en een cijfertje verkeerd zet, lijkt dat op het eerste gezicht een heel kleine fout maar kan het een enorme impact hebben. Hier is dat natuurlijk ook zo. Als door welke omstandigheid dan ook een fout wordt gemaakt, kan die een enorme impact hebben.

Daarmee heb ik antwoord gegeven op de vraag van de heer Bashir over de cijfers op dit punt, die ook vroeg om een actueel overzicht van alle OvV-rapporten en de aanbevelingen, waarvan hij ook wil weten wat daarmee is gebeurd. Ik kan dat toezeggen. Ik zal de Kamer na het kerstcees een overzicht sturen van de belangrijkste OvV-aanbevelingen van de laatste paar jaar, inclusief wat daarmee is gebeurd. Ik stuur natuurlijk altijd mijn reactie naar aanleiding van een OvV-rapport, maar de behoefte aan een overzicht kan ik mij voorstellen en daaraan kom ik tegemoet.

Mevrouw De Boer vraagt waarom certificering van treinen niet garandeert dat ze veilig zijn. Ik heb de afgelopen weken al op verschillende schriftelijke vragen geantwoord. U weet dat er ook naar aanleiding van de trein die niet meer rijdt – dit doet mij een beetje denken aan Harry Potter, «the man whose name we do not mention» – een rapport komt van de ILT dat in den brede over certificering gaat. Ik heb u verteld dat de ILT conform de wettelijke eisen een vergunning verleent voor indienststelling, ofwel typegoedkeuring, na beoordeling van het technische dossier van de vergunningvrager en na controle of het proces op de juiste wijze is verlopen. Als aan alle eisen is voldaan, is de ILT wettelijk verplicht een vergunning af te geven. De wettelijke eisen, uitgewerkt in technische specificaties, zijn opgesteld als waarborg voor veiligheid. In de vergunning staat dat is voldaan aan de basiseisen voor veiligheid maar niets over de productiekwaliteit van ieder afzonderlijk treinstel. Dat is de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever en de producent. Uit testritten

moet blijken of een veilige en betrouwbare exploitatie mogelijk is. De ILT ziet hierop toe als de handhavende instantie. Ik verwacht dat wij deze discussie nog breder zullen voeren naar aanleiding van de toezegging die ik heb gedaan om de analyse van het hele proces rond de trein die niet meer rijdt in november aan uw Kamer te doen toekomen.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoe het staat met de planning van de beveiligingssystemen. Er zijn dit jaar inmiddels ruim 1.700 seinen uitgerust met ATB-Vv. Ik heb ProRail opdracht gegeven om in 2013 en 2014 nog eens 800 seinen van ATB-Vv te voorzien. Ik heb u al eerder laten weten dat ik in de opmaat naar ERTMS, dat het ATB-Vv-systeem moet gaan vervangen, bekijk hoe die twee systemen elkaar overlappen en op elkaar kunnen aansluiten. De implementatieplanning van ERTMS is dus van invloed op de wijze waarop ik verder ga met ATB-Vv. Begin 2014 zullen wij de voorkeursbeslissing ERTMS aan de Kamer voorleggen. Ik heb begrepen dat dit de status van groot project heeft gekregen. In dat kader zullen wij ook nog met elkaar in gesprek gaan.

De heer Bashir heeft gevraagd of ik de regie neem bij de snelheid van 160 km/u. Ik begrijp inmiddels dat u bij de vraag of ik de regie neem, wilt dat ik allerlei maatregelen neem en direct actie onderneem. Ik moet u toch teleurstellen, want soms is het heel goed de stip op de horizon te houden voor de regie en de stapjes over te laten aan een deel van de deskundigen in het proces. Op dit punt heb ik de Kamer in juli een brief gestuurd waarin te zien is dat ik die regie al heb genomen. Daarin geef ik namelijk aan dat ik gezien de bezwaren tegen de ATB- en ATB-Vv-oplossingen vol inzet op ERTMS.

Ik moet hier nog wel iets anders bij zeggen. Wij hebben 7.000 km spoor, waarvan ik inmiddels steeds meer te zien krijg. Waar wij de snelheid kunnen verhogen, moeten wij ook heel goed bekijken welk effect dat sorteert. Er zijn namelijk zeer druk bereden lijnen waar het ten enen male onmogelijk zal blijven om met een heel hoge snelheid te rijden. Ik vind het terecht dat u vanuit de Kamer steeds laat blijken dat u die wens hebt. Met name de fractie van de ChristenUnie, nu niet aanwezig, complimenteer ik daarvoor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er was nog een vraag gesteld over internationale reizigers rondom Schiphol.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat deze vraag bij het punt «overig» terugkomt.

De heer **Bashir** (SP): Het argument om acht treinen uit de dienstregeling te gooien had ook met veiligheid te maken. De staatssecretaris zei dat er natuurlijk wordt gekeken naar innovaties en dat zij haar best doet. Begrijp ik nu dat zij ook iets gaat doen aan de aantallen treinen die eruit gegooid worden? Als je dat drie nachten per week of met 24 treinen per week doet, stimuleer je natuurlijk de reizigersaantallen niet. Sterker nog, meer mensen zullen dan de auto pakken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Onderhoud is nodig. Ik heb ProRail opdracht gegeven om in gesprek te gaan met Schiphol hoe er zodanig onderhoud kan worden gepleegd dat men goed kan laveren en voor het volgend jaarplan eerder met elkaar in gesprek gaat.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp ook dat spoorwerkers ruimte in de dienstregeling wilden om een mobiele werkplaats te kunnen gebruiken om heel veilig spooronderhoud te verrichten zonder dat meteen alle treinen eruit hoeven. Ik verbaas mij hoe gemakkelijk treinen eruit worden gegooid. Het gaat niet om een paar treinen, maar om 24 treinen op een bepaald traject. Ik verzoek de staatssecretaris om heel snel te kijken of het

mogelijk is om op een veilige manier toch nog een aantal extra treinen te laten rijden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net al aangegeven dat er een conflict ontstaat. U wilt maximaal treinen laten rijden om iedereen te bedienen. Tegelijkertijd weten wij dat we onderhoud moeten plegen. Zoals ik al zei, heb ik ProRail opdracht gegeven om in gesprek te gaan met Schiphol om te bekijken waar rek zit, wat de mogelijkheden zijn, wanneer Schiphol aangeeft optimaal toegang te willen, waar dat conflicteert en of beide daar samen naar kunnen kijken. Naast die opdracht beschouw ik het niet als mijn positie om mij te mengen in de daadwerkelijke dagen en nachten voor onderhoud. Ik vind dat men daar samen uit moet komen. Iedere reiziger zal er begrip voor hebben dat een druk bereden spoor af en toe onderhouden moet worden om te zorgen dat het maximaal kan worden bereden. Schiphol begrijpt ook dat ProRail daar onderhoud moet plegen. Beide zullen daarvoor samen begrip moeten vinden.

De **voorzitter**: Dan het thema stations.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven, de heer Hoogland en mevrouw De Boer hebben gevraagd naar de toegang van andere vervoerders op stations tot diensten en andere commerciële activiteiten, zoals broodjeszaken. Ik probeer op diverse vlakken knelpunten aan te pakken met de implementatie van de Europese richtlijn. Tot de instelling van een Europese spoorwegruimte zet ik een belangrijke stap om duidelijke en scherpere voorwaarden voor toegang tot voorzieningen en diensten voor vervoerders op stations te scheppen. De reiziger ziet het station gewoon als een middel om in de trein te stappen en moet daar wat mij betreft dan ook niets van merken. De rol van de ACM als toezichthouder zal worden versterkt. Ik vind het belangrijk dat er een onafhankelijke toezichthouder is. Ik kijk hierbij verder naar de mogelijke betekenis van het vierde spoorpakket. Verder onderzoeken NS en ProRail ook zelf hoe de samenwerking op de stations en de dienstverlening aan derden kan worden verbeterd. Ik zal de uitkomsten van de actualisatie van de marktscan personenvervoer, naar aanleiding van de motie-De Rouwe/Van Veldhoven, daarbij betrekken. De ACM kijkt zowel naar de reizigersinformatie op stations als naar TLS. Ik vind het belangrijk dat waar de NS eigendom of beheer heeft van zaken die alle vervoerders aangaan, dat zo wordt ingericht dat iedereen daadwerkelijk kan meepraten. Ik vind het eigendomsvraagstuk daarbij iets anders dan het gebruiksvraagstuk, maar de gebruikers zullen ten minste aantoonbaar moeten kunnen laten zien dat zij vervoerdersorganisaties zijn op zo'n station. Wie de eigendom van het station heeft is daarbij wat mij betreft volledig ondergeschikt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik dank de staatssecretaris dat zij de kwestie van de stations zal meenemen in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Daarover zegt zij altijd dat de structuur de inhoud volgt. Ik denk dat ook bij de eigendom van de stations de structuur de inhoud moet volgen, dus ik kan mij voorstellen dat zij met dit proces wil doorgaan. Als je tot een andere ordening zou komen, kun je ook besluiten dat de stations en de eigendom daarvan toch op een andere plek daarin horen, dus ik wil dat wel openhouden.

Mijn vraag gaat over de situatie nu. NS en ProRail kijken ernaar, maar kijken de andere betrokkenen ook mee en worden ze ook betrokken en gehoord bij het nadenken wat wij op korte termijn kunnen doen om het level playing field te kunnen verbeteren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat was mijn volgende punt, maar ik kan dit wel gelijk toezeggen in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. Ik



heb al aangegeven dat ik gesprekken met andere vervoerders belangrijk vind. Het is wel de vraag waarover. Ik begrijp heel goed dat kleinere vervoerders rond de tafel willen zitten waar ik met de NS praat over de concessie van de NS, maar dat is niet de bedoeling. Dat gebeurt andersom ook niet, want als kleine vervoerders met de provincie praten zitten wij ook niet aan tafel. Ik vind het belangrijk dat wij onderscheid maken en dus op de juiste plekken met elkaar aan tafel zitten. Dat bespreek ik ook zeer regelmatig met de FMN. Ik begrijp heel goed dat men daar soms wat andere ideeën heeft of toch de vraag vier keer herhaalt om te zien of er wat druk kan worden uitgeoefend. Dat vind ik ook heel belangrijk, want daarmee houd je elkaar kritisch en scherp. Ik zei net heel bewust dat ik onderscheid maak tussen eigendom en gebruik van stations. Stel dat u zegt dat stations een andere eigenaar zouden moeten krijgen, dan komen wij in de situatie terecht dat wij gaan praten over de verkoop van stations, bijvoorbeeld tegen marktwaarde. Ik vraag me af of je dat soort trajecten moet willen, zoals ik ook al eerder tegen de Kamer heb gezegd voordat ik hierop antwoordde in een aparte brief. Dus dit zal moeten worden meegenomen met de juiste argumenten. Dat zullen wij dan ook tegenkomen in de structuurdiscussie, maar u kent mijn mening hierover inmiddels.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zonder op de conclusie vooruit te lopen wijs ik op de systematiek die de staatssecretaris elders ook hanteert dat je uitgaat van de inhoud en daarna de structuur kiest. Dit is een element in de structuur. Het moet dan ook wel logisch passen in de structuur waarvoor je uiteindelijk kiest. Daarmee wil ik niet de shortcut nemen naar de vraag of de stationsgebouwen moeten worden verkocht. Ik vraag de staatssecretaris of zij bereid is om die systematiek te hanteren, ook waar de discussie straks gaat over de vraag waar nu de stations zitten. Dan zullen wij het hebben over alle plussen en minnen, afhankelijk van het model waarvoor gekozen wordt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarop zeg ik volmondig ja.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoe het geregeld wordt is secundair. Daarover leven misschien meerdere ideeën. Het fundamentele punt is dat vervoerders waar zij reizigers vervoeren het recht moeten hebben op een station hun plaats te krijgen. De afhankelijkheid nu is anders, namelijk dat regionale vervoerders, concurrenten van de NS, soms bij de NS moeten smeken om een gebouw te kunnen huren, zelfs met de vraag tegen wat voor tarief. Dat moeten wij doorbreken. Het is terecht dat de staatssecretaris onderscheid maakt tussen eigendom en gebruik, maar zou het niet logisch zijn, en zou dat niet het doel moeten zijn, dat een vervoerder, waar hij ook zit en wie het ook is, altijd voor 100% aanwezig moet kunnen zijn op een station om zijn dienstverlening te kunnen aanbieden en daarin niet afhankelijk moet zijn van concurrenten, welke dan ook? Deelt de staatssecretaris de mening dat wij daar naartoe moeten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, en nog wel meer, want wij zijn dit op dit moment aan het implementeren bij het eerste spoorpakket.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op dit punt vraag ik ook naar het tempo. Ik snap dat alles met elkaar samenhangt, maar het risico bestaat ook dat wij steeds meer op het spoor vooruitschuiven. We zouden dit ook kunnen aanpakken met een AMvB die de toegang regelt voor vervoerders om hun diensten aan de reizigers te kunnen aanbieden. Is de NS nog wel bezig met de Nederlandse spoorwegen en inmiddels niet bouwer van het gemeentehuis in Utrecht en beheerder van vele McDonald's en andere zaken? Hoe kijkt de staatssecretaris tegen die veel fundamentele discussie aan? Zouden wij dat niet eens met elkaar moeten agenderen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Of de NS nu ook al eigenaar is van Febo's en McDonald's weet ik niet helemaal zeker. Wij implementeren dit bij de recast van het eerste spoorpakket. U weet dat wetgevingstrajecten tijd kosten. Dat is nu eenmaal het middel dat we hebben. Maar ik sluit niet uit dat nadat wij gesproken hebben over de stations andere maatregelen eerder kunnen. Ik ga door met de implementatie van de recast in de wet. Dat traject kan ik niet anders dan zo benaderen. In de sturingsaanpak waarover wij het zullen hebben vind ik het belangrijk dat wij dit meenemen, zoals ik daarnet ook al heb toegezegd aan mevrouw Van Veldhoven. Dan kunnen wij dit soort discussies ook weer voeren, maar waar ik al bezig ben ga ik door in het wetstraject, want EU-regels moet ik in wetgeving vastleggen. Dat traject ga ik lopen. Het duurt gemiddeld twee jaar.

De heer **Hoogland** (PvdA): De staatssecretaris zegt dat het pas in 2015 kan, want dit moet via een wetgevingstraject. Dat begrijp ik op zichzelf wel, maar mijn vraag was simpelweg waarom het niet sneller kan. Nu begrijp ik wel dat een wetgevingstraject even duurt, maar dat hoeft toch niet tot 2015 te duren? Er zijn heel veel voorbeelden in deze Kamer waarbij de aanpassingen of de implementaties veel sneller zijn vormgegeven. De herziening van het eerste spoorpakket zat eraan te komen, dus wij weten ook welke kant het op moet. In de brief van de ACM zie ik dat ook. Dus waarom moet het zo lang duren? Volgens mij kan het best iets sneller.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp de vraag van de heer Hoogland. Hier komen een aantal dingen bij elkaar. De ACM kijkt ernaar. We gaan de sturingsaanpak op korte termijn bespreken. De implementatie van de recast van het eerste spoorpakket ligt er. Ik stel voor dat wij dit samen laten komen bij de discussie over de sturing, want daarmee hangen een aantal dingen samen, en dat we dan kijken, los van wat we willen, wat versneld en niet versneld kan worden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat begrijp ik. Dat lijkt mij op zich ook prima, maar dat is nog niet helemaal het antwoord op mijn vraag, namelijk wat er zo complex is aan deze regelgeving en de implementatie daarvan dat dit project zo lang moet duren. Dit moet worden geïmplementeerd, los van wat je allemaal samenbrengt, hoe je het aanpakt, hoe je er tegenaan kijkt en hoe je erop wilt sturen. Dan is mijn vraag nog steeds waarom het zo lang duurt als je precies weet wat er moet gebeuren. Ik snap dat iemand dat vervolgens in een wetstekst moet zetten, maar ik zie niet in waarom dat zo lang moet duren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei zijn de ACM, ProRail en NS nu bezig. We zijn met een aantal dingen bezig en staan aan de vooravond van afronding. We weten hier allen wat er op korte termijn zal komen. Ik wil dit specifieke punt daarin ook het liefst meenemen. Ik vind het een heel terechte vraag dat er beter moet worden gekeken wat wij sneller willen en wat ook sneller kan. Ik vind het terecht dat niet alles in een automatische bus op de snelweg wordt gezet maar dat er een autootje kan passeren dat sneller moet, om die metafoor maar te gebruiken. Die vraag nemen wij mee waar het gaat om de sturing. Als de vraag komt om het hoe en het tempo van de verschillende trajecten te bekijken kunnen wij ook uw wensen daarin meenemen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of het alleen gaat om een herschikking bij de herijking of ook om een bezuiniging. Alle projecten en programma's worden beoordeeld langs de doelen van de Lange Termijn Spooragenda. Achter deze analyse ligt geen bezuinigingsopdracht. Dat heb ik inmiddels al een keer of zeven uitgelegd in Oost-Nederland omdat men daar met het goederenvervoer zit. Ik begrijp dat natuurlijk heel goed

maar hoe de bezuiniging eruit gaat zien heb ik in één keer neergezet bij de bezuiniging van 250 miljoen.

Dan kom ik bij de Betuweroute en het goederenvervoer.

**De voorzitter:** Over de orde. Ik streef ernaar dat wij uiterlijk om 13.00 uur de eerste termijn van de staatssecretaris afronden, eerder mag uiteraard ook. Omdat het met het tempo goed loopt, denk ik dat er nog ruimte is voor twee interrupties per lid voor de blokken die nog komen. De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

**Staatssecretaris Mansveld:** De heer De Rouwe heeft gevraagd naar de concurrentiepositie in het goederenvervoer op het spoor en wat wij daaraan gaan doen. Wij hebben samen met de sector al gezien dat wij ons goederenvervoer op een hoger plan moeten brengen. Daarom heb ik samen met KNV, EVO en de havenbedrijven een aanvalsplan goederen-spoorsector opgesteld. Dit pakket zit binnen de Lange Termijn Spoor-agenda en wil ik ook in 2013 afronden. Ik heb recent in een gesprek met KNV en EVO gezien waar hun wensen en eisen liggen. Het is heel prettig die mensen te spreken, die heel blij zijn met een aantal ontwikkelingen. De geest is dat men dit op een hoger plan wil brengen.

Mevrouw De Boer vroeg of wij wel een betere benutting willen van de Betuweroute en wat ik daaraan ga doen. Van Keyrail heb ik gezegd dat ik geen onomkeerbare stappen zet. De Kamer heeft daarover al informatie ontvangen. Ik ben het met u eens dat de Betuweroute maximaal moet worden benut. Daarvoor ligt die prachtige route er. Dit is ook een van de doelen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS), om niet meer via de Brabantroute en de Randstad te rijden maar te herrouteren via de Betuweroute. Daaraan wordt nu hard gewerkt via de lopende tracéprocedures.

Ik weet niet of de gebruiksvergoeding nog voorbijkomt, maar waar het gaat om differentiatie werd gevraagd of schoner en stiller niet een prikkel zou moeten zijn. Ik vind het echt een heel goed idee om ook daarbij een prikkel in te zetten zodat schoner en stiller financieel iets oplevert voor de vervoerders.

**Mevrouw De Boer (VVD):** Ik heb ook aangegeven dat het misschien een minder goed idee is om kwalitatief betere trajecten te onderscheiden in de prijsprikkel van kwalitatief goede trajecten. Is het een idee om dat niet mee te nemen maar louter te kijken wat deze vervoerder kan bieden?

**Staatssecretaris Mansveld:** Alle suggesties die u nu doet nemen wij mee. Ik heb u vorige week het rapport gestuurd. We moeten dat nu verder gaan invullen. Bij tariefsdifferentiatie moet je ook bekijken wat het evenwicht is aan prikkels dat je daarin wilt stoppen.

De heer Bashir en anderen hebben gevraagd of de bouwfase van het derde spoor problemen gaat opleveren voor de maatregelen. Allereerst moet ik zeggen dat ik ontzettend blij ben dat de kogel door de kerk is in Duitsland en dat er een ongelooflijk groot bedrag wordt geïnvesteerd. Om de bouw van het derde spoor mogelijk te maken moet het bestaande spoor tussen Emmerich en Oberhausen buiten dienst worden genomen. ProRail en DBNET werken nu aan een bouwschema. Wanneer je een zo grote investering gaat doen en dit moet worden aangelegd, zul je daar ergens de pijn van voelen tijdens de bouwfase. De vraag is of en hoe je de winkel kunt openhouden tijdens de verbouwing.

Zeer waarschijnlijk is de capaciteit bij de grens bij Emmerich niet toereikend voor de afwikkeling van het goederenvervoer op de Betuweroute. Ik heb het volgende proces ingericht. Van de inframanagers, waarbij u moet denken aan Keyrail, ProRail en DBNET, verwacht ik dat wij in samenspraak met de vervoerders en de verladers een logistiek plan opstellen, waarbij de havens voor de verladers gewoon bereikbaar blijven.

Daarvoor worden nu alle mogelijke maatregelen onderzocht. Vanuit een stuurgroep zal de impact van het plan voor het Nederlandse spoorverkeer worden bewaakt, want je moet ook maar afwachten hoe zo iets gaat lopen en al die tijd moet het goed worden bewaakt.

Bezien wordt verder hoe de om te leiden goederentreinen en het overige treinverkeer in goede banen kunnen worden geleid. De om te leiden goederentreinen rijden via andere grensovergangen. Ik zal daarom ook met Duitsland en België overleggen. De structuur die binnen Europa is opgezet rond de vrachtcorridors zal ik daar ook voor benutten, maar u kunt zich voorstellen dat bij zo'n mega-investering en dergelijke, een bouwproject van deze omvang, en bij alles eromheen goed moet worden bekeken hoe het optimaal kan worden ingericht.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter, ik twijfel een beetje, want straks zegt de staatssecretaris weer dat ze hier zo op komt, maar we hebben het nu over de Betuweroute. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat er een logistiek plan moet komen met vervoerders en verladers. Het gaat over de impact op het goederenvervoer. De havens moeten bereikbaar blijven en de logistiek moet kloppen. Dat is allemaal waar, maar waar zijn de bewoners die gedurende de zes jaar dat het spoor op de schop gaat te maken krijgen met extra goederentreinen? Wat kan daar voor hen worden gedaan? Zijn bijvoorbeeld in Brabant langs de routes waar die extra goederentreinen zullen moeten komen tijdelijke of no-regretmaatregelen te nemen? Wat is er bijvoorbeeld in de buurt van Tricht te doen aan de rijsnelheid waardoor de trillingen daar heel sterk zouden worden verlaagd? Welke maatregelen kan de staatssecretaris in die zes jaar nemen om de overlast daar te beperken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dit is een terecht punt van mevrouw Van Veldhoven. We kijken eerst wat ongeveer de scope van de plannen wordt. Dan moeten wij inderdaad bekijken wat de impact is en of er inderdaad permanente of tijdelijke maatregelen moeten worden genomen waar het gaat om trillingen, frequenties en alles wat een impact heeft op bewoners. Iedereen snapt dat dat gebeurt als er tijdelijk meer treinen voorbijkomen, waarbij men wil weten wat tijdelijk is. Goede communicatie is hierbij heel belangrijk. Ik kan mij voorstellen dat mensen vrezen dat als er anderhalf jaar lang vier extra treinen voorbijkomen die treinen ook na die anderhalf jaar nog blijven rijden. Er moet duidelijkheid komen voor de bewoners over overtredingen, effecten, geluid of welke hinder dan ook. Daar wordt zeker naar gekeken, maar eerst wordt in kaart gebracht wat de impact is. Dit is een zo groot project met zo'n lange looptijd dat dat niet in een paar weken is gebeurd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dank aan de staatssecretaris. Kan zij wanneer dat hele plan gereed is meteen ook een bewonersagenda of een plan van aanpak voor de manier waarop zij de overlast gaat beperken naar de Kamer sturen? Dan krijgen wij ook meteen een beeld van wat er gedaan wordt om de overlast te beperken. Het punt dat mevrouw De Boer aanstipte over de tariefdifferentiatie is natuurlijk heel belangrijk, want als je in diezelfde periode al met zo'n differentiatie gaat werken krijg je dat juist de zwaarste en de meest lawaaiërende terreinen via het spoor gaan waar die niet plaatsvindt. Dat zou de problemen kunnen verergeren. Dus graag willen wij dat dit in samenhang wordt bekeken.

Staatssecretaris **Mansveld**: In de korte tijd dat ik hier zit heb ik één ding geleerd: ik wil u van alles toezeggen, maar dan moeten wij het ook hebben over het kader van wat ik u toezeg. Dit wordt allemaal gepland en gaat allemaal lopen over een aantal jaren. Ik wil u met alle plezier meenemen in de inrichting van een aantal plannen en overzichten, maar ik weet nu al dat u als u dat ziet gelijk de volgende stap wilt zien van hoe

wij doorgaan met de bewoners et cetera. Wij pakken het natuurlijk aan in stappen. Ik denk dat het geen probleem is als ik u in het begin jaarlijks meeneem bij hoe er wordt gestart, hoe zo'n plan eruit ziet en hoe dat jaarlijks verder gaat, maar het blijft een tijdelijke situatie met als doel dat het uiteindelijk allemaal goed gaat rijden. In die proportie moeten wij ook de communicatie, de overlast et cetera zien. Ik kan mij voorstellen dat u gelijk daarna wilt weten wat de volgende stap is. Ik zal proberen om dat in de volgende rapportage mee te nemen, maar ik weet niet of ik gelijk in eerste instantie die informatie kan geven. Dus ik waarschuw u wel dat u van mij de brokken krijgt op het moment dat ze er zijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een kleine vervolgvraag op dit terechte punt van mevrouw Van Veldhoven van D66. Er is een door de Kamer aangenomen motie over routedwang, op grond waarvan de staatssecretaris echter een sturingsinstrument heeft om ervoor te zorgen dat zowel het logistieke plan klopt als ook de bewoners zo veel mogelijk worden ontzien. Is de staatssecretaris van plan die routedwang hierbij in te zetten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat wordt allemaal meegenomen. Eerst zullen de bouwers en anderen hun plan moeten presenteren. Dan zal gekeken moeten worden in elke fasen dat wordt gedaan. We komen dan automatisch bij al dit soort vragen terecht. Dat is ook wat ik net bedoelde. Als ik in de eerste opzet met u deel dat we nu in deze fase zitten, kunt u ongetwijfeld een lijst bedenken van punten die daarna komen. Ik wil u stapsgewijs wel meenemen, maar het is een heel groot project. Ik zal proberen steeds aan te geven wat de volgende stap is, zodat ik u daarin comfort bied. Maar het wordt allemaal meegenomen. Eigenlijk is dit te vatten onder het woord «omgevingsmanagement».

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb graag comfort en wil dat ook graag voor de treinreizigers, maar ook voor de omwonenden. Mijn vraag was eigenlijk om de staatssecretaris mee te geven nu niet te voorzichtig te zijn en echt te zeggen wat vanuit de Staat belangrijk is. Dat houdt niet alleen in dat het goederenvervoer loopt, maar ook dat de Nederlandse bewoners in het oog worden gehouden. Gebruik dus die routedwang. Deze steun in de rug heeft deze staatssecretaris van de meerderheid van de Kamer gekregen zodat we niet achteraf nog hoeven te vragen waarom zij hier geen routedwang heeft toegepast. Dus laat zij echt optimaal alle instrumenten gebruiken die ze heeft. Dat is mijn oproep aan haar.

De **voorzitter**: Ik hoor geen vraag. Ik geef het woord aan de heer Hoogland voor een vervolgvraag.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zal mijn oproep in tweede termijn doen. Eigenlijk is mijn vraag simpel. Ik hoorde de staatssecretaris zeggen dat er minder gereden zal worden over de Betuweroute. Waarom zegt zij niet te willen dat er maximaal wordt gereden over de Betuweroute? Dat zou een mooie inzet zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb zojuist gezegd dat ik wil dat er maximaal zal worden gereden over de Betuweroute.

De heer **Hoogland** (PvdA): Excuus, dat is mij even ontgaan. Dan zou mijn vervolgvraag zijn of er geen mogelijkheden zijn om nadat er maximaal is gereden over de Betuweroute, waarover wij het eens zijn, de aansluiting in Duitsland zo te benutten en de Duitsers er ook zo bij te betrekken dat men daar kan omrijden over dat deel van de Betuweroute waar niet kan worden gereden, over conventioneel spoor of op een andere manier.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom gaf ik net al aan dat de inframagners DB NET2, Keyrail en ProRail gezamenlijk rond de tafel zullen gaan zitten om te bekijken wat een maximale oplossing is om het goederenvervoer zo goed mogelijk te begeleiden. Daar zal natuurlijk gelijk met allerlei kaders rekening worden gehouden. Die drie gaan dus al rond de tafel zitten en er zullen zeer waarschijnlijk ook Belgen bij betrokken worden, waar dat nodig is.

De heer Bashir en mevrouw De Boer hebben gevraagd naar de gebruiksvergoeding en de capaciteitsverdeling. De heer Bashir vroeg hoe ik het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur kan aanpassen. Het rapport Capaciteitsverdeling op het spoor signaleert potentiële problemen bij het internationaal personenvervoer. Het besluit is niet goed toegerust. Daarom zal het worden aangepast. Op basis van heldere regelgeving moet ProRail de capaciteitsconflicten kunnen beslechten. Conclusie: zoals ik in mijn brief heb aangegeven, zal ik het besluit aanpassen met als doel een betere benutting maar ook een goede toegankelijkheid op het spoor.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de prijsprikkel. Daarop heb ik net al zijdelings geantwoord dat ik verder uitwerk in een AMvB die uw kant op komt.

Dan kom ik bij een aantal infraprojecten, te beginnen met Zwolle-Herften, waarover de heer Hoogland heeft gevraagd of daar iets gaat gebeuren. Ja, er gaat iets gebeuren. ProRail heeft samen met de vervoerders en met regionale overheden alle knelpunten onderzocht. Er liggen nu verschillende alternatieven. Ik heb twee keer de bestuurders van Noord- en Oost-Nederland hierover tegelijk gesproken, want er is inderdaad een knelpunt en er is grote betrokkenheid vanuit de regio: vijf provincies willen dit mee oplossen. De afweging wordt nu gemaakt van de doelen en de beschikbare middelen. Wij hebben als zeer ambitieuze streefdatum om tijdens het bestuurlijk overleg MIRT in november daarover gezamenlijk een besluit te nemen.

De heer Hoogland heeft gevraagd of investeringen naar voren kunnen worden gehaald. In het afgelopen voorjaar hebben wij gekeken naar de mogelijkheden om spoorinvesteringen naar voren te halen. Er zijn veel grote investeringen gaande, zoals in OV-Saal en PHS, en er komt een grote investering aan in ERTMS. Wij hebben geconstateerd dat eigenlijk alles loopt en dat het ingewikkeld is om een aantal dingen naar voren te halen, ook al zou ik dat heel graag willen. Ik vind het wel iets waar we steeds naar moeten kijken, want in de tijd kunnen dingen schuiven en kunnen besluiten juist sneller worden genomen of trager. Er is altijd een langetermijnagenda waarmee je werkt. Dat weet u ook voor het infraspoor. Op dit moment lijkt dit niet mogelijk, maar u kunt ervan op aan dat ik probeer elk jaar opnieuw te kijken of er dingen naar voren te halen zijn. Want niets is belangrijker dan dat wij inderdaad, zeker in deze tijd, door middel van deze investeringen mensen aan het werk houden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Zijn er nog te verwachten onderbestedingen in de begroting waarop nu kan worden geanticipeerd? Dat kan namelijk ook een manier zijn om lopende zaken weer wat aan te scherpen op basis van resultaten uit het verleden of lopende rekeningen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ook voor 2012 is het duidelijk dat het infrafonds ontzettend goed wordt gemanaged en dat wij soms slechts enkele tientallen miljoenen uit de marge lopen. Dat is heel weinig. Eigenlijk moeten wij daar heel trots op zijn, terwijl we misschien liever hadden gewild dat die marge iets groter was omdat we die nu juist zouden kunnen gebruiken in deze tijd.

De heer Hoogland heeft verder gevraagd wanneer de schop de grond in gaat voor het Verbeterprogramma Overwegen en of er ook ruimte is voor innovatie. Het doel van het landelijk Verbeterprogramma Overwegen is

om via een integrale aanpak het aantal incidenten te verminderen. Daarbij gaat het juist om innovatieve oplossingen waarbij zowel naar de spoorwag als naar de wegwag wordt gekeken. Het is nu juist de kunst dat je niet alleen met spoor voorbij een overgang komt maar dat die ergens mee kruist. Voor de periode van 2014 tot 2028 wordt 200 miljoen beschikbaar gesteld bovenop de bedragen die al in het PHS beschikbaar zijn, te weten van 100 miljoen en 20 miljoen die ik bij OV-SAAL recent heb ingezet voor overwegen. Ik verwacht in 2014 de eerste uitvoeringsovereenkomsten met decentrale wegbeheerders te kunnen sluiten. Daar zitten wij bovenop, want er zijn een aantal problemen, dus daar hoeven wij echt geen vertraging op te lopen. In principe zijn de overwegen er waaraan moet worden gewerkt.

Dan heb ik nog een paar overige vragen, waarbij zo meteen inderdaad de vraag van mevrouw Van Veldhoven voorbijkomt over de EU-procedure cabotage, die in twee delen uiteenvalt. Waar ik bezwaar tegen maak bij Europa en wat ik in feite bevecht is dat ik het principieel onjuist vind dat de Europese Commissie via een besluit de Nederlandse wetgeving aan de kant schuift. Dat staat los van dit inhoudelijke verhaal. Het is voor mij de principiële vraag hoe de Commissie dat doet. Dat is wat ik aanvecht. Er wordt een kras door onze wetgeving gehaald door Europa. Ik ben van mening dat, als Europa het niet met onze wetgeving eens is, wij het daarover kunnen hebben zonder dat daar direct een kras door wordt gezet. Want wij hebben onze invulling eraan gegeven en daarover kunnen wij het hebben, als Europa dat niet juist vindt. Maar simpelweg een kras er doorheen – dat is dus even los van dit inhoudelijke punt – vind ik niet de juiste manier om met elkaar om te gaan. Dat is wat ik tevens aanvecht. Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar PGO-contracten. Is alle informatie straks beschikbaar en is er voldoende budget voor onderhoud? Er is in het kader van PGO 3.0 een convenant afgesloten. Het is heel goed dat ProRail en de aannemers dat gezamenlijk hebben gedaan. Het is ook belangrijk dat de aanbestedingen zo in de tijd worden weggezet dat dat goed gebeurt. Wat dat betreft, hebben wij een valse start gehad. Het moet nu echt goed gebeuren met alle betrokken partijen. Uiteindelijk gaat het mij om de kwaliteit en de tijdigheid van het onderhoud in het kader van veiligheid en goed beheer van onze 7.000 kilometer. Het beheer en het onderhoud van het spoor zijn volledig buiten de bezuinigingen gebleven. Wij hebben in ons kleine land relatief weinig uitbreidingsmogelijkheden voor spoor. Wij moeten onze 7.000 kilometer spoor optimaal beheren en onderhouden. Er is binnen het infrafonds voldoende budget voor onderhoud. Zoals ik al zei, zijn daar geen bezuinigingen op. Ik heb liever dat de inhoud leidend is in dezen en niet het tempo. Uiteindelijk is het doel duidelijk. Er wordt met PGO-contracten gewerkt.

De heer Hoogland heeft in het kader van PGO gevraagd waarom de start van de aanbestedingen is uitgesteld. Ik heb al aangegeven dat er een zorgvuldige voorbereiding nodig is. Er is nu een convenant gesloten. Ik heb hierover gesproken met ProRail en aangegeven dat ik het belangrijk vind dat het goed gebeurt, zodanig dat er geen vraagstukken kunnen ontstaan op het gebied van de kwaliteit van het onderhoud, de veiligheid et cetera. ProRail en de aannemers hebben afspraken gemaakt over in welke tijd een en ander wordt weggezet. Ik ga ervan uit dat het hen zal lukken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik hoop dat het hen zal lukken, want er is tot 2015 de tijd genomen. Ik blijf er toch verbaasd over. Op een aantal plekken gebeurt het al en een aantal pilots is al goed geëvalueerd. Natuurlijk moeten er afspraken over worden gemaakt. Ik heb er trouwens nog wel vraagtekens bij dat het dan nog zo lang moet duren. Waarom moet dat eigenlijk? Ik vind dat geen goede zaak.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik al zei, heeft dit inmiddels een voorgeschiedenis. Ik vind dat zorgvuldigheid boven tempo moet gaan. Als blijkt dat het tempo hoger kan dan is afgesproken, siert hen dat. Maar zorgvuldigheid staat echt voorop.

Ik kom bij de Drechtsteden. Wij hebben het ongeval bij Wetteren separaat tijdens het vragenuurtje besproken. Mevrouw Van Veldhoven heeft toen al gevraagd hoe dat in Nederland zit, onder andere met de Drechtsteden. Ik kan mij dat voorstellen, want de Drechtsteden hebben natuurlijk hun zorgen over de veiligheid. Zeker na het ongeval bij Wetteren zijn die zorgen weer volop aan de orde gekomen. Wij hebben toen contact gehad met de Drechtsteden. In een bestuurlijk overleg medio juni met een wethouder namens de Drechtsteden en een gedeputeerde van Zuid-Holland zijn afspraken gemaakt over een pakket van extra veiligheidsmaatregelen aan het spoor in de Drechtsteden in het kader van de Wet basisnet spoor. Bij de verdediging van de wet in de Eerste Kamer heb ik een separate brief gestuurd die daarover ging; het is in ieder geval aan de orde geweest. Ik heb aangegeven dat er 12 miljoen is vrijgemaakt. Dat bedrag blijft ook vrij voor ingrepen en extra veiligheidsmaatregelen aan het spoor. Ik heb ProRail de opdracht gegeven een overzicht te maken van concrete spoormaatregelen in Dordrecht en Zwijndrecht met een planning van de realisatie. De belangrijkste maatregel in Dordrecht is het aanbrengen van een ontsporingsgeleiding in de bocht op het traject Dordrecht-Dordrecht Zuid en de aanpassing van de seinen en wissels. Er wordt nog bekeken welke maatregelen voor Zwijndrecht nodig zijn. Begin oktober wordt daarvoor een plan van aanpak opgeleverd en in oktober wordt weer een bestuurlijk overleg met de Drechtsteden gepland. Ik zou het heel goed vinden, als wij na overeenstemming meteen in 2014 kunnen starten met de realisatie van die veiligheidsmaatregelen, ook om tegemoet te komen aan de zorgen. Het ongeval bij Wetteren heeft daar geen goede bijdrage aan geleverd. Ik kan dat ook begrijpen. Al is het in België, het ligt heel dichtbij en daarmee komt het ook heel dichtbij. Mevrouw Van Veldhoven vraagt of de internationale reiziger bij verstoringen rond Schiphol goed geïnformeerd kan worden, bijvoorbeeld in het Engels. Ik vind dat heel belangrijk. Schiphol is een transferhaven, dus eigenlijk zou de voertaal al Engels moeten zijn. Schiphol, NS en ProRail moeten de handen ineenslaan. Zij moeten ervoor zorgen dat de reiziger goed en tijdig wordt geïnformeerd over werkzaamheden en storingen. Ik zal dit punt specifiek onder de aandacht brengen van de drie organisaties. Voorzitter. Hiermee ben ik aan het einde van mijn termijn.

De **voorzitter**: Wij inventariseren even of er nog vragen zijn blijven liggen. Mevrouw Van Veldhoven heeft waarschijnlijk nog een punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had andersoortige vragen gesteld over het nachtnet dan de heer Bashir. Volgens mij is de staatssecretaris bij het nachtnet alleen ingegaan op de vragen van de heer Bashir rondom veiligheid versus innovatie. Ik had in de context van de Betuweroute en extra verkeer ook nog vragen gesteld. Je kunt dure inpassingsmaatregelen nemen, maar er kunnen ook simpele dingen worden gedaan, bijvoorbeeld aanpassing van de rijsnelheid om de overlast te beperken. Met name in de omgeving van Geldermalsen zou dat echt helpen. Is dat de staatssecretaris bekend en is zij bereid daarnaar te kijken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

De **voorzitter**: En de eerste vraag?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik ben bereid ernaar te kijken. Ik vind dat het antwoord op dit soort vragen gewoon moet zijn: ja, ik ben bereid daarnaar te kijken. Of dat iets oplevert, is vraag twee. Maar op het



moment dat u dit aangeeft, vind ik wel dat ik daarnaar moet kijken. Mijn antwoord daarop is dan ook «ja».

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wanneer horen wij er meer over? Geldt dit «ja» zowel voor de situatie rondom Geldermalsen/Tricht als voor de suggesties die ik heb gedaan over het nachtnet?

Staatssecretaris **Mansveld**: Vindt u het goed dat ik dit meeneem in het plan over de Betuweroute?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, en over het nachtnet?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het nachtnet neem ik sowieso mee in de concessiegesprekken met NS. 1 januari 2015 is en blijft de streefdatum, dus dat komt binnen enkele maanden – ik verwacht begin volgend jaar – hier voorbij.

De **voorzitter**: Ik zou in het algemeen willen voorstellen dat alle toezeggingen die worden gedaan voor informatie op een natuurlijk moment, bijvoorbeeld ruimschoots voor het komende verzamel-AO spoor of een ander natuurlijk moment, naar de Kamer komen, zo veel mogelijk gebundeld om daarmee ook het aantal documenten wat terug te brengen. Ik kijk even naar anderen of er nog punten zijn blijven liggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb gevraagd naar de stopcontacten, ook voor mensen in de tweede klas. Misschien heb ik het gemist, maar ik heb een vraag gesteld over de zes weekenden bij Schiphol. Misschien heb ik niet goed geluisterd. Heeft de staatssecretaris nu gesprekken gehad met Utrecht en Amersfoort over de nachtverbinding? Wat is haar reactie op het initiatief van de Jonge Socialisten en DWARS voor een nachtnet in Brabant? Het kan aan mij liggen. Als de staatssecretaris sommige van deze vragen wel beantwoord heeft, heb ik het net even gemist.

De **voorzitter**: Ik denk dat u het terecht signaleert.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nachtnet neem ik in zijn geheel mee in het kader van de concessie, ook de input van mevrouw Van Veldhoven, dus dat bundel ik. Ik heb het inderdaad gehad over de zes weekenden bij Schiphol.

Mevrouw Van Tongeren snijdt een heel terecht punt aan. De punctualiteit op ons spoor is hoog, maar die wordt niet altijd zo beleefd. Dat hebben wij al meermalen besproken. Comfort is een van de zaken die tussen feiten en beleving zitten. Behalve als je voor een sollicitatiegesprek je laatste trein hebt genomen, zullen weinig mensen er moeite mee hebben als zij merken dat zij op een reis van een uur drie of vier minuten langer in de trein zitten. Het gaat er ook om hoe zij de treinreis dan beleven. Mevrouw Van Tongeren noemde het woord «comfort» en ik wil dat onderschrijven. Het is belangrijk dat mensen in een bepaalde mate van comfort kunnen reizen. Het gaat dan niet alleen om overstappen, bereikbaarheid van treinen en instapeenvoud, maar ook om de gevulde koek, de wifi en het stopcontact. Dat kan niet van de ene op de andere dag. Mevrouw Van Tongeren gaf al aan dat het in de eerste klas wel zo is. Ik weet niet of het overal in de tweede klas niet zo is, maar ik wil dat gesprek wel aangaan met NS en met de andere vervoerders: hoe wordt aangekeken tegen comfort en welke toevoeging kan comfort bieden, als het gaat om de totale beleving van de reiziger? Ik denk dat daar een heel belangrijke winst te halen is. Wij doen het tenslotte maar voor één doelgroep en dat is de reiziger.

De **voorzitter**: Dit was bedoeld om even te inventariseren welke punten er nog lagen. Ik stel voor dat wij de discussie voortzetten in tweede termijn met drie minuten spreektijd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de directe beantwoording. Ik ben het niet op alle punten met haar eens en ik zal mijn inbreng ook daarop toespitsen.

De staatssecretaris keek wat raar op bij de vraag of NS eigenaar is van de McDonald's. Het gaat inderdaad om de Burger King en de Smullers, dus dat had ik fout. Ik bedoelde aan te geven dat NS steeds meer dingen doet dan alleen reizigers vervoeren. Ik vraag mij af of dat verstandig is. Het debat hierover komt later.

Ik kom bij de Schipholtunnel. Wij hebben een debat gevoerd over het veiligheidsniveau. Ik geef aan de staatssecretaris mee: weeg ook proportionaliteit mee, ook als regels misschien te streng of eisen misschien te hoog waren. Laten wij het met elkaar durven zeggen als het soms doorslaat.

Wat de prijs van het treinkaartje betreft, heb ik inderdaad weerstand. De 50 miljoen werd even genoemd. Dat vond ik wat makkelijk: Rutte I, het CDA verantwoordelijk, 50 miljoen. Was er een afspraak dat NS dat per definitie mocht doorberekenen aan de klant? Nee, want NS mag ook snijden in eigen vlees. Dat is precies het punt. In alle reacties, ook van de staatssecretaris, wordt niet meegenomen dat er ook in eigen vlees kan worden gesneden. Volgens mij is er een Kamermeerderheid voor om dat wel aan te pakken. Ik heb gezien wat de VVD daarover heeft gezegd in de media en ik heb andere partijen gehoord over de prijsstijging van het treinkaartje. Als de staatssecretaris niet bereid is om dit punt aan te pakken, de prijs te verlagen en de onderhandelingen aan te gaan zoals zij ook met haar eigen ministerie moest doen, kom ik met een motie en vraag ik graag een VAO aan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zou de heer De Rouwe willen vragen of hij mijn schoenen droog wil komen maken, want ze zijn nat geworden door de krokodillentranen die hij huilt. De bezuiniging van 50 miljoen op ProRail die ook door de heer De Rouwe is ingeboekt, kan worden doorberekend in de prijs van het treinkaartje en dat is ook gebeurd. Hij huilt er krokodillentranen over terwijl hij er zelf verantwoordelijk voor is. Wil hij de wet wijzigen om ervoor te zorgen dat dat niet meer kan? Dan regelen wij het voor altijd. Het is nu een beetje makkelijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij dat ik mij in ieder geval nog druk maak om die prijs. De PvdA doet het inmiddels helemaal niks meer. Het is precies zoals de heer Hoogland zegt: het kan. Je kunt heel makkelijk zeggen: NS moet inleveren, maar hoeft niet efficiënt te werken, dat is helemaal niet nodig, dus weet je wat we doen, wij verhogen gewoon de prijs. Dat verwijt ik de PvdA. Dat verwijt ik ook de staatssecretaris. Het is de weg van de minste weerstand: ach, laat de burgers maar weer betalen. Waarom doen wij niets met het signaal van de reizigersorganisatie over het snijden in eigen vlees? Daar heb ik de heer Hoogland nul keer over gehoord. Zij halen een rapport aan waarin staat dat er 1.000 man te veel in dienst zijn bij NS, te veel overhead. Daar hoor ik niemand over. Dat is het punt dat ik wil maken. Ik hoop dat ook de PvdA zich daarover druk gaat maken. Het heeft niets met krokodillentranen te maken. Het heeft ermee te maken dat je de dingen benoemt en niet altijd maar zegt: ach, laten wij maar weer de belastingen verhogen, laten wij maar weer de prijs verhogen. Nee, snijden in eigen vlees. Dat is het punt dat ik hier maak en waarover ik de PvdA ook graag zou horen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het stemgeluid van de heer De Rouwe wordt harder en de krokodillentranen nemen alleen maar toe, maar ik hoor hem

er niet over dat hij zelf dit besluit heeft genomen en dus boter op zijn hoofd heeft. Ik wil altijd met hem praten over hoe dingen efficiënter kunnen. Ik wil altijd met hem praten over hoe het bij NS beter kan. Ik praat ook met NS. Ik ben er laatst nog geweest om ook hierover te praten met alle mensen die dagelijks op de trein werken. Wat de heer De Rouwe doet, is heel makkelijk: hun de schuld geven over het hoofd van de reiziger heen van een besluit dat hij zelf heeft genomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het punt is precies zoals ik het heb genoemd. Ik sta voor die 50 miljoen. Sterker nog, wij wilden nog meer inboeken, bijvoorbeeld door aan te besteden bij de grote steden en het hoofdrailnet ter discussie te stellen. Maar goed, dat is geweest. Het punt is dat er kan worden gekozen voor een prijsverhoging, maar dat het niet hoeft. Er kan ook voor worden gekozen om intern te bekijken waar alle kosten zitten. Daar hoor ik de staatssecretaris en ook de PvdA niets over zeggen. Ik vind het prima dat de PvdA net als mijn partij ook praat met NS. Maar laten wij ophouden met het gepraat en laten wij kijken hoe het efficiënter kan, ook bij zo'n grote semioverheidsorganisatie. Het kabinet snijdt nota bene in eigen vlees en daar steunt het CDA het kabinet in, maar NS krijgt alle ruimte om maar te verhogen. Die gemakzucht verwijt ik de PvdA en ook dit kabinet. Daarom kom ik met een motie.

Ik wilde nog een opmerking maken over de Lange Termijn Spooragenda. Op zichzelf heb ik geen bezwaar tegen de ambities die gesteld zijn, maar het is en blijft een beetje raar dat de uitvoering dan komt te liggen bij twee organisaties. Ik vind het goed dat NS en ProRail veel doen aan de uitvoering, maar ik vind het ook logisch dat andere partijen daar net zo goed aan meedoen. Ik vond dat in eerste termijn nog niet scherp genoeg. Kan de staatssecretaris toezeggen dat andere partijen, bijvoorbeeld de FMN en misschien ook reizigersorganisaties, net zo goed aan de lat staan voor de uitvoering, met het ministerie en met de andere partijen, waarbij het ministerie de regie voert en NS en ProRail de belangrijkste partijen zijn, maar niet de enige partijen? Graag hoor ik daarover een nadere opmerking.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Allereerst dank ik de staatssecretaris voor de toezegging om alle aanbevelingen van de OVV nogmaals op een rijtje te zetten en te bekijken in welk stadium we zijn.

Ik kom toch even terug op de prijsverhogingen van NS. Ik sluit mij aan bij de verbazing van de heer Hoogland over het feit dat de heer De Rouwe krokodillentranen huilt. Hij heeft dit probleem mede veroorzaakt en schuift nu de schuld af op NS, terwijl NS wordt gedwongen een prijsverhoging door te voeren. Ik ben het ermee eens dat ook NS efficiëntie kan behalen. Wel is het heel makkelijk om dit probleem alleen maar op het bordje van NS te leggen. Ik daag de staatssecretaris uit om met een plan te komen. De 3,4% is fors, maar het probleem is veel groter. De trein verliest nu de concurrentieslag met de auto. De auto is stukken goedkoper dan de trein. Als wij zo doorgaan, zullen veel meer mensen de auto pakken. Dan zullen de wegen nog drukker worden, moeten de wegen nog meer verbreed worden en moeten er nieuwe wegen aangelegd worden. Dat kost veel meer geld dan als je het treinkaartje goedkoper zou maken.

Ik vind ook dat de staatssecretaris heel terughoudend is over de snelheid op het spoor. Al sinds 1977 hebben wij treinen die hard kunnen rijden, maar ze rijden niet hard. Als wij moeten wachten tot 2030 dan hebben wij dus treinen gekocht die hard konden rijden, maar nooit die snelheid hebben gehaald en die in 2030 afgeschreven zullen zijn. Ik vraag de staatssecretaris om de regie hierover te nemen. Het ene systeem kan nu niet van ProRail, het andere systeem kan weer niet van Europa of de ILT heeft er nog wat over te zeggen. Laten wij op korte termijn harder gaan rijden op stukken spoor die daarvoor al geschikt zijn.

Volgens mij was mijn vraag over de capaciteitsverdeling niet helemaal duidelijk. De staatssecretaris daagt Europa voor de rechter, maar tegelijkertijd past zij de wetgeving aan om de capaciteitsverdeling die Europa eist alvast mogelijk te maken. Of zie ik het verkeerd? Kan de staatssecretaris hierop ingaan? Het mogelijk maken van de capaciteitsverdeling is toch alvast voorsorteren op Europa? Is dat geen verliezersstrategie? Aan de ene kant ga je Europa voor het rechter dagen, maar aan de andere kant pas je de wet alvast aan. Ook de SP-fractie heeft behoefte aan een VAO om een aantal moties in te dienen en een Kameruitspraak te vragen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat wij voor de winter nog een plan krijgen over het mogelijk aanscherpen van de winterdienstregeling. Dat betekent dat je in de winterdienstregeling meer en langere treinen laat rijden en dat je ook bekijkt of je in bepaalde delen van Nederland waar het niet sneeuwt volgens de gewone dienstregeling kunt rijden. Dan kom ik bij de treintarieven. Ik ben er in eerste termijn helaas niet meer aan toegekomen, maar andere partijen hebben er nadrukkelijk aandacht voor gevraagd. Ook mijn partij vindt dat je niet zomaar alles kunt doorschuiven naar de reiziger. Je zult ook moeten bekijken of je kunt snijden in eigen vlees. Ik begrijp dat dit wat lastig is. Er zijn bepaalde afspraken in de concessie over inflatiecorrectie enzovoorts, maar toch zul je eerst hiernaar moeten kijken. Waarom? Als je naar het grotere plaatje kijkt en je ziet dat Europese richtlijnen ook aangeven dat je kostendekkend moet rijden op het spoor, kun je in de toekomst hogere tarieven tegemoet zien als je nu niet bekijkt hoe je efficiënter zou kunnen werken. Er is al een kleine gedachtewisseling over geweest. De andere kant van het verhaal – dat hoor ik de heer De Rouwe ook zeggen en niet onterecht – is dat NS ook die winterdienstregeling moet doen en dat wij ook van alles van al die partijen eisen. Ik ben het ermee eens dat je moet snijden in eigen vlees. Je moet efficiënter gaan werken, ook omdat je in de toekomst kostendekkend moet rijden op dat spoor, aldus een EU-richtlijn. Wij moeten er toch over nadenken hoe wij dat in de toekomst doen zonder dat wij alles doorschuiven naar de reiziger. Dat betekent misschien ook een cultuuromslag bij deze partijen. Het mag in de concessie, zo zegt de staatssecretaris ook terecht, maar wij moeten misschien toch het gesprek aangaan over de vraag hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de tarieven niet zo ver worden verhoogd, want wij willen wel meer reizigers in diezelfde trein. Vervolgens kom ik bij Schiphol. Nieuwe regels helpen, maar je moet de regels wel goed uitvoeren.

De **voorzitter**: Voordat ik het woord geef aan de heer De Rouwe, merk ik op dat ik was vergeten te melden dat ik één interruptie in de tweede termijn van de Kamer toesta. De heer De Rouwe gaat die nu gebruiken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben heel blij met de woorden van de VVD, die het ook onacceptabel vindt dat de rekening klakkeloos wordt neergelegd bij de reiziger en dat niet eerst de volstrekt normale theorie van het in eigen vlees snijden wordt toegepast. De staatssecretaris heeft al aangegeven dat zij hier lak aan heeft en dat zij er niets mee doet. Is de VVD bereid om met het CDA, misschien met de SP en misschien met D66 – die partijen hebben het genoemd – in een Kameruitspraak deze route neer te leggen: eerst snijden in eigen vlees en dan pas verder zien? Dan wil ik inderdaad boter bij de vis hebben.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wilde eerst de antwoorden van de staatssecretaris nog even afwachten. Wij zijn het met elkaar eens in de breedste zin van het woord. Alleen kunt u ook niet ontkennen dat er tegelijkertijd afspraken zijn in de concessie dat NS dit mag doen. Ik zit er niet over na te

denken om alles maar dicht te timmeren in moties enzovoorts. Ik wil overal over nadenken, maar ik wil mij er niet op voorhand op vastpinnen. Ik zeg er wel heel nadrukkelijk bij dat het verhaal twee kanten heeft. Je moet ook zien dat er een hogere gebruiksvergoeding is: hoe gaan wij die betalen, moet je die inderdaad klakkeloos doorberekenen aan de reiziger? Daar ben ik niet op voorhand voor, maar ik realiseer mij ook dat er bestaande afspraken zijn waaraan ook NS zich misschien probeert te houden. Ik verzoek de staatssecretaris om dat gesprek toch aan te gaan. Het advies van consumentenorganisaties over de tariefsverhoging moet nog worden gevraagd. Ik vraag de staatssecretaris om met dat advies terug te komen naar de Kamer en ook in gesprek te gaan met NS om te bekijken hoe het misschien anders kan worden opgelost. Maar NS zal er ook zelf mee moeten komen. Ik denk dat er vanuit dit debat een duidelijk signaal uitgaat naar diezelfde NS.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, bent u daarmee gekomen aan het eind van uw tweede termijn?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik was net een beetje op gang gekomen, maar ik zal het kort houden. Wat Schiphol betreft, ben ik het ermee eens: niet meer regelen, maar wel de bestaande regels goed uitvoeren. Ik wil een toezegging van de staatssecretaris dat wij ernaar toewerken dat de Schipholtunnel er minder vaak uit komt te liggen dan in de zomer en tot nu toe het geval is geweest. Ik begrijp ook dat wij het gesprek moeten afwachten dat wordt aangegaan met ProRail over het onderhoud, dus dat wacht ik heel graag af. Voor de VVD is de bereikbaarheid van Schiphol een van de topprioriteiten. Dan kom ik bij de stations. Het is van belang dat wij FMN betrekken bij de Lange Termijn Spooragenda. Daarbij is het ook heel belangrijk dat FMN toegang krijgt tot allerlei functies op de stations. Dat wordt tevens opgenomen in de Lange Termijn Spooragenda. Het is heel belangrijk dat die partij aan tafel zit en dat het gesprek ook hierover gaat, zodat dit punt gegarandeerd terugkomt in deze structuuragenda. Tot slot merk ik op dat ik blij met de toezegging van de staatssecretaris dat in de tarifiering op het spoor ook aandacht wordt besteed aan schoner en stiller materieel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De staatssecretaris was misschien zo van slag dat ik begon met een compliment dat de vraag die ik daarbij stelde niet beantwoord is. Het gaat over innovatie voor verdiept spoor en innovatie rond de vraag hoe je omgaat met treinen die woonkernen doorsnijden. De staatssecretaris zei het zelf: Nederland is nogal druk bevolkt en wij willen goed en aantrekkelijk, betrouwbaar, betaalbaar en milieuvriendelijk openbaar vervoer. Ik krijg er graag nog even een antwoord op.

Dan kom ik bij de prijs van de treinkaartjes. Ik zei het net ook al: als iets kan, betekent dat niet dat het moet. Ik heb nog steeds niet gehoord of de staatssecretaris het acceptabel vindt dat die prijs nu omhoog gaat. Of zegt zij: eigenlijk zou ik het liever ook niet willen, maar ik kan er zo weinig aan doen omdat het mag? Dat maakt nogal verschil. Dat geldt zeker voor het stukje van de prijsverhoging voor de hogere kosten die NS pas krijgt in 2015.

Mijn volgende punt gaat over het opstaptarief. Ik vind het onacceptabel dat, door iets raars wat erin is gekomen, de reiziger vervolgens de rekening op zijn of haar bordje krijgt.

Ik heb een vraag over sturen op kwaliteit en betrouwbaarheid. De staatssecretaris heeft aangekondigd zich te herbezinnen op de regels en prijsprykkels, daltarieven en spitsheffingen. GroenLinks roept de staatssecretaris op om vooral te sturen op basis van kwaliteit en betrouwbaarheid en niet alleen op prijsprykkels.

Ik dank de staatssecretaris ervoor dat zij in gesprek gaat, onder andere over stopcontacten voor de mensen in de tweede klas. Ik zou dat gesprek willen uitbreiden met wat verzoeken. Hoe kan er nog meer milieuvriendelijk worden gereden? Zijn er meer mogelijkheden voor zonne-energie boven sporen? Er ligt een stapel plannen. Hoe is de voortgang? Dan kom ik bij het nachtnet. In het vorige debat gaf de staatssecretaris aan geen nachtelijke verbindingen te willen afdwingen tussen Amersfoort en Utrecht, maar zij ging er wel gesprekken over aan. Hoe zijn die gesprekken verlopen? Is zij bereid dezelfde gesprekken aan te gaan over het nachtnet naar Gelderland? Graag krijg ik een korte reactie op de activiteiten van zowel de Jonge Socialisten als DWARS.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik wil eerst een kleine observatie doen. Ik vind het interessant dat een aantal mensen die zich aan de ene kant verzetten tegen de vastgoedactiviteiten van NS en met name het exploiteren van winkels – de argumenten begrijp ik overigens wel – aan de andere kant willen dat het treinkaartje niet duurder wordt. Die twee, het afstoten van een winstgevend onderdeel en het niet doen stijgen van de prijs van het treinkaartje, zijn natuurlijk met elkaar verbonden en dat levert spanning op. Dat is interessant. Wij zullen er hier de komende jaren ongetwijfeld vaker over discussiëren in verband met het vierde spoorpakket en alles wat er aankomt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De heer Hoogland geeft aan dat de treinkaartjes eigenlijk worden gesubsidieerd door de verkoop van de broodjes. Kan hij dat cijfermatig onderbouwen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het gaat er natuurlijk om dat er een relatie is tussen de winstgevendheid van het bedrijf en datgene wat je via de treinkaartjes kunt doorberekenen aan de reizigers. De kracht van NS zit in een gezond bedrijf dat meer activiteiten heeft dan alleen maar het rijden van die trein. Als je bij NS komt, is het mooi om die trots op het bedrijf te voelen. Dat is meer dan alleen maar: wij rijden een trein van A naar B. Het is een heel klantgerichte benadering. Ik kom op het station in Rotterdam, daar kan ik een kopje koffie krijgen, daar kan ik de trein in, waar ik goed wordt verzorgd samen met mevrouw Van Tongeren met een beetje wifi en een stopcontact en vervolgens stap ik uit. Kortom, het is meer dan alleen het rijden van een trein. Als je alleen dat wilt, kun je net zo goed alle activiteiten afstoten. Ik ben daar geen voorstander van. Volgens het dictaat uit Brussel gaan wij alles verkopen, passen wij marktwerking toe en krijgen wij een situatie zoals in Engeland. Dat lijkt mij niet verstandig. Er moet een balans in zitten. Ik ben ook reëel over datgene wat de andere vervoerders op het spoor nodig hebben. Zij hebben namelijk een goede voorziening nodig, zodat zij hun kaartjes kunnen verkopen en reizigers van informatie kunnen voorzien. Wij moeten er wel over blijven nadenken dat je niet aan alle kanten kunt knijpen om vervolgens te verwachten dat het product alleen maar beter wordt. Dat is mijn punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wij krijgen een heel rondje spoordossiers van de heer Hoogland. Ik stelde hem een heel simpele vraag. Hij zegt eigenlijk dat NS de kaartjes subsidieert met de verkoop van broodjes. Kan hij dat onderbouwen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Om te voorkomen dat ik nog een keer een hele uiteenzetting geef: dat is niet mijn punt. Als je overal in het bedrijf gaat knijpen maar wel verwacht dat alles beter wordt, dat er geen dag meer een winterdienstregeling is en dat de treinkaartjes goedkoper worden, vraag je iets wat niet reëel is. Dat is mijn punt.

De heer **Bashir** (SP): De heer Hoogland viel zojuist de heer De Rouwe aan over de stijging van de prijs van de treinkaartjes en over het feit dat de heer De Rouwe krokodillentranen hilde. Ik ben benieuwd hoe de PvdA-fractie hierin staat. Vindt de PvdA het acceptabel dat de prijs van de treinkaartjes met 3,4% wordt verhoogd?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is best een ingewikkelde vraag. Het lijkt heel simpel om er «ja» of «nee» op te zeggen, maar wij hebben deze bezuiniging niet kunnen terugdraaien. Dat is niet gelukt en dat is heel vervelend, maar zo is het nu. Wij nemen de verantwoordelijkheid om het land te besturen. Daarbij hoort ook dat wij een aantal maatregelen steunen die door Rutte I zijn genomen. Ik ga dan ook niet voor deze verhoging liggen. Ik vind die vervelend, maar wij moeten ook eerlijk zijn. De heer Bashir zei net zelf dat het tientallen euro's per week zou kosten. Ik heb het even uitgerekend. Het zou betekenen dat je voor ongeveer € 800 aan treinkaartjes per week moet kopen. Dat lijkt mij niet reëel. Een kaartje van € 10 wordt € 10,34. Dat is heel vervelend, maar het is nu niet het allergrootste probleem dat op het spoor speelt. Er zijn belangrijkere dingen. Dat geldt ook voor de twaalf dagen dat er een winterdienstregeling wordt gereden. Ik vind het heel vervelend, maar het is niet het belangrijkste probleem dat op het spoor speelt. Mijn laatste vraag gaat over een belangrijk probleem dat in de toekomst kan spelen. NS Vastgoed plant en bouwt nog steeds veel nieuwe kantoorlocaties op de stations, terwijl er een enorme leegstand is. Hoe wordt de vinger aan de pols gehouden dat wij straks op die stationslocaties niet allerlei leegstaande kantoren hebben en dat NS niet investeert in zaken die uiteindelijk niets opleveren? Monitort de staatssecretaris dat? In Cobouw is er recentelijk een artikel over verschenen. Wij vinden dat een zorgelijke ontwikkeling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij het laatste punt van de PvdA. Het lijkt mij heel belangrijk om dat goed in het vizier te hebben.

Ik heb een aantal reacties op de eerste termijn, te beginnen met de Lage Landen Lijn. De staatssecretaris vindt het principieel onjuist dat Europese wetgeving Nederlandse wetgeving aan de kant kan schuiven. Als zij dat principieel vindt dan heeft zij een groot probleem, want Europese wetgeving gaat nu eenmaal boven Nederlandse wetgeving. Als het beroep daarover gaat, wens ik haar veel succes. Zij zegt dat er zomaar een kras doorheen wordt gezet. Ik ken de Europese Commissie redelijk. Die gaat over het algemeen eerst uitgebreid het gesprek aan met een lidstaat voordat zij naar het Hof stapt. Is er dan helemaal geen sprake geweest van overleg met Nederland? Dat zou mij zeer verbazen. Ik hoor er graag meer over, nu de staatssecretaris deze verdediging aanvoert.

Dan heb ik een puntje dat ik niet in de eerste termijn kwijt kon. Er zijn plannen voor een intercity Maastricht-Nijmegen. Die zou een forse tijdswinst opleveren, dus ik kan mij zeker voorstellen dat die behoefte bestaat. Er is echter ook een decentrale vervoerder die op een bepaald traject een stoptrein heeft. Lopen wij niet het risico dat die concessie wordt «leeggegeten»? Wat zegt de Autoriteit Consument & Markt daar dan over? Als er overigens werkelijk een directe kruissubsidiëring is tussen de verkoop van kaartjes en de verkoop van koffie, kan ik mij ook voorstellen dat de ACM daar zo haar gedachten over heeft. Ik hoor ook graag van de staatssecretaris wat er waar is van de bewering van de heer Hoogland.

Complimenten voor de aanpak van de staatssecretaris in de uitvoering van mijn motie over de situatie bij de Drechtsteden. Ik zie dat er concrete gesprekken zijn met de mensen daar en dat er concrete plannen zijn om dingen uit te voeren. Ik blijf graag op de hoogte van de concrete

voortgang daar. Er gebeurt daar veel en dat willen wij met elkaar mogelijk maken, maar laten wij ook goed zorgen voor de veiligheid. Ik dank de staatssecretaris voor de toezegging om de uitbreiding van het nachtnet te bekijken en om ook te kijken naar alternatieve maatregelen tegen trillingen, bijvoorbeeld in de buurt van Geldermalsen en Tricht. Een punt waarover de staatssecretaris en ik het nog niet eens zijn, is de 20 miljoen die nog in de lucht hangt bij ProRail. Ik wil van de staatssecretaris de garantie dat het niet ten koste zal gaan van de spoorveiligheid of lopende projecten. Als zij mij die garantie niet kan geven, zal ik ook bereid zijn om er een motie over in te dienen. Ik hoop natuurlijk dat die kan worden voorkomen met een simpele toezegging. Ik vind ook niet dat dat bedrag extra bovenop de al aangekondigde prijsstijging moet komen, maar wij hebben natuurlijk wel bepaalde afspraken gemaakt over wat er wel en niet mag. Ik vind het ook ingewikkeld om nu met een motie in te gaan tegen een stukje wetgeving. Daarom vraag ik aan de staatssecretaris om te beloven dat zij er alles aan zal doen dat het daar niet terecht komt, in samenspraak met ProRail en NS. Wat mij betreft, kunnen wij ook breder kijken dan alleen naar ProRail. Het gaat om een onderdeel dat ontzettend belangrijk is voor de basisinfrastructuur voor al het vervoer. Wij willen voorkomen dat alleen tegen ProRail wordt gezegd dat men het daar dan maar intern moet oplossen. Graag krijg ik een toezegging van de staatssecretaris.

De vergadering wordt van 13.11 uur tot 13.17 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef de staatssecretaris mee dat een aantal leden heeft gevraagd om naar de regeling van werkzaamheden te kunnen om half twee. Het is op zichzelf een mooi streven om het debat uiterlijk om half twee af te ronden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De opmerking van de heer De Rouwe over Schiphol en het meewegen van de proportionaliteit is zeer terecht. Ik heb net gezegd welk frame ik gebruik: niet meer maatregelen, maar goed kijken wat ... Ik vind de opmerking terecht en neem die mee. Ik heb er wat dieper naar laten graven wat nu precies in Rutte I is afgesproken over het tarief. De opmerking dat er niet wordt gesneden in eigen vlees is niet terecht. De taakstelling in Rutte I voor NS en ProRail was 160 miljoen per jaar, waarvan 110 miljoen voor ProRail en 50 miljoen voor NS. Dit staat I van de verhoging van de gebruiksvergoeding met 50 miljoen. Ook toen is afgesproken om in eigen vlees te snijden, onder andere door de partij van de heer De Rouwe. De tariefverhoging van NS als gevolg van de gebruiksvergoeding ligt nog voor bij het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (Locov). Dat wachten wij af. Daarna zal ik besluiten om de verhoging definitief te maken. Dat proces loopt nog. Er is gevraagd of ik bereid ben om bij de Lange Termijn Spooragenda ook andere partijen te betrekken dan alleen NS en ProRail. Ja, ik heb al gezegd dat ik het belangrijk vind dat ook andere partijen een rol hebben in de uitwerking. Maar waar het gaat om het verbeteren van het vervoer in de contractuele relatie tussen mij en NS en ProRail, moet de uitwerking door NS en ProRail plaatsvinden. Ik heb net geprobeerd dat onderscheid te maken. Waar het mijn verantwoordelijkheid betreft om beleidsafwegingen te maken, betrek ik alle partijen erbij. Ik durf te stellen dat de FMN daarmee zeer goed wordt bediend. De heer Bashir vraagt of er op korte termijn toch 160 km/u kan worden gereden. Die vraag heb ik in mijn eerste termijn al beantwoord. Daarover zal ik een actieplan naar uw Kamer sturen. Ik maak de keuze om harder te rijden met 160 km/u met ERTMS; dat is mijn regie. Ik kom daarop terug in het actieplan.



Hoe sluit het aanpassen van het besluit aan op het aanvechten van Europa? De Europese Commissie heeft een kras gezet door onderdelen van het Besluit liberaliseringsrichtlijn. Normaal zou je dat snel repareren. De Europese Commissie is echter ook bezig met het concretiseren van het economisch evenwicht bij cabotage. Die uitwerking moet ik te zijner tijd implementeren. Die twee zaken pak ik tegelijk op. Daar wacht ik dan dus op.

Mevrouw De Boer vraagt een toezegging over de voortgang van de maatregelen bij winterweer. Ik informeer u in oktober over de maatregelen en de aanvullingen daarop die NS en ProRail voor de komende winter nemen. Ik weet dat ook dit soort debatten door die organisaties worden beluisterd. Mijn advies zou zijn dat zij daar goed naar luisteren en ervoor zorgen dat u uw punten herkent in het plan dat zij daarvoor opstellen.

Er is gevraagd om een toezegging over minder sluitingen van de Schipholtunnel. Daar wil ik geen garanties voor geven. Ik heb de organisaties daarop aangesproken en ik heb er ook met stakeholders over gesproken. Ik ga een vinger aan de pols houden en ik weet dat u dat ook gaat doen. Dat vind ik heel terecht. Ik zal ook naar aanleiding van dit debat datgene wat ik al heb gemeld wederom melden met uw steun daarvoor. Mevrouw Van Tongeren zegt dat het raar is dat de reiziger moet betalen voor de oplossing voor het dubbele opstaptarief. Ik heb het in eerste termijn en in eerdere debatten al gezegd; wij hebben er in februari ook over gesproken. Ik ga dat debat niet overdoen. Dat lijkt mij overbodig. De heer Bashir heeft toen een motie op dit punt ingediend, die is verworpen. Ik ben daarom verder gegaan met de implementatie. Het wordt nu tijdelijk in het tarief verwerkt.

Excuus, mevrouw Van Tongeren, dat ik er niet op teruggekomen ben, want ik vind het een heel goed punt: innovatie zoals verdiept spoor, wat wordt daarmee gedaan? Ook dank voor het compliment dat ik daarvoor kreeg. Zij wijst er terecht op dat wij moeten kijken naar een goede inpassing van dat soort zaken. Wij hebben een druk bereiden net door een druk bewoond land. Het is belangrijk dat wij steeds innovatiever denken. Hoe passen wij dit soort vraagstukken in waarbij niet alleen ruimtelijke componenten, maar ook economische en bewonerscomponenten zoals gemak en hinder worden meegenomen? Oplossingen zoals verdiepte ligging worden meegenomen in studies, bijvoorbeeld bij Vught. Een ander punt is dat het ook zeer kostbare oplossingen zijn. Dat hoor ik ook wel terug uit regio's. De ideale oplossingen zijn vaak dure oplossingen. Ik vind dan ook dat wij in dit geval wel moeten kijken naar proportionaliteit, naar de problematiek en de gewenste oplossing. Dat zal steeds opnieuw een afweging zijn met als sluitstuk vaak de vraag: hebben wij er wel of niet de middelen voor?

De heer Hoogland vraagt wie er toezicht op houdt dat NS niet bouwt voor leegstand op stations. Primair heeft de raad van commissarissen daar een rol in. De volgende rol daarin ligt bij de aandeelhouder, die minimaal twee keer per jaar een aandeelhoudersvergadering heeft over de stukken die geaccordeerd moeten worden door de aandeelhouder. Dat is in dit geval de minister van Financiën. Ik zit in de rol van concessieverlener en zie toe op het vervoer. Hij ziet toe op de overige activiteiten van NS. Ik denk ook dat het via die weg zal moeten gaan. Dat toezicht ligt dus bij die twee organen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de kruissubsidie. In de Wet personenvervoer 2000 is vastgelegd dat er geen kruissubsidie is van vervoer naar stations. Het is wel toegestaan om de opbrengsten van een NS-station via de nv NS in vervoer te investeren, maar niet andersom. Mevrouw Van Veldhoven heeft de toezegging gevraagd dat de 20 miljoen bij ProRail niet ten koste gaat van spoorveiligheid en lopende projecten. Ik heb ProRail gevraagd om nog even te kijken naar de kostentoedeling wat betreft de gebruiksvergoeding, maar ik kan toezeggen dat de 20 miljoen

bij ProRail niet ten koste zal gaan van spoorveiligheid en lopende projecten.

De **voorzitter**: Ik kom aan de samenvatting van de toezeggingen.

- De Kamer zal het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport over het spoorincident op de Hanzelijn bij Zwolle van begin september 2013 naar verwachting in het najaar van 2013 ontvangen. Dat betekent voor het kerstreces, zo lees ik het maar even. Daarbij zal ook worden ingegaan op de vragen van het lid De Boer over flankbeveiliging.
- De Kamer zal na het kerstreces een overzicht ontvangen van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op het terrein van spoor en van de wijze waarop daaraan invulling is gegeven.
- De staatssecretaris zal de Kamer jaarlijks informeren over het omgevingsmanagement in verband met het tijdig starten van het spoor tussen Emmerich en Oberhausen in verband met de aanleg van het derde spoor. Daarbij zal zij ook ingaan op de afspraken met de Drechtsteden en het plan van aanpak ten behoeve van het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen in dat gebied.
- In oktober 2013 wordt de Kamer nader geïnformeerd over de winterweeraanpak van ProRail en NS.

Er is al een VAO aangekondigd met als eerste spreker de heer De Rouwe. Daarmee zijn wij op tijd gereed voor de regeling van werkzaamheden. Ik dank iedereen voor zijn belangstelling.

Sluiting 13.26 uur.

### **Volledige agenda**

1. *Visie op het eigendom en beheer van stations*  
*Kamerstuk 29 984, nr. 416 – Brief regering d.d. 29-05-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
2. *Stand van zaken rond onderzoek storingen Schipholtunnel*  
*Kamerstuk 29 893, nr. 138 – Brief regering d.d. 13-12-2012*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
3. *Rapportage over de brand- en rookmeldingen in de Schipholtunnel*  
*Kamerstuk 29 893, nr. 144 – Brief regering d.d. 02-04-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
4. *Toezending ILT rapport «Bijna-botsing na stoptonendseinpassage te Utrecht CS»*  
*Kamerstuk 29 893, nr. 147 – Brief regering d.d. 04-06-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J.*
5. *Rapportage van de Inspectie Leefomgeving en Transport «Frontale naar de frontale botsing tussen twee reizigerstreinen bij Amsterdam Westerpark»*  
*Kamerstuk 29 893, nr. 137 – Brief regering d.d. 11-12-2012*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
6. *Reactie op aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) inzake treinbotsing Amsterdam Westerpark en doorkijk STS-Verbeterplan*  
*Kamerstuk 29 893, nr. 146 – Brief regering d.d. 24-04-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
7. *Aanbieding van het manifest «Samen op reis: OpStap naar een beter OV»*  
*Kamerstuk 29 984, nr. 397 – Brief regering d.d. 02-04-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
8. *Ministersverklaring tijdens de Ministersbijeenkomst van de 75ste sessie van het Inland Transport Committee van de UN ECE van de «Declaration on Unified Railway Law»*  
*Kamerstuk 21 501-33, nr. 418 – Brief regering d.d. 22-04-2013*  
*staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*

9. *Informatieverzoek inzake het bewindspersonenoverleg met Duitsland op 23 mei a.s. inzake duurzame groei*  
Kamerstuk 22 589, nr. 314 – Brief regering d.d. 21-05-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. *Aanbieding van het jaarverslag en de jaarrekening van ProRail over 2012*  
Kamerstuk 29 984, nr. 415 – Brief regering d.d. 22-05-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
11. *Landelijk Verbeterprogramma Overwegen*  
Kamerstuk 29 893, nr. 148 – Brief regering d.d. 24-06-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
12. *Negende voortgangsrapportage PHS, OV SAAL en Actieplan «Groei op het Spoor»*  
Kamerstuk 32 404, nr. 65 – Brief regering d.d. 21-06-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
13. *Evaluatie winterweer op het spoor 2012/2013*  
Kamerstuk 29 984, nr. 418 – Brief regering d.d. 26-06-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
14. *Reactie op het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over simulatortrainingen en terugkomdagen machinisten in verband met stoptonend seinpassages*  
Kamerstuk 29 893, nr. 154 – Brief regering d.d. 21-08-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
15. *Reactie op openstaande spoortoezeggingen*  
Kamerstuk 29 893, nr. 155 – Brief regering d.d. 27-08-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
16. *Informatie over de wijziging van de huidige, lopende vervoerconcessie voor het hoofdrailnet*  
Kamerstuk 29 984, nr. 424 – Brief regering d.d. 28-08-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
17. *Actieplan snelheidsverhoging en beantwoording van de vraag over de ATB-attentieknoop*  
Kamerstuk 29 893, nr. 151 – Brief regering d.d. 04-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
18. *Reactie spoorsector op aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) inzake treinbotsing Amsterdam Westerpark*  
Kamerstuk 29 893, nr. 152 – Brief regering d.d. 04-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
19. *Voortgang Betuweroute*  
Kamerstuk 22 589, nr. 315 – Brief regering d.d. 03-06-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
20. *Antwoorden op vragen van de commissie over de voortgang van de Betuweroute*  
Kamerstuk 22 589, nr. 318 – Brief regering d.d. 21-08-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
21. *Derde spoor Betuweroute Duitsland*  
Kamerstuk 22 589, nr. 317 – Brief regering d.d. 04-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
22. *Resultaten MER-evaluatie Betuweroute*  
Kamerstuk 22 589, nr. 316 – Brief regering d.d. 04-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
23. *Corridor Rotterdam-Genua*  
Kamerstuk 29 893, nr. 150 – Brief regering d.d. 04-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
24. *Aanbieding rapporten «Railveiligheidsindicatoren 2012», het ILT-rapport «STS-passages 2012, de analyse en resultaten over de periode 2008 – 2012», de schriftelijke reactie van de spoorbranche op het «STS-passage-rapport») en de «Resultaten Inspectie Baanwerken 2012»*  
Kamerstuk 29 893, nr. 149 – Brief regering d.d. 28-06-2013

- staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
25. *Voortgang uitwerking Lange Termijn Spooragenda  
Kamerstuk 29 984, nr. 421 – Brief regering d.d. 02-07-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
  26. *Rapport Capaciteitsverdeling op het Spoor  
Kamerstuk 29 984, nr. 426 – Brief regering d.d. 06-09-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
  27. *Resultaten van de audit naar prestatiegerichte onderhoudscontracten  
voor het spoor  
Kamerstuk 29 984, nr. 425 – Brief regering d.d. 06-09-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
  28. *Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor Spoorveiligheid  
Kamerstuk 29 893, nr. 156 – Brief regering d.d. 05-09-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
  29. *Maatregelen Schipholtunnel  
Kamerstuk 29 893, nr. 157 – Brief regering d.d. 10-09-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
  30. *Nadere informatie over grensoverschrijdende treinverbindingen  
Kamerstuk 29 984, nr. 427 – Brief regering d.d. 10-09-2013  
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*