

Vergaderjaar 2013–2014

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 72

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 maart 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 22 januari 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **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,
P. Jansen

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

Voorzitter: Hoogland
Griffier: Opperhuizen

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Boer, Dik-Faber, De Graaf, Hoogland, De Rouwe, Smaling, Van Tongeren en Van Veldhoven,

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

Aanvang 15.00 uur.

De **voorzitter**: Welkom aan de aanwezigen en aan de mensen die op andere plaatsen naar dit debat kijken. Ik open het overleg over verschillende spooronderwerpen. De spreektijd bedraagt vijf minuten per fractie. Ik sta twee interrupties per fractie toe.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De centrale vraag van dit debat is: waarom blijft de Staatssecretaris tegen de zin van de hele regio studeren op een spoorboog bij Bathmen en het keren van goederentreinen in Deventer? Hoe meer ik mij verdiep in de plannen voor het goederenvervoer door Oost-Nederland, hoe zwakker ik routes via de Twentelijn vind worden en hoe meer ik een langetermijnvisie mis. De Staatssecretaris heeft steeds dikkere rapporten nodig. Omwonenden weten er steeds weer gatenkaas van te maken. Het commentaar van de Commissie voor de m.e.r. op de milieueffectrapportage voor het goederenvervoer Oost-Nederland was niet mals. De aanvulling doorstaat de MER-toets ook niet, zo vrees ik. Als de Staatssecretaris zo zeker is dat het document nu wel goed is, waarom is zij dan niet bereid het opnieuw voor te leggen aan de Commissie voor de m.e.r.?

Ik lees in de milieueffectrapportage vrijwel niets over de gevolgen voor het reizigersvervoer. De NS gaat snellere intercity's aanschaffen. Daarmee wordt een aanzienlijke reistijdwinst geboekt, ook tussen de regio en de Randstad. De snelheid van goederentreinen komt echter niet boven de 100 km/u. Een goederenroute via Bathmen maakt snelheidsverbetering voor reizigersvervoer vrijwel onmogelijk. Daarvoor is deze corridor te vol. Zou dit alleen al niet genoeg reden zijn om niet voor deze route te kiezen, maar voor de Twentekanaallijnroute of, beter nog, een noordtak van de Betuweroute? De regio doet nu onderzoek naar deze noordtak. Waarom doet de Staatssecretaris hier niet aan mee?

Hoe is het mogelijk dat in de MER staat dat het keren van treinen in Deventer meer toekomstvast is dan investeren in het verbeteren van de Twentekanaallijn? Ik denk dat iedere goederen- en reizigersvervoerder deze conclusie niet zal delen. Waarom gaat de MER uit van veel hogere groeiprognozes dan ProRail zelf gebruikt in de rapportages van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer? Waarom negeert de Staatssecretaris de optelsom van geluid bij de A1, de spoorboog en het spoor bij Bathmen? Hoe is het mogelijk dat de Staatssecretaris de geluidssituatie bij de routes langs de Twentelijn beter vindt, terwijl er langs de Twentekanaallijn twintig keer zo weinig geluidgehinderden wonen? De Staatssecretaris vergelijkt hier appels met peren en gebruikt in feite de huidige hinder op de Twentelijn om te zeggen: die paar extra goederentreinen, ach, die kunnen er ook nog wel bij. Waarom gaat de Staatssecretaris uit van een verouderd normenkader voor trillingshinder? Ik heb het nog niet eens over de ruimtelijke gevolgen, die bij de varianten met een spoorboog enorm zijn.

Ik trek mijn conclusie. De Staatssecretaris mag de omvangrijke lijst met kritiekpunten niet negeren. De ChristenUnie wil geen spoorboog bij Bathmen, maar een station. De ChristenUnie wil een definitieve streep door elke variant die via de Twentelijn gaat, zodat de inwoners van

Deventer, Bathmen, Rijssen, Holten, Wierden, Borne en Almelo duidelijkheid hebben. Ik heb hiervoor zo nodig een motie klaarliggen. Door bewoners langs de Betuweroute wordt nog veel geluidsoverlast ervaren, bijvoorbeeld in Hardinxveld-Giessendam. Is de Staatssecretaris bereid permanente geluidsmetingen te doen om te monitoren en meer inzicht te krijgen in de piekgeluiden?

Het knelpunt Zwolle-Herfte wordt aangepakt met spoorverdubbeling en een vrije kruising. Ik zou willen zeggen: eindelijk, wij hebben er lang op gewacht. De ChristenUnie wil dat de investeringen die wij nu doen, niet in de weg staan van een langetermijnvisie op de ontwikkeling van knooppunt Zwolle en van de hele bereikbaarheid van Noord- en Oost-Nederland. Ik verwijs voor de toekomst naar de intercity Enschede-Lelystad. Wanneer komt er budget om de knelpunten aan de westzijde van station Zwolle op te lossen?

ProRail wil in Heemstede twee spoorwegovergangen sluiten. Veel mensen dreigen daardoor hun ommetje kwijt te raken. Waarom kiest de Staatssecretaris niet voor het beveiligen van het Laantje van Alverna en het verbreden en openbaar maken van het Waternettunneltje, zodat dit toegankelijk wordt voor recreanten? ProRail stelt dat de overgangen niet openbaar zijn en dus gesloten mogen worden. Ze bestaan echter al meer dan 50 jaar en zijn altijd toegankelijk geweest. Daarmee zijn ze door verjaring openbaar geworden. Ik roep de Staatssecretaris op om samen met Wandelnet en de Fietsersbond tot een goede oplossing te komen. Afgelopen week was ik bij de Valleilijn in Ede-Barneveld. Daar zijn nog tientallen onbewaakte overgangen. Wanneer gaat de Staatssecretaris dit soort onveilige situaties aanpakken en deze overgangen in ieder geval voor een deel sluiten of verder beveiligen? De regio wil op de hele Valleilijn een kwartierdienst. Dit kost 30 miljoen, maar dan hebben de reizigers geen aansluiting in Ede-Wageningen. Een goede aansluiting kost 30 miljoen extra. Veel simpeler is het om de Valleilijn door te trekken naar Arnhem. Dan is het extra geld niet nodig en wordt bovendien de exploitatie goedkoper. Is de Staatssecretaris bereid om de stoptrein Ede-Arnhem te decentraliseren nu dit aantoonbaar het beste is voor zowel de reiziger als de belastingbetaler?

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat zijn mijn volgende woorden: ik rond af. Is er al een resultaat van het gesprek met de provincies over elektrificatie? De ChristenUnie vindt het een slechte zaak dat de regeling voor geld terug bij vertraging sinds kort alleen nog maar bij de NS geldt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben erg benieuwd naar het antwoord op veel van de vragen die gesteld zijn door mijn collega van de ChristenUnie. GroenLinks is groot voorstander van het vervoer van goederen met de trein, maar dan wel op een fatsoenlijke manier. Er zijn miljarden aan gasgeld – het debat van deze week – in de Betuwelijn gestoken. Die lijn is heel erg goed voor goederenvervoer en wordt nauwelijks of in ieder geval veel te beperkt gebruikt. Ik heb tijdens de vorige vergadering al een pleidooi gehouden om de Betuweroute zo veel mogelijk vol te rijden en, als dat nodig is, routedwang toe te passen om vervoerders zover te krijgen. Als het maar enigszins kan moeten in elk geval gevaarlijke stoffen over de Betuweroute. Lokale overheden hebben geen idee wat er over hun spoor vervoerd wordt, terwijl over de weg elk transport gemeld moet worden. Als het niet lukt om gevaarlijke stoffen over de Betuweroute te vervoeren, moet er echt fatsoenlijk overleg komen met de lokale overheden en veiligheidsregio's. Die mensen moeten weten wat er in zo'n trein zit als er iets misgaat. Mijn eerste pleidooi is dus om ervoor te zorgen dat dergelijke stoffen überhaupt niet over dergelijke lijnen worden vervoerd.

Ik sluit mij aan bij de vragen van mevrouw Dik over de Commissie voor de m.e.r.

Voor Zutphen-Hengelo ligt de toekomst nog helemaal open. Hoe wil de Staatssecretaris hiermee verdergaan? Wat zijn de financiële consequenties daarvan? Vindt de Staatssecretaris niet met GroenLinks dat personentreinen die in het midden van steden komen, voorrang moeten hebben, en dat goederenvervoer door kernen op langere termijn eigenlijk onwenselijk is?

De langetermijnagenda voor het spoor komt eraan, maar dit is wellicht het moment om een aantal duiten in het zakje te doen. Wat het beleid van dit kabinet is, maar wat zeker GroenLinks graag wil, is dat mensen uit de auto de trein in gaan. Wij hebben een aantal jaren terug steeds gehoord dat de reiziger centraal moet staan. Volgens mij stond de heer Slob op een gegeven moment in de plenaire zaal met chocoladeletters. Een van de onderwerpen in dit kader zijn de toiletten in de trein. Het duurt allemaal heel erg lang. Als ik het goed begrijp, krijgen wij in 2015 een plan van de NS om te kijken hoe wij toekomen aan die toiletten. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Het zou echt in een veel hoger tempo moeten. Het gaat niet om iemand als ik, die het nog wel even kan ophouden, maar om mensen die niet meer kunnen reizen als zij niet zeker weten dat er een toilet is. Wij hebben die mensen in de Tweede Kamer ontvangen. Je ontnemt mensen echt mogelijkheden om vervoerd te worden. Hoe staat het met de uitvoering van de motie-Van Tongeren over stopcontacten in de trein? Lukt dat niet snel, is er dan een optie om stopcontacten op stations beschikbaar te hebben? Op Amsterdam Centraal zie je soms groepjes mensen rondom een stopcontact dat ze ergens in een plafond ontdekken. Dat mag dan even totdat ze weggestuurd worden. Is daar niet iets voor te verzinnen?

In de krant las ik dat de gele borden, waarop iedereen kan zien hoe laat een trein vertrekt, van de stations gaan verdwijnen. Daarvoor in de plaats komt er één bord per station. Wij vinden dat uiterst merkwaardig. Ik heb onmiddellijk een foto op Twitter gezet van zo'n digitaal bord op een station waarop stond: tijdelijk geen route-informatie beschikbaar. Digitale systemen vallen uit, je mobiele telefoon is leeg. Als er toch een papieren back-up wordt gemaakt – er komt immers één bord op een station – waarom dan niet op meer plekken? Mensen kunnen zo'n bord niet vinden, mensen zijn soms slecht ter been. Op de grote stations moeten mensen dan misschien kilometers afleggen om zo'n bord te vinden. Of gaat het om iets meer werkgelegenheid voor de arme, toch al overbelaste NS-staf op stations?

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn laatste punt is de toegankelijkheid voor blinden, slechtzienden en minder goed ter been zijnde mensen. Wij hebben regelmatig gewezen op de problemen van mensen die met een rolstoel of een rollator de trein in willen. Blinden en slechtzienden worstelen met de abonnementstructuur. Wat is de voortgang voor deze groepen?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik heb vier onderwerpen, drie voorgerechten en één hoofdgerecht. Twee van de voorgerechten zijn al door de vorige sprekers genoemd. Het eerste betreft de toegankelijkheid van treinen voor mindervaliden. Midden 2013 heeft de Staatssecretaris toegezegd om samen met Roos Prommenschenckel om de tafel te gaan zitten om te bekijken hoe treinen toegankelijker kunnen worden gemaakt. Wij zijn benieuwd hoe het daarmee staat. Wanneer wordt de Kamer verder geïnformeerd? De Roos Prommenschenckel Foundation stelt voor om rolstoelliften in te bouwen. In andere landen zijn daar ervaringen mee

opgedaan. Kan daar een proef mee worden gehouden en, zo ja, wanneer kunnen wij iets verwachten?

Over de toiletten heb ik hetzelfde verhaal als mevrouw Van Tongeren. Waarom begint de NS niet met ombouwen? Immers, het is helder dat in al het materieel toiletten moeten worden ingebouwd. Dan kan het bedrijf daar toch net zo goed meteen mee beginnen? Hoe eerder het hele materieel hiervan is voorzien, hoe beter.

Mijn derde voorgerecht betreft het nachtnet. Sommige delen daarvan zijn ernstig uitgekleeft. Dat heeft vaak met onderhoud aan het spoor te maken. Over Noord-Holland krijgen wij veel klachten. Zijn er andere mogelijkheden, zodat voorkomen wordt dat de dienstregeling voortijdig wordt stopgezet? Deutsche Bahn heeft ervaring met veilig werken aan het spoor zonder het geheel dicht te gooien. Daarbij kun je denken aan mobiele werkplaatsen of afzettingen met magnetische hekken. Heeft ProRail dit soort hekken al aangeschaft? Zijn er al ervaringen mee opgedaan? Mijn hoofdgerecht betreft de goederenrouting in Oost-Nederland. Graag een update over die MER. Toen wij vanochtend met de Staatssecretaris debatteerden over ERTMS, bedacht ik dat zij erg van de school «van grofmazig naar fijnmazig» is. Wat wij hier doen, is precies andersom. Wij beginnen met een klein stukje van de beoogde goederenrouting en laten het IJssellijndeel nog helemaal buiten beschouwing: die treinen die allemaal dwars door Arnhem moeten, die allemaal over die lawaaibrug bij Zutphen moeten, terwijl mensen uit Winterswijk en de rest van de Achterhoek ook graag een snellere verbinding richting Apeldoorn zouden willen hebben. Dat is nog helemaal niet aan bod gekomen. Ik snap die volgorde niet. Je zou eigenlijk drie MER's moeten hebben, waarbij Rotterdam en Hamburg allebei zijn betrokken. In hoeverre zijn beide grote havens geoutilleerd om containerschepen te ontvangen en hoe is op dit moment hun verbinding met het achterland? De Tweede Maasvlakte is klaar, maar wij krijgen een containerprop in Rotterdam omdat noch de weg, de A15, noch het spoor die goederen goed kan afhandelen. De derde mogelijkheid, de binnenvaart, wordt veronachtzaamd. Ik vraag de Staatssecretaris om er nog eens los van de huidige situatie in drie ruimtetijdschalen naar te kijken. Over tien jaar is de situatie misschien heel anders met een Betuwelijn die is aangesloten op het Duitse net. Ik zou het jammer als wij over tien jaar het liedje van de Talking Heads moeten zingen: we're on a road to nowhere. Wij moeten dan niet tegen elkaar moeten zeggen: hadden we tien jaar geleden maar ingeschat wat de effecten zijn van een verkeerde beslissing door sporen te elektrificeren en te verdubbelen die dwars door bebouwde kommen gaan. Kijk ook naar wat je via European Gateway Services met Hamburg kunt bereiken. Ik weet dat er concurrentie is, maar de reders zien dit ook en maken er gebruik van. Steden als Riga ontwikkelen zich ook. Bekijk het in een breed perspectief. Er wordt veel gesproken over goed bestuurlijk overleg, maar ik zie veel opstandige provincies en gemeenten, dus wat is dat goede bestuurlijke overleg waard?

Rapportages over trillingen zijn door de Raad van State niet in een erg goede sfeer ontvangen. Hoe staat het daarmee? Wat het geluid betreft, wijs ik erop dat treinen in lijnen en niet in vlakken rijden. Het gaat echt om mensen die kort op het spoor wonen. Je moet niet met gebiedsgemiddelden werken, want dat is geen relevant schaalniveau.

Wij moeten uitkijken dat wij niet de randen van het land van ons vervreemden. Wij hebben Groningen bij de hand. Zuid-Limburg kijkt met argusogen naar de compensatie voor Groningen. Wij moeten niet het gebied oostelijk van Arnhem en Zutphen ook van ons vervreemden, maar daar zijn wij wel mee bezig. Het is in de ogen van mijn fractie onverantwoord om nu zo veel te investeren in een oplossing, of het nu de Twentekanaallijn of de Twentelijn is, die suboptimaal is en die op zo veel terechte weerstand stuit.

Er wordt vaak gesproken over adaptief programmeren, maar dat is in onze optiek het dempen van de put na het verdrinken van het kalf. Dat moet je gewoon voorkomen.

De **voorzitter**: Mijnheer Smaling, het is tijd voor het nagerecht.

De heer **Smaling** (SP): Doe die MER op drie niveaus. Doe het gedachte-experiment, begin grof en ga naar fijn. Kortom, gebruik de Elverdingsystematiek met verschillende vervoer- en overlastscenario's. Geef de binnenvaart een grotere rol. Tijdverlies is vaak geen issue voor containerschepen die van heel ver weg komen. Probeer het even uit te zingen met de bestaande routing en met short-seaoplossingen via Hamburg. Het hele stuk tussen Elst en Oldenzaal mag geen dwaalspoor worden. Ik vat het samen: Wilma, doe het niet of laat het varen!

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Deze kok zal twee hoofdgerechten serveren plus drie bijgerechten. Ik begin met de megaconcessie richting de NS die aanstaande is. De politiek heeft besloten om die onderhands aan NS te gunnen. Daar zitten mitsen en maren aan. Ik ga dat debat niet overdoen, maar het vraagt wel een heel kritische houding van de Kamer. Bij de vorige aanbesteding hebben wij gezien dat het niet gelukt is. Ik doel op de Fyra. Mijn fractie heeft gevraagd om concrete informatie over die onderhandse aanbesteding. Deze week ontvingen wij een brief waarin de Staatssecretaris spreekt van beelden in ontwikkeling. Dat is de stand van zaken rond de invulling van de concessie: beelden in ontwikkeling. Dat blinkt natuurlijk uit in vaagheid. Ik vraag de Staatssecretaris welke beelden in ontwikkeling zij in haar hoofd heeft. Kan zij ons hierin meenemen? Wij willen niet in maart of juni een compleet voorstel zien. Het lijkt ons beter als de Kamer eerst een paar keuzes worden voorgelegd. Is de waarde van de concessie onderzocht? De concessie wordt onderhands gegeven, zonder competitie, zonder concurrentie. Het is goed om te weten wat je weggeeft. Pas dan kun je bepalen of het bod dat gedaan wordt, voldoende is. Mijn fractie kijkt al een aantal jaren naar de prikkels die wij hebben om de NS te motiveren om prestaties te halen. Vaak zijn het vestzakbroekzakprikkels, namelijk boetes. Die boetes worden gewoon betaald door de NS, dus de belastingbetaler of de reiziger. Wij vragen ons af of er in de komende concessie niet een andere prikkel moet worden opgenomen, namelijk het afnemen van een concessie op het moment dat de NS niet presteert.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan er best in meegaan dat het niet bij de reiziger maar bij de NS moet liggen, maar wanneer moet je zo ver gaan dat je de concessie afneemt? Of gebeurt dat op onderdelen? Waar ligt die grens voor de heer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Die grens lag drie jaar geleden hier in het parlement. Het CDA was toen voorstander van de mogelijkheid om het hoofdrailnet aan te besteden. Wij denken dat dat beter kan zijn voor de reiziger. Een concessie zou tussentijds en ook op onderdelen moeten worden kunnen ontnomen. Denk aan de regio's die nu al zelf concessies mogen uitgeven. De reiziger is daar echt heel erg tevreden voor een goede prijs. Al die opties en smaken zijn nodig. Ik ben blij dat ook de VVD die kant op denkt. Daarin kunnen wij elkaar de hand schudden.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, wilt u een tweede interruptie plaatsen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vervolgininterruptie.

De **voorzitter**: Nee, wij zijn streng vandaag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan waag ik het er maar op. Het CDA was ook aan zet bij de afspraak over onderhandse gunningen, maar dat terzijde. Wat moet de NS fout hebben gedaan in de punctualiteit of iets dergelijks voordat de concessie moet worden ingenomen? De heer De Rouwe vindt ons aan zijn zijde als het gaat om aanbesteden en concurrentie op het spoor, maar het is heel drastisch om zomaar eventjes een concessie in te trekken. Ik wil daar best over meedenken, maar heeft het CDA er concrete ideeën over? Bij het intrekken van een concessie zitten de reizigers zonder vervoer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Je moet het niet zomaar doen. Als het een keer misgaat, als het een keer stevig misgaat, wordt de concessie niet gelijk ingetrokken. Ik vind het huidige systeem met boetes niet werken. Dat is een prikkel die niet goed terechtkomt. Nogmaals, óf de reiziger óf de belastingbetaler betaalt dan. Wij kunnen wel elke keer roepen dat wij de bonus moeten intrekken, maar die is op een gegeven moment ook op. De mogelijkheid van het intrekken van de concessie zou ik heel graag uitgewerkt willen zien. Daar moeten wij niet lichtzinnig over doen, want het heeft natuurlijk effecten. Wij moeten er in de planning rekening mee houden dat er bijvoorbeeld halverwege de concessie een evaluatie komt, die je een jaar van tevoren kunt voorbereiden. Dan kun je zeggen: tot hier en niet verder. De concurrentie op het hoofdrailnet is volledig uitgeschakeld en daarmee ook de competitie en echte wil van organisaties om goed te presteren. NS doet zijn best, faalt ook weleens, maar concurrentie op het spoor – dat zien wij ook in de regio's – komt echt ten goede aan de reiziger en de kwaliteit van dienstverlening. Ik heb maar één centraal punt ...

De **voorzitter**: Ik overweeg om uw tijd weer te starten, want het antwoord is wel heel erg lang.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zag iedereen nog geboeid luisteren, dus ik dacht: ik ga nog maar even door.

De **voorzitter**: Ik start uw tijd weer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoe ziet de grotere rol van de ACM eruit? Heeft de autoriteit nieuwe bevoegdheden? In de brief staat dat ze geen verplichte toetsingsrol heeft. Misschien is die rol niet verplicht, maar het zou wel buitengewoon verstandig zijn nu dit onderhands haast weggegeven wordt. Wat is er gedaan met de ACM-adviezen over de hoofdrailnetconcessie in 2011?

In december heeft de NS voor een aantal treinen om vijf voor twaalf de dienstregeling veranderd met als gevolg dat er veel herrie en gedonder was in de regio. De regionale vervoerders stonden erbij en keken ernaar. Zij konden het oplossen. Het lijkt mij een buitengewoon ongewenste situatie voor iedereen. Wat is de opvatting van de Staatssecretaris en haar rol om dit voorkomen?

Ik kom op Oost-Nederland. Volgens mij kijkt men in Bathmen in een zaal mee. Ik zou eigenlijk wel een monitor willen hebben om terug te kijken. Misschien is dat iets voor een volgende keer. Er zijn heel veel zorgen. In Bathmen en omgeving, maar ook op andere locaties zijn er ongelofelijk veel reacties op de MER gekomen. Ik heb het advies van de Commissie voor de m.e.r. gelezen. De commissie maakt filet américain van de voorstellen. Hoe gaat het nu verder met het plan? Welke rol krijgt die kritische commissie? Welke rol krijgt de regio? Aanvankelijk mocht men meedoen en meedenken. Ik vraag de Staatssecretaris om met de provincies en de gemeenten eerst een akkoord te sluiten over wat er gaat gebeuren en pas dan naar de Kamer te komen. Is de Staatssecretaris dit van plan? Mijn fractie vindt het buitengewoon jammer dat er een njet is

gekomen op regiovoorstellen en voorstellen van het Rotterdamse Havenbedrijf voor de noordtak. Ik vraag de Staatssecretaris opnieuw om die voorstellen serieus mee te nemen.

De SP heeft goede opmerkingen gemaakt over de binnenvaart. Wij roepen hier altijd wel dat de binnenvaart ongeveer 10% van het spoor kan overnemen, maar ik vraag deze Staatssecretaris om een aanvalsplan te maken om dit echt te vertalen. Maak een MKBA voor de manier waarop wij de binnenvaart echt die goederen kunnen laten vervoeren. Tot op heden zijn het algemene woorden en dat is te weinig.

Ik kom op Lansingerland en de stichting Stop Geluidsoverlast HSL. De stichting heeft een uitbreiding gevraagd van een pilot voor een prototype van een kap. Wat is de reactie van de Staatssecretaris en wat is de voortgang op dit punt?

De **voorzitter**: Wilt u langzaam gaan afronden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Nog twee punten. Wij hebben een aantal klachten gekregen van inwoners van Rosmalen, die geconfronteerd zijn met een nieuwe situatie rond het spoor en die heel veel last hebben van trillingen. Is de Staatssecretaris daarmee bekend en kan zij de Kamer informeren?

In december hebben wij een heel mooie petitie ontvangen van mensen die heel moeilijk de trein in en uit kunnen en toch graag reizen. Ik zie een goede brief van de Staatssecretaris, maar ik dring aan op voortgang en resultaat. Het moet ook in de regio echt mogelijk worden om goed in en uit te stappen, ook met een rolstoel. Graag een stevige aansporing na de brief, waarvan de richting op zichzelf goed is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Een aansporing, een mooie woordkeuze. Ik begin met het goederenvervoer. Er zijn op korte termijn problemen met de beschikbare capaciteit voor goederen van Rotterdam naar het achterland. Dat heeft natuurlijk te maken met de aanleg van het derde spoor Betuweroute. Op nadrukkelijk verzoek van de VVD komt er een actieplan. Kan dit plan er al voor 1 maart zijn? Op 1 april moeten de goederenvervoerders weer ruimte aanvragen op het spoor. Het is heel belangrijk dat de goederenvervoerders helderheid krijgen over de ruimte en over de plaats waar zij die ruimte kunnen aanvragen.

D66 heeft in het vorige debat al gesproken over de gevaarlijke stoffen en ik hoorde ook van mevrouw Van Tongeren bijval. Die stoffen moeten bij voorkeur over de Betuweroute en natuurlijk over het water. Over dat laatste zijn wij het commissiebreed wel eens. Zou het mogelijk zijn om deze goederen voorrang te geven op de Betuweroute? Kan een splitsing worden gemaakt tussen gevaarlijke en minder gevaarlijke stoffen? Ik weet dat de Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen van kracht is. Daarin staan normen, maar kunnen wij nog een stapje verdergaan? Die voorrang over de Betuweroute moet natuurlijk in overleg met goederenvervoerders. Stel dat je als vervoerder stiller materieel aanschaft. Ontstaat er dan meer ruimte op het traject, ook voor andere vervoerders? Op die manier stimuleren wij natuurlijk niet dat vervoerders veiliger, stiller en duurzamer materieel aanschaffen. Misschien kan het via de AMvB Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur.

Mijn volgende punt betreft de langere termijn inzake het spoorgoederenvervoer. Hoe zit het met de concurrentie tussen goederenvervoer per spoor en andere vervoersmodaliteiten? Ik heb hier al vragen over gesteld. Europa komt met normen voor de vergoeding voor goederenvervoerders. De exploitatie moet in ieder geval kostendekkend zijn. Er komt nog een lijstje van aspecten die daaronder komen te vallen. Ik maak mij zorgen over de concurrentie van het spoorgoederenvervoer. Dat wordt vandaag de dag nog steeds voor een deel gesubsidieerd.

Dan het goederenvervoer in Oost-Nederland. Ik zeg de mensen in Bathmen gedag. Zij zitten in een grote zaal ter plekke te kijken. De Staatssecretaris heeft gekozen voor zorgvuldigheid in plaats van snelheid, maar dat betekent wel dat wij nog geen duidelijkheid hebben. Dat is wel een beetje jammer. De heer De Rouwe sprak al over de procedure. Het is allemaal gatenkaas of filet americain. Er is een hoop misgegaan. Ik vind het verstandig dat de bewoners nog een keer met de Staatssecretaris om tafel gaan zitten. Ik zeg tegen de mensen in Bathmen dat wij hier vandaag geen definitief besluit nemen. Het is helder dat de bogen bij Bathmen niet onze voorkeur hebben. Maar goed, de zorgvuldigheid gebiedt te zeggen dat wij het besluit nog moeten nemen en dat wij de inspraakprocedure moeten respecteren. Er zullen vandaag geen moties worden ingediend waarmee dat definitieve besluit al wordt genomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb contact gehad met de regio Oost-Nederland en begrepen dat u op werkbezoek bent geweest. U hebt zich heel negatief uitgelaten over de spoorbogen. Nu hoor ik toch weer een nuance: de procedure moet zorgvuldig; het heeft niet onze voorkeur. U laat de weg naar de spoorbogen nu nadrukkelijk open. Is er sprake van een misverstand? Heeft de regio zich vergist? Kan men niet op de steun van de VVD rekenen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De regio heeft zich niet vergist. Men kan op de steun van de VVD rekenen. Wij zijn daar heel helder over geweest. Ik begrijp uit deze interruptie dat mevrouw Dik waarschijnlijk een motie wil indienen. Uit mijn woorden kan zij afleiden dat ik het verstandig vind om het besluit op een later moment te nemen. Sterker nog, ik wil hier nog iets nieuws inbrengen. Wij moeten ook de inspraak van anderen respecteren. Ik ben helder geweest. Ik zeg nogmaals tegen de bewoners dat de bogen niet onze voorkeur hebben. Ik weet dat de ChristenUnie dol is op het indienen van moties. Ik stel voor om het besluit te nemen als alle informatie verzameld is, als er helderheid is over de MER-procedure. Mijn nieuwe element betekent misschien wel een uitbreiding van de keuzemogelijkheden voor het spoorgoederenvervoer in Oost-Nederland.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De spoorbogen bij Bathmen hebben niet de voorkeur van de VVD, maar de partij wil geen duidelijkheid bieden. Ik vind het belangrijk dat die duidelijkheid er wel komt. De bewoners wachten daar al heel erg lang op. Ik kan mij voorstellen dat de datum van 19 maart nog een kleine rol speelt bij de VVD-fractie. Misschien moet een besluit tot na die datum worden uitgesteld. Ik hoop echt op de steun van de VVD-fractie en de goede woorden die in de regio zijn gesproken. Die moeten zich hier in de Tweede Kamer vertalen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij moeten eerder naar de ChristenUnie kijken als het gaat om die verkiezingen. Ik ben indertijd duidelijk geweest en ik ben nu duidelijk. Ik wijs ook op het onderzoek naar het spoor parallel aan de N18. De provincies Gelderland en Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam zijn dat onderzoek gestart. Ik vind dat op zichzelf een interessante gedachte. Ik zeg erbij dat de zak geld niet klaarstaat. Misschien denken de onderzoekende partijen er anders over. Zij willen misschien wel geld beschikbaar stellen. Ik vraag de Staatssecretaris om de tijd die zij neemt om die MER zorgvuldig met de bewoners kort te sluiten, ook te gebruiken om zich een mening te vormen over dit onderzoek. Ik weet dat het heel duur is, maar misschien willen de partijen meebetalen. Het geld dat wij gereserveerd hebben voor het goederenvervoer in Oost-Nederland, is in ieder geval voor de langere termijn beschikbaar. Wie weet wat wij met elkaar nog kunnen bereiken. Dat is ook de reden waarom wij vandaag geen definitieve besluiten willen nemen en geen

moties van de ChristenUnie in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen zullen steunen.
Ik kom op de toegankelijkheid van treinen voor mindervaliden. Wij hebben ...

De **voorzitter**: Dit was uitlokking. Als mevrouw Dik wil reageren, dan mag dat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Heel kort. Wij pleiten al jaren voor het schrappen van de spoorbogen bij Bathmen. Mijn collega Arie Slob, die eerder woordvoerder was op dit dossier, heeft daar in 2010 al moties over ingediend. Dit is gewoon een continu proces geweest. Ik vind het het allerbelangrijkst dat er duidelijkheid komt voor bewoners. Wij blijven nu gewoon doorrommelen met een onzorgvuldige MER-procedure. Ik denk dat de bewoners een punt hebben. Varianten die niet verstandig zijn en die op geen enkel draagvlak kunnen rekenen, wil ik van tafel hebben.

De **voorzitter**: Uw punt is helder. Mevrouw De Boer, u bent toe aan een afronding.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wij vinden het belangrijk dat mindervaliden toegang tot de stations en de trein krijgen. Dat geldt ook voor slechtzienden. Deze mensen zijn voor hun mobiliteit vaak afhankelijk van de trein.

Wat Keyrail betreft vind ik het vreemd dat voor last minute ingenomen paden een boete van 140% wordt opgelegd. Beter is het om een boetesysteem te bedenken voor het geval dat paden op het laatste moment niet worden ingenomen.

Wij willen heel graag praten over de ontwerpconcessie van de NS voordat zij voor inspraak naar belanghebbenden wordt gestuurd. De Kamer moet eerst kaderstellende input kunnen leveren.

Dan nog een toetje: de STS-passages. Hoe kan het dat hun aantal in het afgelopen jaar is toegenomen? Ook betrokken partijen begrijpen het niet. Er wordt onderzoek naar gedaan ...

De **voorzitter**: Ik moet ingrijpen, want u bent nu echt ver over uw spreektijd heen. Die STS-passages zijn vanochtend besproken. U mag nog één zin uitspreken.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Automobilisten worden afgeleid door het gebruik van iPhones in de auto. Is daar bij vervoerders ook weleens naar gekeken? Nogmaals, de oorzaak van het toenemende aantal STS-passages is onduidelijk.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Allereerst het goederenvervoer. Alle collega's hebben al gezegd dat mensen zich zorgen maken over geluid, trillingen en risico's. Natuurlijk deelt D66 de inzet om zo veel mogelijk gebruik te maken van de binnenvaart, maar daarnaast willen wij dat de optie die door het Havenbedrijf Rotterdam wordt ondersteund, serieus wordt onderzocht. Als een optie kan rekenen op steun van zo'n belangrijke goederenvervoerpartij en in de regio wordt gezien als een alternatief, dan moeten wij dat met elkaar in ieder geval onderzoeken. Dan weten wij ook of het echt een optie is. Vervolgens kunnen wij de beste beslissing nemen.

Wij hebben het niet alleen over geluid, maar ook over trillingen. Dat is niet alleen in Oost-Nederland een issue, maar bijvoorbeeld ook in Brabant.

Wordt die trillingsoverlast ook goed in de gaten gehouden?

Ik dank de Staatssecretaris heel hartelijk voor haar toezegging om gevaarlijke stoffen echt voorrang te geven in de beperkte capaciteit van de Betuweroute. Je hebt gevaarlijke stoffen en je hebt nog gevaarlijker

stoffen. Laten wij ook daar goed naar kijken. In Oudenbosch sprak ik hierover met een aantal mensen. De mensen in die omgeving zijn verrast door de uitwerking van basisnet en de betekenis ervan voor hun regio. Zij zijn er vooral over verbaasd dat een aantal best practices die in de industrie bestaan, niet overal worden toegepast. Bepaalde combinaties van wagons moeten wij niet meer willen. Wij hebben er ook maatregelen voor genomen, maar er schijnen nog meer goede voorbeelden te zijn van beperking van risico's door de samenstelling van treinen. Ik heb concreet het voorbeeld van DSM genoemd. Dat bedrijf vermijdt bepaalde combinaties die elders nog wel worden toegepast. Ik noem het voorbeeld van de diesellocs die op bepaalde stukken in Rotterdam niet mogen rijden met bepaalde combinaties. Naar al die slimme ideeën moeten wij kijken. Wil de Staatssecretaris dit onderzoeken?

Wat Lansingerland betreft willen wij net als het CDA een uitbreiding van de pilot.

In het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving wordt gesproken over de lastige overdracht van vermogensbestanddelen van ProRail naar de Staat. Waarom is dat lastig?

Wij hebben een petitie aangeboden gekregen over de inbouw van wc's in treinen. Mensen vroegen of het niet wat sneller kan. Mensen dreigen van de trein naar de auto over te stappen. Als ze eenmaal die auto weer hebben, gaan zij niet zo snel terug naar een treinabonnement. Laten wij, nu wij het besluit hebben genomen, ervoor zorgen dat die toiletten er snel komen. Een plan moet er toch eerder dan in 2015 kunnen zijn? Dat moet toch voor de zomer al kunnen? Oudere mensen, mensen met jonge kinderen en mensen met een bepaalde handicap moeten ook met de trein blijven kunnen reizen.

Vanochtend hebben wij uitgebreid gesproken over ERTMS. De Staatssecretaris zegde toe dat zij een pilot wil doen op een emplacement. In de stukken ...

De **voorzitter**: Ik moet u erop wijzen dat ERTMS niet op de agenda van dit overleg staat. Ik verzoek u om dit met terugwerkende kracht bij het vorige overleg in te brengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil het onderwerp graag betrekken bij iets wat wel op de agenda staat. De Staatssecretaris heeft vanochtend toegezegd dat er een pilot komt. Ik zie dat er in Zwolle een hoop op de schop gaat. Kan de Staatssecretaris bekijken of er in dit opzicht werk met werk gemaakt kan worden?

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is van groot belang. Bepaalde dorpen worden daar sterk door getroffen. Met name bij Vught zijn er nog veel zorgen over het al dan niet realiseren van een verdiepte ligging. Voor de leefbaarheid daar is dat zeer van belang. Graag een toezegging dat hiervoor naar een oplossing wordt gezocht.

Wat de concessie betreft sluit ik mij graag aan bij het verzoek van de VVD om die al vroegtijdig naar de Kamer te sturen, zodat ook wij daarop onze input kunnen leveren.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Wij danken de Staatssecretaris voor de brief over de concessie, waarom eerder door collega De Rouwe was gevraagd. Helaas staat er weinig in. Het is een gemiste kans om het parlement vroegtijdig mee te nemen in dit traject. Toch maak ik gebruik van deze mogelijkheid om het debat over de concessie alvast te beginnen. Naast de financiële paragraaf zal ook de sociale veiligheid een belangrijk onderwerp zijn voor de PVV-fractie en voor al die mensen in de trein. Het gaat niet alleen om veilige treinen, maar vooral om veilig reizen in de trein. Wij zouden graag willen weten hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen het idee van het opnemen van een managementaanbesteding. Wij zien daarin veel positieve aspecten. Een eventuele directiewissel heeft

vrijwel geen directe invloed op de werkvloer, terwijl de overbetaalde managementtop het veld moet ruimen bij tegenvallende resultaten. Wanneer er gebruikgemaakt wordt van concrete en afrekenbare doelstellingen, de zogenaamde KPI's (key performance indicators), dan weten de reiziger, de werkvloer en de top precies waar zij aan toe zijn. Die KPI's moeten niet op het hoofdkantoor worden bedisseld en veranderd wanneer de top dat nodig acht. Er moet meer transparantie komen. De duidelijkheid die hieruit voortkomt, zal het aanzien van de spoorsector significant verbeteren. Als een voetbalteam slecht presteert, gaat de trainer er als eerste uit. Pas naderhand vinden wisselingen in de selectie plaats. Dat principe begrijpt de hele sportwereld, maar in de spoorwereld ligt het anders. Als daar het team slecht presteert, krijgt de top geen bonus. Geen bonus krijgen, dat willen ze niet, dus dan worden de indicatoren aangepast. Dan worden bijvoorbeeld de punctualiteitscijfers aangepast. Dat vinden wij een perverse bonuscultuur en dat moet stoppen. Wij willen dit dus veranderen door die managementaanbeveling: de bezem erdoorheen wanneer nodig. Wat is de visie van de Staatssecretaris hierop?

Afgelopen weekend was het weer raak in Arnhem. Een conducteur vroeg een Amsterdammer naar zijn vervoerbewijs, want hij stond te roken op een plek waar dat niet mocht. De man bood niet zijn excuses aan en liet evenmin een vervoerbewijs zien. Nee, dit stuk tuig koos ervoor om ruzie te zoeken en de conducteur te schoppen en te slaan. Dit is aan de orde van de dag. Bij de PVV wennen wij er nooit aan. Het ov moet veilig zijn voor de gebruiker en het personeel. Wie de berichten van de afgelopen week in Metro en vanochtend in De Telegraaf heeft gelezen, weet dat het aantal incidenten toeneemt in aantal en felheid. Er is steeds meer geweld tegen hardwerkende conducteurs. Het lijkt erop alsof het kabinet er blind voor is. Ja, wij weten dat Minister Opstelten hiermee bezig is, maar volgens Metro heeft de spoorsector weinig vertrouwen in de aanpak. Het duurt te lang. Wij vragen ons hardop af of wij de enigen zijn die dit zien. Er wordt meer gebruikgemaakt van de OV-chipkaart, er wordt steeds meer gebruikgemaakt van toegangspoortjes, maar het aantal incidenten neemt toe. Eerder hebben de Staatssecretaris en ik al een robbertje gevochten over het verhaal dat die toegangspoortjes voor meer veiligheid zouden zorgen. Volgens de PVV is dat niet zo. Wij zien ons gelijk nu bevestigd. Wanneer legt de Staatssecretaris die bevoegdheden gewoon neer bij de mensen die dagelijks geconfronteerd worden met het geweld? De conducteurs ondervinden dagelijks last van de verhuftering. Zij hebben het vertrouwen van de top nodig om te kunnen optreden. Net als in de klas de leraar, moet op het spoor de conducteur weer een autoriteit zijn. Daar zeg je u tegen. Als hij een vraag heeft, dan geef je netjes antwoord en dan zeg je ook nog «mijnheer». Daarna zeg je: dank u wel. De Betuwelijn houdt Nederland al decennia in zijn greep. Eerst was er grote weerstand tegen de plannen. Daarna viel de aanleg «ietsje» duurder uit. Tegenwoordig is vooral het gebruik onderwerp van discussie. De aansluiting op Duitsland is de PVV al jaren een doorn in het oog. De Betuwelijn ligt er. Laten wij er dan ook optimaal gebruik van maken. Helaas dachten de Duitsers daar iets anders over. Zij hebben nooit maar enige moeite gedaan om de spoornetten goed op elkaar aan te sluiten. Pas nu geven ze eindelijk toe en wordt een derde spoor aangelegd. Eind goed, al goed, hoor ik de Staatssecretaris denken.

De **voorzitter**: Wilt u naar een afronding toe gaan?

De heer **De Graaf** (PVV): Ik heb nog zes, zeven zinnen. Past dat nog? Wij lezen nog steeds verontrustende berichten in de brief van de Staatssecretaris. Er is een daling in het gebruik van het A15-tracé ofwel de Betuwelijn, maar twee slechte maanden zijn uit de analyse gelaten. En dan kun je vervolgens zeggen dat er 6% groei is. Dat is een manipulatieve

manier van omgaan met statistiek en dat vinden wij verwerpelijk. Wat waren de werkelijke cijfers?

Ik heb vandaag een dubbele agenda, dus ik zal zo dadelijk moeten vertrekken. Ik bedoel dat ik twee dingen te doen heb. De reactie van de Staatssecretaris verneem ik graag via de Handelingen.

De **voorzitter**: Het is interessant dat u uw vertrek nog even helder toelicht.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat leek mij wel prettig.

Voorzitter: Dik-Faber

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met iets positiefs. Er is een besluit genomen over Zwolle-Herfte. Ik vind het goed dat dat knooppunt nu wordt aangepakt en ik waardeer de suggestie van mevrouw Van Veldhoven om daar een experiment met ERTMS aan vast te knopen. Het is een belangrijke doorbraak, want dit knelpunt is er al lang.

In Duitsland wordt er eindelijk werk gemaakt van het derde spoor, waarmee de capaciteit wordt uitgebreid, zodat de Betuweroute beter benut kan worden. Het zorgt wel voor een tijdelijk probleem en «tijdelijk» is in dit verband vrij lang, namelijk van 2016 tot 2022. In 2016 gaat het om een halfjaar en van 2017 tot 2022 om een week per maand. Wij willen dat de gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via de Betuweroute vervoerd blijven worden en niet dwars door de steden van Brabant en Overijssel. Niet elke week wordt even intensief gewerkt aan het spoor in Duitsland. Volgens mij is het mogelijk om met een simpele planning meer treinen over de Betuwelijn te sturen. Wil de Staatssecretaris dit proberen te bereiken? Verder wil de PvdA dat de Nederlandse regering met Duitsland gaat overleggen om de treinen zo te leiden dat de overlast tot een minimum beperkt blijft.

Dan de goederenroutering in Oost-Nederland. Wat is de noodzaak van dat ene extra goederenpad door Oost-Nederland? Er is ooit begonnen met een scenario waarin er twee extra goederenpaden nodig waren. Lopende het proces is het afgezwakt naar één extra goederenpad. In het licht van de huidige ontwikkelingen en modaliteiten vraag ik of dat ene goederenpad nog noodzakelijk is. Wil de Staatssecretaris de Kamer daarover informeren? Wij moeten weten waarom het moet, want als het moet, is het voor alle omwonenden die potentieel de treinen langs hun huis krijgen, natuurlijk vervelend. Wij weten wat voor impact dat heeft als wij met die mensen praten.

De heer **Smaling** (SP): Ik word heel opgetogen van de woorden van de heer Hoogland. Dat word ik wel vaker, want het is een heel aardige vent, maar het is fijn om te horen dat de PvdA zo genuanceerd naar de regio kijkt. Ziet de heer Hoogland voor zich dat wij op een geheel andere manier de problematiek oplossen dan in de richting die de regering lijkt uit te gaan? Zijn er meer vrijheidsgraden in de optiek van de PvdA die nader onderzoek rechtvaardigen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is de achtergrond van mijn vraag: wat is de noodzaak van het extra goederenpad? Wij moeten natuurlijk reëel zijn. Wij moeten alternatieven bekijken, maar wij moeten ook eerlijk zijn. Als het moet gebeuren, moet je op een gegeven moment door de zure appel heen bijten en een besluit nemen. Dat zal in de zomer van 2014 in eerste instantie door de Staatssecretaris worden gedaan. Vervolgens moet bekeken worden hoe dit zo goed mogelijk is in te passen in de leefomgeving van mensen. Ik zeg heel eerlijk dat ik op dit moment het antwoord niet heb. Ik vind het meer een vraag voor het bestuur dan voor mij. Die rol past mij.

De heer **Smaling** (SP): Dat is een mooi antwoord. Ik kan mij voorstellen dat ik de heer Hoogland kan interesseren in een motie waarin gevraagd wordt om nog eens te kijken of er appels te vinden zijn die niet zuur smaken. De teneur van het debat is dat wij nou eenmaal door die zure appel heen moeten bijten, maar misschien zijn er appels die minder zuur zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat vind ik een relevante vraag, maar ook die kan ik niet beantwoorden. Als ze er zijn, neem ik er graag een hapje van. In eerste instantie wil ik van de Staatssecretaris horen wat nut en noodzaak zijn. Op basis daarvan kan ik de vraag van de heer Smaling beantwoorden. Ik vraag dus om geduld.

De heer **De Rouwe** (CDA): CDA en ChristenUnie hebben in december een motie ingediend om de noordtak te onderzoeken, juist om een aantal dorpen en gebieden te ontzien. PvdA en VVD hebben tegengestemd. Wij hebben daarnet gehoord hoe de VVD daar nu op terugkomt. Zij zegt nu dat dit wel degelijk serieus onderzocht moet worden. Daarmee is er in ieder geval een Kamermeerderheid en dat is winst. Sluit coalitiepartner PvdA zich aan bij dit pleidooi?

De heer **Hoogland** (PvdA): De vraag die op dit moment bij ons voorligt, is op welke van de vier trajecten de keuze valt. Die vraag kan ik nu nog niet beantwoorden, want daarvoor moeten procedures worden afgerond. De vraag van de heer De Rouwe komt daar doorheen. Ik weet niet hoe reëel het is. Het is een ingewikkeld, nieuw traject. Het gaat heel veel geld kosten. Het is een appel die te zoet lijkt om waar te zijn. Daarom ben ik er heel sceptisch over. Als blijkt dat het allemaal hartstikke makkelijk te realiseren is, dat het Havenbedrijf en de provincies dat wel even willen regelen, dan wil ik dat vanzelfsprekend steunen. De vraag van de heer De Rouwe wekt echter heel veel verwachtingen bij bewoners, die zich al jarenlang afvragen wat zij aan de politiek hebben. Ik vind het onverantwoord om daarin mee te gaan. Ik zit nog steeds met die worsteling. Ik vraag mij af of het reëel is. Als het kan graag, maar ik vraag het mij af.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag mij ook af of het reëel is. De regio en het Havenbedrijf kwamen met het voorstel. Als zij nut en noodzaak zien en zelfs bereid zijn om bij te dragen aan het onderzoek, dan is het niet meer dan reëel om deze optie mee te nemen. De VVD heeft ook gezegd dat de noordtak onderzocht moet worden. Het verzoek van de regio en het Havenbedrijf – niet de minste partijen – ligt er. Is de PvdA bereid om deze optie te onderzoeken of zegt de partij: nee, coûte que coûte wordt het een van de vier?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik vind het een serieuze vraag, waar ik over moet nadenken, maar ik wil niet met een verhaal dat te mooi is om waar te zijn, veel verwachtingen wekken bij mensen die al jarenlang protesteren tegen de goederenlijnen. Als er reële mogelijkheden in zitten en daar op korte termijn duidelijkheid over kan komen, in relatie tot de noodzaak van het vervoeren van goederen, dan ben ik bereid om ernaar te kijken.

Voorzitter: Hoogland

De vergadering wordt van 15.56 uur tot 16.16 uur geschorst.

De **voorzitter**: Wij hervatten de vergadering. Ik verzoek om stilte op de publieke tribune. Alle leden hebben twee interrupties met een vervolgvraag, maar de vragen moeten wel kort zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er zijn veel verschillende onderwerpen behandeld. Daarbij ging het zowel over goederen als over de reiziger. Zoals bekend staat de reiziger voor mij op één, maar dit keer begin ik met het goederenvervoer. Het zou heel vervelend zijn als de mensen uit Bathmen te lang moeten wachten.

Goederenvervoer is belangrijk. Mevrouw De Boer legt elke keer terecht uit hoe belangrijk goederenvervoer is voor de economische positie van Nederland, zowel over het spoor, als over het water en de weg. De goederen die in Rotterdam aankomen, moeten natuurlijk vervoerd worden naar hun plek van bestemming. Het is een uitdaging om dit op meerdere fronten te bereiken. Wij moeten voorbereid zijn op de groei van het goederenvervoer per spoor op de langere termijn, door meer gebruik te maken van de Betuweroute, door het uitwerken van een aanvalsplan voor het goederenvervoer per spoor, dat door I en M samen met de sector wordt uitgewerkt, en door het faciliteren van het goederenvervoer tijdens de bouw van het derde spoor in Duitsland.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik niet eerst een deal met de regio kan maken en pas dan een besluit wil nemen over de routing. Samenwerking en overleg met de regio is van groot belang. Dat hebben wij bijvoorbeeld ook bij Zwolle-Herfte gezien. Daarom is ook gekozen voor een uitgebreide MER-procedure, waarin bestuurders en omwonenden meerdere malen de gelegenheid krijgen om hun mening te geven. Uiteindelijk is het wel mijn verantwoordelijkheid om een besluit te nemen waarbij alle belangen worden afgewogen, ook die van hen die niet in Oost-Nederland wonen. Ik heb toegezegd dat ik, voordat ik een besluit neem, overleg zal voeren met de regio Oost-Nederland. Ik ben daar persoonlijk een aantal keren over gebeld. Iedere keer heb ik bevestigd dat er geen vrees hoeft te zijn dat ik dat overleg niet zal voeren. Ik heb in december, toen wij bijeen waren, de procedure nog een keer uitgelegd. Mevrouw Dik-Faber vroeg of wij alle varianten rond de IJssellijn en de Twentelijn niet gewoon kunnen schrappen. Ik kan en wil daar niets mee doen, want in mijn brief van 15 november heb ik geschreven welke procedurestappen wij volgen op weg naar de beslissing. Ik heb mede naar aanleiding van een suggestie van de Kamer besloten om een extra inspraakronde voor belanghebbenden te houden over de aanvullingen op de MER eerste fase. Ik heb daarbij nadrukkelijk aangegeven dat daar een negatieve kant aan zit, namelijk dat wij daardoor pas later duidelijkheid bieden aan de regio. De regio moet tot juni wachten op duidelijkheid. Wij hebben dan de informatie beter geordend, wij hebben het MER-advies overgenomen, wij hebben een extra inspraakronde. Mij is eerst gevraagd om de Commissie voor de m.e.r. serieus te nemen en een extra inspraakronde te houden. Het is dan lastig als mij nu verteld wordt dat er sneller duidelijkheid moet worden geboden. Het is een weging geweest. Het belang van zorgvuldigheid heb ik met de Kamer gedeeld. De inspraakronde loopt tot en met deze week. Gezien het verwachte zeer grote aantal reacties, hebben wij tot eind april nodig om de reacties zorgvuldig te verwerken. Dat hebben wij de regio aangeboden. In mei zal ik bestuurlijk overleg voeren met de betrokken bestuurders en partijen. Daarna komt het moment van besluitvorming over de voorkeursvariant. Ik heb de Kamer bericht dat ik haar daarover voor 1 juni zal informeren. Als de Kamer middenin dit zorgvuldige proces voorstelt om twee varianten te schrappen, dan heb ik daar moeite mee. Dat laat onverlet dat ik er begrip voor heb dat de mensen daar op de barricade staan. Ik weet hoe men in Bathmen over het goederenvervoer denkt. Ik heb van actiegroepen allerlei zaken overhandigd gekregen. Als wij nu varianten gaan schrappen, zal dat overal waar MER-procedures lopen worden voorgesteld. Nogmaals, ik vind het vervelend dat het langer gaat duren, maar ik heb mede in overleg met de Kamer voor zorgvuldigheid gekozen. Ik verzoek de Kamer om haar oordeel over de varianten op te schorten totdat wij de afgesproken procedurestappen met inspraak en bestuurlijk overleg hebben afgerond.

Mevrouw Dik-Faber vraagt ook de MER-aanvulling niet opnieuw aan de commissie voor te leggen. Het advies van de commissie over de MER eerste fase heb ik overgenomen. Ik heb die aanvulling laten maken, ook om de onzekerheid voor omwonenden rond de vier routevarianten niet nog langer te maken door weer een adviesronde toe te voegen. Wij doen dat heel zorgvuldig. De commissie zal na afronding van de hele procedure, dus na de opstelling van de MER tweede fase om advies worden gevraagd over het hele rapport.

De heer Hoogland heeft gevraagd naar nut en noodzaak van het extra goederenpad. Eerst waren het er twee, maar met nadere prognoses is het er één geworden. De prognoses van 2012 wijzen uit dat één pad op langere termijn volstaat. Dat ene pad is wel nodig om voldoende capaciteit voor goederen te houden. Helaas bleek het alternatief van de binnenvaart op dat moment niet voldoende soelaas te kunnen bieden. Een heel nieuwe spoorlijn kost minimaal 2 miljard.

Ik heb wat de binnenvaart betreft al meerdere keren gepleit voor een betere benutting. Wij zijn met bedrijven in gesprek. Wij weten dat een deel van het goederenvervoer per trein naar de binnenvaart over zou kunnen. Maar dat vereist investeringen. Het is belangrijk om dit te blijven stimuleren. Wij moeten blijven bekijken hoe wij (gevaarlijke) goederen optimaal kunnen vervoeren. Steeds moeten wij zoeken naar het optimum qua veiligheid en snelheid.

De heer Smaling wil het hele traject Rotterdam-Duitsland onderzoeken voordat een besluit valt over de goederen door Oost-Nederland. In het kabinetsbesluit over het PHS zit een besluit over de landelijke samenhang van reizigers- en goederenvervoer. Er is dus zeker goed gekeken naar de beste routes van haven naar achterland. Het maximaal gebruikmaken van de Betuweroute is hierbij het uitgangspunt, maar ook de andere grensovergangen bij Venlo en Oldenzaal blijven nodig. Wij zullen het nooit alleen met de Betuweroute kunnen. Als wij nu een keuze maken uit de vier routevarianten, ontstaat er daarna ruimte om voor het hele traject tussen Elst en Oldenzaal een goede en gedetailleerde MER tweede fase op te maken.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom het ministerie bij de MER hogere prognoses hanteert dan ProRail bij de rest van het PHS. Dat klopt niet. De actuele prognoses over de groei van het goederenvervoer die door TNO zijn opgesteld en in 2012 aan de Kamer zijn aangeboden, worden voor alle analyses in het PHS gebruikt. Overigens worden in een MER-procedure altijd de hoogste prognoses gebruikt om de maximale effecten op de leefomgeving in beeld te krijgen.

Waarom doet de Staatssecretaris niet mee aan een onderzoek naar de variant voor een nieuwe spoorlijn van het Havenbedrijf en de regio Oost-Nederland? Ik heb al eerder aangegeven dat het niet mijn keuze is om dat onderzoek te doen. Het staat iedereen vrij om zo'n onderzoek te doen. Een nieuwe noordtak is al eerder onderzocht in de jaren negentig. Zoiets blijkt minimaal 2 miljard te kosten en dat geld is er simpelweg niet. In 2012 is dergelijk onderzoek nogmaals verricht. De kosten blijven zeer hoog en het aantal treinen wordt fors minder. Een dergelijke investering voor maximaal 36 extra treinen per dag is niet te verdedigen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar Vught. In het kader van het PHS zullen er extra goederen- en reizigerstreinen door Vught rijden. De voordelen hiervan liggen op de Brabantroute en in Dordrecht, waar veel minder goederentreinen gaan rijden. Voor Vught wordt bezien hoe een goede inpassing mogelijk is. Daarbij wordt ook naar de verdiepte variant gekeken. De extra kosten voor een verdiepte ligging zijn fors. Ik ben dan ook blij dat de regio bereid is om fors mee te betalen aan een goede oplossing in Vught. In juni 2014 hoop ik een besluit over Vught te kunnen nemen.

Er zijn vragen gesteld over het derde spoor, met name over gevaarlijke stoffen. De Wet Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen is vorig jaar door de

Eerste Kamer aangenomen. Mijn streven is en blijft om het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen af te wisselen binnen de afgesproken risicoplafonds. Daarmee staat vast dat de risico's van het vervoer voor de bebouwde omgeving beperkt blijven tot onder de wettelijke normen. In mijn recente brief over de Betuweroute staat dat ik het voorstel van mevrouw Van Veldhoven ondersteun om gevaarlijke stoffen tijdens de bouwperiode van het derde spoor zo veel mogelijk via de Betuweroute te vervoeren. Volgens mij is daartoe een voorstel gedaan in een algemeen overleg over externe veiligheid. Ik neem het voorstel mee in de uitwerking van het maatregelenpakket dat ik de Kamer na de zomer van 2014 zal toezenden. Dat pakket bevat de aanpak die ik wil volgen om tijdens de bouwperiode het goederenvervoer per spoor zo veel mogelijk te accommoderen met zo weinig mogelijk overlast. Ik zal met alle partijen overleggen, ook met de desbetreffende gemeenten. Het is geen bouwproces van enkele maanden, nee, het is een bouwproces van enkele jaren. De afspraken moeten duidelijk en transparant zijn. Mensen mogen niet ongerust worden. De Kamer kan ervan opaan dat er goed onderzoek komt, waarvan de resultaten naar de Kamer komen. Het belang is groot. Mensen willen duidelijkheid en wij willen dat gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk over de Betuwelijn worden vervoerd.

Kunnen wij een gradatie aanbrengen in het begrip «gevaarlijke stoffen»? Die gradatie bestaat al. In de risicomodellen zit verwerkt hoe risicovol incidenten met verschillende vervoerde stoffen zijn. Als een vervoerder extra veiligheidsmaatregelen treft voor zijn materieel, waardoor de kans op falen kleiner wordt, heeft hij daar primair zelf voordeel van. Meer vervoersruimte ontstaat als de toegenomen veiligheid is verwerkt in het generieke voorgeschreven risicomodel dat voor basisnet wordt gebruikt. Aanpassing van het risicomodel gebeurt pas na grondig onderzoek van het RIVM. Na aanpassing is de extra vervoersruimte in principe beschikbaar voor elke vervoerder.

In het kader van de aanleg van het derde spoor worden ook de mogelijkheden van de binnenvaart goed bekeken. Voor een deel gaat het om kortetermijnvragen. Wat kan snel over? Ik heb hier eerder betoogd dat er al heel goed naar gekeken wordt. Wij zullen een aantal bedrijven wellicht moeten overtuigen: als je gaat investeren, bekijk dan eens of het ook op een andere manier kan. In het kader van het maatregelenpakket voor het derde spoor dat ik voor na de zomer heb toegezegd, zal ik de Kamer ook hierover informeren.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de tarieven van Keyrail in de gebruiksvergoeding op de Betuweroute voor late treinpaden. Bij aanmelding minder dan vier uur voor vertrek worden die tarieven verhoogd met 150% tot 225%. Keyrail en de goederenvervoerders hebben over de tarieven onderhandeld en zijn tot overeenstemming gekomen. De doelstelling is om de verkeersleiding enigszins te ontlasten, maar tegelijkertijd is Keyrail bij uitstek de partij die ervoor moet zorgen dat de slots vol raken en dat er slimmer wordt nagedacht voordat ProRail tot de verdeling overgaat. Sommige slots worden maar voor 30% bereden. Ik kan mij dus wel een betere verdeling voorstellen. Daar wordt nu nadrukkelijk naar gekeken. Mevrouw Van Tongeren heeft eerder gevraagd hoe het met de differentiatie zit. Ook daar wordt naar gekeken. Het kunnen duurzaamheidsaspecten zijn, het kan gaan om geluidsoverlast, het kan gaan om allerlei aspecten. Steeds moet naar een optimum worden gestreefd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris zegt het zelf ook: er wordt te weinig gebruikgemaakt van die slots. Het zou een prachtige functie voor Keyrail kunnen zijn om de beschikbare ruimte, aangewezen door ProRail, zo vol mogelijk te krijgen. Maar dat staat op gespannen voet met een boete als een slot pas vier dagen van tevoren wordt ingevuld. Die boetes zijn flink hoog. Er zijn natuurlijk vervoerders die pas op het laatste

moment weten dat zij een pad innemen. Volgens mij komen wij hierover nog te spreken als wij de capaciteitsverdeling van het spoor behandelen. Ik pleit voor een heroverweging. Er moet een andere methode zijn om die slots op het laatste moment zo vol mogelijk te krijgen. Te denken valt aan andere prikkels in het systeem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Met de prijsverhoging worden vervoerders geprikkeld om eerder na te denken over de inrichting van hun transport. Blijkbaar is er op dit moment behoefte aan zo'n prikkel. Het is geen wet van Meden en Perzen. In overleg moeten steeds op de goede plek de goede prikkels worden gegeven.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben er nog niet helemaal uit. Ik vind dat je op het laatste moment moet bekijken hoe je de slots zo vol mogelijk kunt krijgen.

De **voorzitter**: Dit is geen vervolgvraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik deel de stelling dat slots zo vol mogelijk moeten komen. 70% vrije ruimte in een slot is niet optimaal. Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de concurrentiepositie van het goederenvervoer per spoor ten opzichte van de andere modaliteiten. Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft TNO een assessment laten uitvoeren naar de concurrentiepositie van het Nederlandse spoorgoederenvervoer. Het transport van containers naar drie achterlandbestemmingen staat hierin centraal. Wat bleek uit dat assessment? Dat spoorvervoer aanmerkelijk goedkoper is dan wegvervoer. De keuze tussen spoor, weg en water wordt echter niet alleen gemaakt op basis van kosten, maar ook op basis van tijd, capaciteit, beschikbaarheid en kwaliteit. Sommige goederenstromen lopen gewoon elke week op dezelfde dag, maar soms wil men er stromen tussen hebben. Dat moet mogelijk zijn. Spoor en binnenvaart bedienen daarin elk een eigen markt. Spoor is concurrerend als het gaat om grote volumes over grote afstanden tussen plaatsen met spoorvoorzieningen. Begin 2014 start het KIM een onderzoek naar de deelmarkten van spoor en binnenvaart. Dat zal breder worden. Het moet inzichtelijk maken waarom de concurrentiepositie van het spoor achterblijft. In het kader van Beter Benutten zoeken wij naar een optimum. Ik ondersteun het pleidooi van mevrouw De Boer voor het goederenvervoer.

Ik kom bij het hoofdstukje over het comfort van de reiziger. Mevrouw Van Tongeren, de heer Smaling en mevrouw Van Veldhoven hebben vragen gesteld over de voortgang rond de inbouw van toiletten. Kan het niet sneller? Ik heb met Kamer en NS afgesproken dat er zo snel als redelijkerwijs mogelijk is in alle treinen toiletten aanwezig moeten zijn. NS zal uitsluitend nog treinen kopen waar een toilet in zit. In sprinters waar geen toiletten in zitten, zal er alsnog een worden ingebouwd. Het is een ingewikkelde operatie, die voorbereiding en planning vergt. Er moeten treinen uit de dienstregeling worden gehaald etc. Er zijn 121 sprinters die geen toilet hebben. De NS is bezig met contractbesprekingen over de inbouw van toiletten en verwacht deze besprekingen binnen enkele maanden af te ronden. Ik verwacht de Kamer medio 2014, het liefst voor de zomer, over de planning te kunnen informeren. Ik ben blij dat het sowieso gaat gebeuren, maar wij moeten wel bekijken wat de planning daarbij is.

De heer De Graaf heeft vragen gesteld over de sociale veiligheid. Ik voerde toevallig vandaag een gesprek over veiligheid met een van mijn medewerkers, die een incident had meegemaakt in de trein. Je merkt dat het mensen raakt als het niet veilig is. Met sociale veiligheid op het spoor en in het openbaar vervoer moeten ov-bedrijven zelf heel bewust omgaan. Het gaat dan over buschauffeurs en conducteurs. Decentrale

overheden hebben daarmee te maken in hun gemeente als dat op een station gebeurt. Zij moeten specifieke maatregelen nemen. Ik wil daarbij een ondersteunde, faciliterende rol spelen, bijvoorbeeld door het opstellen van specifieke regelgeving. In de Wet personenvervoer is voor vervoerders de mogelijkheid opgenomen om een reisverbod op te leggen aan personen die ernstige overlast veroorzaken. Dat reisverbod kan in de trein of in het stad- en streekvervoer gelden. Daarnaast wordt gewerkt aan het verankeren in de wetgeving van een verblijfsverbod – dat zijn heel technische begrippen, maar zo werkt het in wetgeving; de Kamer weet dat nog beter dan ik – voor overlastveroorzakers op treinstations en de daarbij behorende voorzieningen. De inzet van politie en het vervolgingsbeleid is de verantwoordelijkheid van de Minister van Veiligheid en Justitie. Het is niemand ontgaan dat hij in dat kader afgelopen week een werkbezoek heeft afgelegd. Ik heb begrepen dat volgende week een AO over de politie-inzet plaatsvindt. Ik was mij er niet van bewust dat dit soort AO's ook plaatsvindt, maar ik kan mij voorstellen dat de Kamer in dat overleg de vraag adresseert hoe het gaat met de politie-inzet en hoe dat lokaal wordt opgelost met een stukje handhaving.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik begrijp dat dit de primaire verantwoordelijkheid is van de Minister van Veiligheid en Justitie. Als je de reiziger centraal zet, is de sociale veiligheid in de trein een cruciaal punt. Ik schrok enorm van het bericht dat het aantal politieposten op stations verminderd dreigt te worden. Ik weet dat het kabinet met één mond spreekt. Ik wil van de Staatssecretaris weten hoe je het product treinvervoer aantrekkelijker houdt als je aan de ene kant zegt dat het aantal gevallen van asociaal gedrag en geweld naar beneden moet ...

De **voorzitter**: Ik denk dat uw vraag duidelijk is, mevrouw Van Tongeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Sociale veiligheid is erg belangrijk. De Kamer weet dat mijn ministerie een programma daarvoor ondersteunt, dat inmiddels tweemaal is verlengd. In het kader daarvan hebben we gesprekken gevoerd met de vakbonden. Daarom hebben we het ook verlengd. Daarin komen vragen aan de orde zoals hoe je mensen traint, hoe je een stukje veiligheid terugbrengt in het werk van conducteurs et cetera. Het blijft echter een samenspel van een aantal factoren. Bedrijven trainen zelf in de trein of de bus. Wanneer zich een incident voordoet, is het belangrijk dat op dat moment wordt gehandhaafd. Er zijn speciale trainingen voor medewerkers en er zijn speciale opsporingsambtenaren, die geen politieagent zijn, maar die wel daaraan invulling geven op stations. Het klopt dat het kabinet met één mond spreekt, ook over de vermindering van het aantal politieposten op stations, maar ik zou de heer Opstelten, die met zijn prachtige stem altijd over politiezaken praat, niet willen verstoren. Als er een AO over de politie-inzet is geagendeerd, moet het daarin aan de orde komen en moet het in die verhouding worden gezien. Ik ga niet over de politie-inzet. Aangezien het AO volgende week wordt gehouden, lijkt mij dat een heel mooie verbinding.

De **voorzitter**: We hebben het nu over een onderwerp dat niet op de agenda staat. Ik twijfelde al om dat te zeggen toen de heer De Graaf erover begon, maar ik wilde de dichterlijke vrijheid enigszins behouden. U hebt nog een kans op een vervolgvraag, mevrouw Van Tongeren, maar het is even een voetnoot bij dit onderwerp.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan doe ik een dringende oproep aan de Staatssecretaris om in overleg te treden met haar collega van Veiligheid en Justitie om te bewerkstelligen dat, ongeacht hoe het maatregelenpakket uitpakt, de veiligheid, de sociale veiligheid en de

aantrekkelijkheid van het product spoor voor de reiziger gehandhaafd worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die oproep heb ik heel goed gehoord. Er vindt ook overleg plaats, voornamelijk met de vervoerders. Daarin komt aan de orde hoe daarmee wordt omgegaan en waar zij tegen aanlopen als het om reizigers gaat. Soms is het de reiziger versus de medewerker. Er zijn verschillende combinaties mogelijk wat betreft sociale veiligheid. Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoe het zit met de toegang van mindervaliden tot de trein. Zoals bekend werk ik samen met ProRail en de NS eraan om het programma inzake toegankelijkheid uitgevoerd te krijgen. Ik heb met de Kamer afgesproken om haar jaarlijks daarover te rapporteren. De laatste rapportage stamt uit maart 2013. Als het een jaarlijkse rapportage is, biedt dat mogelijkheden, want dat houdt in dat ik de Kamer op niet al te lange termijn weer informeer. In 2013 is een aantal mooie voorbeelden te zien geweest van vooruitgang bij de toegankelijkheid. Daaraan wordt stug doorgewerkt: perrons, stations, liften, verhogingen van perrons. Zoals de Kamer weet, is hiervoor 666 miljoen uitgetrokken. Het programma ligt op schema. Ook in het treinmaterieel van de NS wordt voortdurend aan verbeteringen gewerkt. Ik heb zelf met een aantal verenigingen daarover gesproken. Het is belangrijk dat dit gebeurt. De mindervaliden moeten ook kunnen reizen. Ik dank de heer De Rouwe voor het compliment over de goede richting van de brief. Daar moet goed naar gekeken worden. Het is belangrijk dat steeds opnieuw getoetst wordt waar wat nodig is om te zorgen dat de toegankelijkheid wordt verbeterd. De NS is tevens bezig om een oplossing te vinden voor de overbrugging van de kloof tussen de nieuwe Sprinters en het perron op bepaalde stations. Ik ga ervan uit dat het ons lukt om in maart 2014 in de Kamer de rapportage en de voortgang te bespreken, zodat we ook weer kunnen laten zien dat het programma op schema loopt en eventueel waar problemen zijn.

De **voorzitter**: Ik heb een technisch vraagje namens de PvdA-fractie. U had het net over maart en daarvoor over mei. Ik neem aan dat u maart bedoelt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, ik bedoel maart.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit is hartstikke mooi en wordt breed gedeeld in deze commissie. In de brief staat dat het aantal stations zal worden uitgebreid. Station Raalte, waarover een petitie is aangeboden, valt daaronder. Daar is dat probleem concreet aan de orde. Ik ga ervan uit dat dit station erin wordt opgenomen. De Staatssecretaris zou het ook kunnen omkeren. Er worden nu circa 100 stations aangewezen. Nu moeten mensen die gehandicapt zijn en in een rolstoel zitten, zorgen dat ze bij een station komen. Kunnen we het ook omkeren, zodat medewerkers van de NS naar het betreffende station komen? Een van de twee moet immers reizen. Nu ligt het probleem bij iemand die gehandicapt is en die daarom moeilijker bij een station kan komen. We moeten toch bekijken of we dat kunnen faciliteren. Kan de NS dan niet zo ver gaan door dit veel meer uit te breiden? De medewerkers die daarbij moeten helpen, kunnen gemakkelijker bij een station komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is inderdaad zo dat niet op alle stations assistentie wordt verleend en dat ook niet alle materialen aanwezig zijn op alle stations. Dat heeft simpelweg te maken met een aantal criteria dat de NS daaraan stelt. Ik zeg niet op voorhand dat we voor die optie moeten kiezen. Ik vind wel dat de vraag bij de NS neergelegd kan worden. Als de NS bekijkt welke stations deelnemen en wat de criteria zijn, kan ik de vraag voorleggen. Ik begrijp heel goed dat de NS probeert om een

landelijk dekkend netwerk te hebben en dat zo comfortabel mogelijk te maken, zodat de reisafstanden minimaal worden. Ik weet niet of het op alle stations kan. Zoals ik al zei, is er een aantal criteria, maar die criteria kan ik niet zo een-twee-drie reproduceren omdat dit een zaak van de NS is. Ik weet niet of de criteria hier beschikbaar zijn. Ik zal dit zo even navragen. Dan kan ik in tweede termijn melden welke dat zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, een vervolgvraag. Houd u het alstublieft kort.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris zegt dat zij het zal vragen. Het lijkt mij heel goed dat we daarmee beginnen, want anders halen we ons meteen allerlei kosten op de hals. We moeten even kijken wat de mogelijkheden zijn. Ik denk dat de boodschap helder is en dat deze Kamerbreed gedeeld wordt. Mensen die gehandicapt zijn en voor hun mobiliteit afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, kunnen niet de auto pakken en moeten zo veel mogelijk gefaciliteerd worden op dit punt.

De **voorzitter**: Dat is geen vraag. Ik roep er nogmaals toe op om wel een vervolgvraag te stellen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris mag reageren.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik, maar u snapt ook mijn punt. We moeten een beetje snelheid erin houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb wel een vraag. Is het niet gewoon een wettelijke verplichting en hebben wij niet een verdrag geratificeerd waarin staat dat de publieke voorzieningen gewoon toegankelijk moeten zijn? Het is geen gunst – als de NS het voor elkaar kan krijgen, gaan we het bekijken – maar het moet gewoon geregeld worden. Of heb ik het helemaal mis?

Staatssecretaris **Mansveld**: Laat ik één onduidelijkheid uit de wereld helpen: het is geen gunst. Mensen die mindervalide zijn, moeten gewoon kunnen reizen. Dat gaat niet over een gunst, maar over evenwaardigheid. Ik neem de vraag van mevrouw De Boer en die van mevrouw Van Tongeren mee in de rapportage van 2014. Ik plaats ze in dat kader. Zo kan ik even overleg voeren met de NS en maximaal antwoord geven in plaats van dat ik het nu even uit mijn mouw schud.

De **voorzitter**: Dat is een duidelijke toezegging.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij met een duidelijke toezegging, maar misschien kan de Staatssecretaris een van haar ambtenaren raadplegen. Zij zou toch moeten weten of dit een wettelijke verplichting is of gewoon iets wat wij uit goed fatsoen regelen. Volgens mij is het een wettelijke verplichting.

Staatssecretaris **Mansveld**: We hebben het ook over een ingroeiperiode. Het is niet zo dat het allemaal de volgende dag klaar moet zijn. We moeten laten zien dat we een doel bereiken. Ik wil even goed checken, ook wat betreft ingroei, wat de NS doet en wanneer het volledig geregeld moet zijn. Ik begrijp de onrust en de vraag of het allemaal een beetje snel kan overigens goed. Het zijn immers dingen die je in de samenleving als gewoon wilt ervaren. Het betekent wel dat er geïnvesteerd moet worden en dat het daadwerkelijk gebouwd moet worden.

De heer Smaling heeft vragen gesteld over het idee van mevrouw Prommenschenckel om liften aan treinen te bevestigen. Ik ben in gesprek met de NS en heb mevrouw Prommenschenckel gesproken. We hebben

een brede bijeenkomst met technische experts georganiseerd. De betreffende vereniging heet leder(in). Ook mevrouw Prommenschenkel heeft daar haar ideeën toegelicht en enkele zaken verhelderd. Zo is ook duidelijk geworden dat bij het type lift dat zij voorstelt, wettelijk vereist is dat er persoonlijke assistentie wordt verleend. De reiziger kan de lift dus niet zelf bedienen. Verder blijken er ook allerlei technische aspecten aan te zitten. Je kunt ze haken en ogen noemen, maar ik noem ze meestal uitdagingen. Mijn uitgangspunt is dat de toegankelijkheid zo veel mogelijk verbeterd moet worden. Daarover zijn we in gesprek. Er zullen vervolgsprekken met mevrouw Prommenschenkel plaatsvinden. Ik vind het heel goed dat mensen die zelf gehandicapt zijn, meedenken. Immers, zij zijn uiteindelijk de gebruikers ervan. Dit waren de details over haar specifieke lift.

De heer **Smaling** (SP): Ik dank de Staatssecretaris voor het antwoord. Het is prima dat we verder blijven denken, maar ik zie daar nog geen voortgang in die leidt tot een oplossing van dit probleem. Kan de Staatssecretaris daar iets concreter in zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei net al dat er brede bijeenkomsten komen. Het specifieke voorstel van mevrouw Prommenschenkel heeft niet tot gevolg dat de reiziger zelf de lift kan bedienen. Daarvoor is assistentie nodig. Dat houdt een stukje organisatie in. De vraag is of er dan een andere of een betere optie is of dat we op een aantal punten initiatief moeten nemen. Het is belangrijk dat er voortgang is en dat die club bij elkaar komt en in gesprek blijft met mevrouw Prommenschenkel. Ik houd de Kamer op de hoogte van de voortgang daarin. Men moet blijven wegen welke oplossing waar het beste soelaas biedt. Ik verwacht niet dat de reiziger uiteindelijk zelf eenvoudig op elk station in elke trein zal komen. Dat zal denk ik niet overal kunnen, maar er zal wel overal een oplossing komen.

De heer **Smaling** (SP): Ik zou graag zien dat de Staatssecretaris het net iets anders formuleert, namelijk dat zij zegt dat op 1 januari 2015 de meeste mindervaliden op eigen kracht of met de noodzakelijke hulp de trein in kunnen. Vanuit zo'n doelstelling kun je terugredeneren naar de wijze waarop je het gaat aanpakken, maar nu gaat het omgekeerd en blijft voor mij toch iets te veel hangen of we ergens uitkomen.

Staatssecretaris **Mansveld**: De wens van mevrouw Prommenschenkel was zelfstandige toegankelijkheid. Het idee was dat die lift dat zou bieden. Uiteindelijk blijkt dat het met deze lift niet kan, gezien de wetten en de afspraken die we hebben over de wijze waarop dat vormgegeven moet worden. Dit betekent niet dat we moedeloos bij de pakken neerzitten, maar wel dat we op zoek gaan naar nieuwe mogelijkheden. Het is wel een techniek die mogelijk moet zijn. We zitten niet bij de pakken neer, maar blijkbaar was het idee waar we goede hoop op hadden gevestigd, niet mogelijk. Op een aantal stations waar toch assistentie is, zou het een heel goede mogelijkheid zijn omdat die assistentie er is. Daar wordt naar gekeken. Dit onderwerp heeft in de tijd dat ik hier ben in bijna elk AO op de agenda gestaan. Het heeft mijn aandacht.

De heer **Smaling** (SP): Maar hebben we aan het eind van het jaar iets?

De **voorzitter**: Het is het gebruik om via de voorzitter nog een vervolgvraag te stellen, maar u hebt er al een gesteld, mijnheer Smaling. U kunt uw tweede interruptie gebruiken; dat kan. U zoekt naar iets concreets. Ik heb dat helaas ook niet gehoord. Helaas. U komt er niet uit samen. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Misschien was mijn antwoord niet helemaal volledig. Ik zal wat concreter worden. Ik neem in de voortgangsrapportage mee welke mogelijkheden er zijn en wat de termijnen zijn, zodat duidelijk wordt hoe snel het concreet zou kunnen worden.

De **voorzitter**: Dat noteren we als toezegging.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Tongeren begon over de gele borden op stations. De NS heeft aangegeven voornemens te zijn om het aantal gele vertrekstaten – wat bij ons «geel bord» heet, blijkt «vertrekstaat» te heten – te verminderen omdat blijkt dat ze minder gebruikt worden. Gezien mijn leeftijd ben ik opgegroeid met de gele borden. Hoewel de app heel goed blijkt te werken, is het toch een stukje nostalgie. Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens dat er goede informatie over vertrektijden moet zijn op stations. Nu wil het toeval dat ik recentelijk de president-directeur van de NS sprak. Hij heeft toegezegd om nog eens goed te kijken naar het weghalen van de borden en te bezien hoe dat traject zorgvuldig kan zijn in gesprek met de consumentenorganisaties. Ik wacht even af hoe de NS hiermee omgaat. Ik ben heel blij dat de NS in gesprek gaat met de consumentenorganisaties over de wijze waarop hier invulling aan wordt gegeven en dat deadlines of tijdstippen even niet aan de orde zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren, u hebt geen interrupties meer, maar goed, heel kort dan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Slechtzienden hebben een loep nodig om de borden te lezen. Op dit moment worden ze weggehaald. Ik heb op twee stations gezien dat ze werden weggehaald. Ik ben blij met het gesprek ...

De **voorzitter**: Dit is niet heel kort.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nou, jawel. Het gaat om de vraag wat we doen voor de mensen die er nu last van hebben.

De **voorzitter**: Uw vraag is helder.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal de zorgen van mevrouw Van Tongeren overbrengen.

De heer De Rouwe heeft gevraagd hoe ik ervoor ga zorgen dat de NS de dienstregeling beter afstemt met de regionale vervoerders. Mijn pleidooi is en blijft dat uiteindelijk niet «van station tot station» maar «van deur tot deur» belangrijk is voor de reiziger. Dat moet het doel zijn en dat moet het comfort zijn dat we de reiziger bieden. Om dat te bereiken moeten vervoerders intensief samenwerken. Wat mij betreft zouden vervoerders continu met elkaar in gesprek moeten zijn over de vraag hoe ze dat bereiken, en dus zeker over zaken als de dienstregeling. Ik sluit mij aan bij de motie-De Boer/Hoogland, die eerder over deze kwestie is ingediend. De afstemming van de dienstregeling 2014 van de NS met de regionale vervoerders is niet goed verlopen. Arriva en Veolia hebben mij hierover vorige week een brief gestuurd. Ik heb de NS hierop aangesproken. In onderling overleg hebben de NS en de regionale vervoerders diverse problemen in de huidige dienstregeling inmiddels zo goed mogelijk opgelost. Ik heb erop aangedrongen dat ze de rest van de problemen, toekomstige problemen en alle uitdagingen die er liggen gezamenlijk oplossen. Ik heb de NS gevraagd, het initiatief te nemen voor de verbetering van het overleg. Doel daarvan is in ieder geval om eerder in beeld te brengen welke wijzigingen gevolgen hebben voor elkaar. Ik zal Arriva en Veolia vragen om mij te informeren als het overleg niet tot de

gewenste verbeteringen leidt. Ik voel mij dan wel een beetje een schooljuf. Dit hardop gezegd hebbende, vind ik dat vervoerders echt met elkaar goed eruit moeten komen. Als het goed is, hebben de vervoerders exact hetzelfde doel: de reiziger bedienen. Als een reiziger in een trein stapt, moet hij ervan kunnen uitgaan dat de vervoerders onderling voor de kwaliteit die ze bieden, overleg voeren en dat de reiziger daar soepel mee kan reizen. Ik ben van plan om in de nieuwe vervoerconcessie aandacht te besteden aan de onderlinge afstemming met andere vervoerders, bijvoorbeeld over nieuwe dienstregelingen. Als wij in ons land van deur tot deur willen reizen op de manier waarop volgens mij alle vervoersorganisaties denken over reizigers, kan ik mij niet voorstellen dat ze er niet onderling uitkomen.

De heer De Rouwe heeft gevraagd welke beelden ik in mijn hoofd heb over de hoofdrailnetconcessie. Juist om aan de behoefte van de Kamer tegemoet te komen om al vroegtijdig van gedachten te wisselen over de inhoud van de concessie, heb ik toegezegd de conceptconcessie, die voor advies naar de consumentenorganisaties en overheden gaat, met de Kamer te delen. In het verleden ging dat anders. Inertijd werd inderdaad eerst de hele ronde gedaan, waarna de concessie naar de Kamer ging. Dat doe ik niet. Ik vind dat zij gelijk naar de Kamer moet. Dat gebeurt eind maart 2014. Formeel is de voorhang bij de Kamer pas voorzien voor de zomer van 2014. Over enkele weken is het eind maart. Ik denk dat het goed is dat de Kamer nu niet enkele beelden van mij krijgt die nog beelden zijn, maar dat zij een conceptconcessie krijgt waarin zij in samenhang kan zien waartoe de beelden uiteindelijk leiden. Overigens vroegen mevrouw De Boer, mevrouw Van Veldhoven en enkele andere leden hier ook naar.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of de financiële kaders van de nieuwe vervoerconcessie de juiste waarde weerspiegelen van de onderhandse gunning. In 2011 ten tijde van de HSA-problematiek en vorig jaar bij het maken van de afspraken over de Fyra zijn de belangrijkste financiële kaders van de vervoerconcessie overeengekomen. Die informatie heeft de Kamer gekregen. In beide gevallen is de marktconformiteitstoets uitgevoerd. Hierover is de Kamer geïnformeerd.

De heer De Rouwe sprak over de prikkels. We hebben het al eerder erover gehad: de NS krijgt een boete, maar die betalen we met z'n allen; is dat wel juist? Ik heb al eerder aangegeven dat de NS echt niet blij is met een boete. De NS vindt dat voor de beeldvorming niet al te gelukkig. Als je bij de NS werkt, is zo'n boete lastig. De heer De Rouwe vraagt of er geen andere prikkel kan komen. Ik heb aangegeven dat ik in deze concessieperiode prestatieverbetering als maatstaf gebruik voor de keuze voor de aanbesteding tot 2025. De meetpunten daarbij zijn de prestaties van de NS op de hsl en de evaluatie in de midterm review van 2019. De heer De Rouwe vroeg of we niet moeten nagaan hoe het met de concessie zit. Daarom nemen we er een midterm review in op. Die komt in 2019. Ik denk dat het goed is dat je, als je voor een periode van tien jaar zaken afspreekt, op de helft nagaat hoe het loopt. Het is de vraag of dat gelijk moet leiden tot het intrekken van de concessie. De heer De Rouwe zei zelf ook al dat je dit misschien niet direct moet doen, maar zocht naar iets zwaarders dan de prikkels. Een grote evaluatie in 2019 is belangrijk omdat we dan verder kijken in de toekomst. Mevrouw Van Veldhoven vroeg of er ook bij decentralisaties moet worden geëvalueerd en, zo ja, wanneer dat dan zou moeten gebeuren. Volgens mij is afgesproken dat dit in 2020 zou zijn. Je komt dan in een periode dat je het geheel weer overziet. Ik denk dat dit ook een prikkel is voor een vervoersorganisatie omdat dan nieuwe keuzes worden gemaakt voor de toekomst. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat een boete wel de juiste prikkel is. Ik ben het ook met hem eens dat je zoekt naar andere zaken dan alleen een financiële boete. Ik zou het op deze manier willen invullen, met een midterm review, waarbij we ook bekijken hoe het speelveld eruitziet, zoals de situatie in Europa. De

midterm review van een concessie kan tot andere prikkels leiden of tot de afspraak dat in de tweede helft van de periode andere zaken worden gedaan. Daar zoek ik naar met de Kamer. Je moet je afvragen of je niet moet kijken naar andere impulsen in plaats van tien jaar hetzelfde doen. De heer De Rouwe vroeg wat de rol van de ACM is en wat er met de adviezen van de ACM is gedaan. De ACM heeft in 2011 de Marktscan Personenvervoer per spoor gepubliceerd en deze meer recentelijk geactualiseerd. Elementen uit deze adviezen, zoals het vergroten van de transparantie, behoren tot mijn inzet. Ik denk dat dit belangrijk is. Ik heb aangegeven dat ik de aanbeveling van de ACM om in de concessie de toegang van andere vervoerders tot diensten en voorzieningen te regelen, met wetgeving wil regelen. Het wetsvoorstel daarover voorzie ik rond de zomer van 2014 aan de Kamer te sturen.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe heeft een vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Tenzij er op dit punt nog een nadere beschouwing komt.

De **voorzitter**: Dat weten we natuurlijk nooit van tevoren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat klopt.

De **voorzitter**: Daarvoor kijken we even naar de Staatssecretaris. Komt er nog meer beschouwing op dit punt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, want ik ben aangekomen bij de managementaanbesteding, een punt van de heer De Graaf. Dat is een iets andere beschouwing, die niet bij de heer De Rouwe hoort.

De **voorzitter**: Dan is het de hoogste tijd voor een interruptie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Neemt de Staatssecretaris alle adviezen van de ACM uit 2011 over?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niet alle adviezen paraat. Over het algemeen weeg ik adviezen en neem ik die niet zomaar over. Ik zal bekijken of ik daar in tweede termijn op kan terugkomen als ik de adviezen in beeld heb.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op zichzelf is dat prima. Een suggestie kan zijn om, als in maart de conceptconcessie aan de Kamer wordt gestuurd, een overzicht te hebben van de adviezen van de ACM rond die concessie. Misschien is het prettig om dan een reactie te hebben van de Staatssecretaris op die adviezen waaruit blijkt of ze die overneemt. Het hoeft wat mij betreft niet zo meteen heel snel afgeraffeld te worden, maar ik zou er graag een uitgebreide reactie op hebben.

De **voorzitter**: Uw voorstel is helder. Kunt u dat doen, Staatssecretaris?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga na of het in tweede termijn kan en anders kom ik er op een andere manier op terug. Ik wil er een goed antwoord op geven.

De heer De Graaf heeft gevraagd of we eventueel willen overgaan op een managementaanbesteding van de NS. We hebben voor de periode 2015–2025 de onderhandse gunning afgesproken. Dat is gebeurd met de steun van de Kamer. Voor de periode na 2025 zijn de plannen vanuit Europa bepalend. Recentelijk waren er ook weer berichten over hoe dat in Europa loopt. Indien aanbesteding op dat moment aan de orde zou zijn, dan zou een managementaanbesteding te overwegen zijn. Op dit moment

is dat echter een als-danbewering. Tot 2025 houden we ons aan de onderhandse gunning.

Ik kom bij het onderwerp geluid en trillingen. Recentelijk is hierover min of meer een ander AO geweest vanuit de invalshoek van de leefomgeving. Spoor speelt daar natuurlijk een rol in.

De heer De Rouwe en mevrouw Van Veldhoven vroegen naar de stand van zaken in de pilot geluid in Lansingerland. De pilot bestaat uit twee fasen. De eerste is het aanbrengen van geluidsabsorberende platen. De effectiviteit daarvan is gemeten en wordt uitgewerkt. De proeven lopen nog. Ik ga ervan uit dat ik de Kamer de eerste conclusies op basis van de resultaten eind februari kan melden. Dan geef ik gelijk het vervolg aan van de pilot.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Staatssecretaris is recentelijk op bezoek geweest bij de stichting Stop Geluidsoverlast HSL. De stichting heeft om uitbreiding van de pilot gevraagd, namelijk met een prototype van een kap. Ik krijg daarop graag een nadere reactie. Volgens mij zit deze kap nu niet in de pilot. Is de Staatssecretaris bereid, die mee te nemen of in ieder geval een serieuze kans te geven?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb met de actiegroep gesproken. Ik heb eerder al gezegd dat ik het een zeer goed georganiseerde actiegroep vind. De actiegroep heeft mij zijn plan overhandigd. Ik heb gezegd daarop te zullen reageren. Dat heb ik nog niet gedaan, maar ik kijk er wel naar en zal met een reactie komen. Het gaat over de overkapping van 100 of 150 meter; ik ken de exacte afstand niet uit mijn hoofd. Zo ga ik daarmee om. Twee AO's lopen naast elkaar, maar ik herhaal dat ik er een reactie op zal geven.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het gaat volgens mij om 100 meter. Wanneer komt de Staatssecretaris met haar reactie en is zij bereid, deze cc aan de Kamer te sturen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Natuurlijk ben ik daartoe bereid. Ik zal mijn best doen om binnen vier weken die reactie te geven.

De heer Smaling heeft gevraagd naar aanpassingen rondom trillingen op het spoor in Arnhem en Utrecht. Op dit moment wordt de Beleidsregel trillinghinder spoor aangepast, zodat de vernietigde tracébesluiten van de sporen in Utrecht en het spoor in Arnhem alsnog doorgang kunnen vinden en geen vertraging zullen oplopen. Met de beoogde aanpassing zal tegemoetgekomen worden aan de opmerkingen van de Raad van State. Zo zal onder andere afgezien worden van het uitsluiten van 2% van de hoogste meetwaarde. De berekeningswijzen worden verduidelijkt, zodat er reproduceerbare metingen gedaan worden. Bij het tracébesluit wordt gekomen tot een betere beschrijving van incidenten in metingen die niet meegenomen worden. Dit alles moet leiden tot een betere reproduceerbaarheid van meetgegevens en een betere onderbouwing van het aspect trillingen in ontwerp-tracébesluiten.

Mevrouw Dik-Faber, die nu waarschijnlijk naar de plenaire zaal is, heeft gevraagd naar de stand van zaken rondom de elektrificatie. Het onderzoek met provincies, bedrijfsleven en de vervoerders loopt. Dit voorjaar ga ik op basis van de resultaten het gesprek aan om de mogelijkheden voor vergroening van elektrificatie te bespreken. Zoals ik al eerder heb gemeld, ligt de bal voor de financiering primair bij de decentrale overheden. Wel onderzoeken we gezamenlijke innovatieve financieringsmogelijkheden. Van een aantal daarvan heeft de Kamer al meegekregen dat stukken tracé in cofinanciering worden gerealiseerd.

Er is gevraagd welke maatregelen ik tref voor de bewoners langs het spoor in Rosmalen. Op dit moment kan ik helaas weinig voor hen doen. Ik begrijp dat enkele omwonenden op dit moment trillinghinder onder-

vinden en deze in verband brengen met een nieuw kunstwerk dat geplaatst is voor het spoor. Dat is gedaan vanwege de omlegging van de Zuid-Willemsvaart door Rijkswaterstaat. In het tracébesluit is het aspect trillingen niet aan de orde geweest. Er zijn voorafgaand aan de werkzaamheden geen metingen verricht. Derhalve is er geen nulmeting. Door het ontbreken daarvan kan niet nagegaan worden of er een toename is van de trillingen. Desondanks heeft ProRail onderzocht of er doelmatige maatregelen te nemen zijn waarmee de hinder als gevolg van trillingen kan worden verminderd. Deze maatregelen blijken niet mogelijk te zijn. Kortgezegd staat het de bewoners vrij om bij mijn ministerie een verzoek tot nadeelcompensatie in te dienen. Dit is de stand van zaken.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de kwartierdienst op de Valleilijn en de decentralisatie van Ede-Wageningen-Arnhem. Recentelijk heeft de ChristenUnie verschillende vragen gesteld over de Valleilijn. De Kamer ontvangt deze week of volgende week mijn reactie daarop, inclusief mijn reactie op de kwartierdienst. Het onderwerp van de decentralisatie komt af en toe voorbij. Dat leeft bij een deel van de Kamer. We hebben daarover een lijn afgesproken en er is een motie over aangenomen. Tot de midterm review vinden geen nieuwe decentralisaties plaats.

Ik ben heel blij dat er een besluit is genomen over Zwolle-Herfte. Er is gevraagd of dit toekomstvast is. Ja. Er is heel bewust gekozen voor de variant die, ook als er toekomstige verdere investeringen plaatsvinden, robuust en toekomstvast is. Verdere investeringen zijn aan de westzijde voorlopig niet noodzakelijk. Ik ben heel blij dat voor deze variant is gekozen, juist omdat deze een goede keuze is in verband met mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de pilot ERTMS waarover vanochtend in het andere AO werd gesproken, op emplacementen bij Zwolle kan worden gehouden. Ik kan daar nu niet op vooruitlopen. Ik zal bezien of dat mogelijk is. Dan kom ik er automatisch op terug bij de Kamer.

De heer Smaling heeft een vraag gesteld over het nachtnet. Enkele maanden geleden heb ik in een brief aan de Kamer de afwegingen toegelicht tussen veiligheid van de baanwerkers en de treinen voor de reizigers. Werkzaamheden voor aanleg en onderhoud zijn nu eenmaal nodig en de veiligheid van de baanwerkers is uiteraard heel belangrijk. Een collega van de heer Smaling is al eerder begonnen over de mobiele schermen en dergelijke. Ik heb ProRail en de NS gevraagd na te denken over innovatieve mogelijkheden om de treindienst zo min mogelijk te hinderen. Buitenlandse oplossingen zijn hierbij zeker interessant. Het is ook goed dat landen onderling kijken naar spoorproblemen die voorbijkomen, zeker als het gaat over onderhoud van infrastructuur. We weten allemaal dat dit overal moet gebeuren, dus waarom zou een briljant plan uit Frankrijk niet hier kunnen? Het is niet altijd toepasbaar. Dat hangt ook een beetje af van de veiligheidsnormen en dergelijke. De mogelijkheden die de heer Smaling noemde, hebben we al eerder overgebracht aan ProRail. Gezien het onderhoudsprogramma – er vindt veel onderhoud aan het spoor plaats – is het belangrijk dat men nadenkt over innovaties. Er spelen verschillende belangen naast elkaar. Ik vind dat er naar verschillende mogelijkheden gekeken moet worden. De suggesties van de heer Smaling heb ik al eerder overgebracht, maar ik zal nogmaals de moeite nemen om die onder de aandacht van ProRail te brengen.

Mevrouw Van Veldhoven sprak over ProRail en de overdracht van het juridisch eigendom aan de Staat. Zij vroeg zich af wat er zo ingewikkeld is aan de overdracht van vermogensbestanddelen aan de Staat. De overdracht resulteert erin dat het juridisch eigendom bij de Staat komt, maar het economisch eigendom bij ProRail berust. Zowel het RVOB als ProRail krijgt daarbij een rol ten aanzien van de infrastructuur. De complexiteit om daarover sluitende afspraken te maken is groter dan indertijd is gedacht. Het streven is om dit jaar de overdracht te bewerkstel-

ligen. Het gaat meer om de techniek van de overdracht die hierbij vertragend werkt.

Er is gevraagd waarom het aantal STS-passages is toegenomen.

Vanochtend hebben we het hier al even over gehad. Ik heb de cijfers over 2013 nog niet. Die zullen binnenkort in consultatie gaan. In juni kom ik altijd met de definitieve cijfers en de beoordeling daarvan. Zoals ik vanochtend in een ander AO heb toegelicht, zien we dat het aantal STS-passages niet direct verder lijkt te dalen, maar ik ken de cijfers over 2013 nog niet. Tegelijk hebben we gezien dat het aantal passages met een hoog risico wel dramatisch afneemt. Ik ben heel benieuwd hoe de verhoudingen in 2013 zijn en naar de analyse daarvan. Die komt dan ook naar de Kamer. Ik vind het heel belangrijk dat we naar een trend kijken en naar de differentiatie daarbinnen en dat we niet sec het bruto-aantal als de weg nemen. Zoals ik al zei, als het aantal STS-passages met een hoog risico zo dramatisch afneemt, doen we blijkbaar ook nog iets wat effect heeft daarbinnen. Daar kom ik dus op terug.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven heeft hierover een vraag. Mevrouw De Boer, als ik het goed heb, hebt u uw interrupties al verbruikt. Het woord is aan mevrouw Veldhoven, misschien wel namens mevrouw De Boer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Inderdaad mede namens mevrouw De Boer. We hebben het hier inderdaad vanochtend over gehad. Ook dat was een vol AO. Het is toen niet helemaal gelukt om uitgebreid in te gaan op de meer gedragsgerelateerde onderdelen van de STS-passages die er nog zijn. De expliciete vraag aan de Staatssecretaris is of zij daarop kan terugkomen in de rapportage. Het is fijn dat men alert is bij de hogerisico-passages, maar ook de andere passages moeten we verminderen. Voor een deel gaat het om techniek, maar een ander deel is gedrag. Wat kunnen we daaraan doen? Hoe kunnen we hen alert maken? We kunnen constateren dat het eigenlijk om een beperkt aantal seinen gaat waarbij het vaak voorkomt. Door 1% van alle seinen rijden we blijkbaar met elkaar heen. Wat kunnen we aan de gedragscomponent doen? Kan de Staatssecretaris daarop ingaan in haar brief?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb vanochtend gezegd dat er zelfs nog een component is: de planning. Hoe ga je met de planning om? Wat gebeurt er als je de planning verandert? Ik zal daarop terugkomen in mijn reactie op het rapport en zal dat in samenhang brengen met elkaar. Die zaken hangen namelijk samen. Op het moment dat je de cijfers hebt en beoordeelt, moet je de andere componenten ertegenaan zetten, want het kan niet alleen geïsoleerd de techniek zijn. Het gaat ook om gedrag en een stuk planning. Dat gebeurt op andere plekken.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de overweg bij het Laantje van Alverna bij Heemstede. Ik ben er nog nooit geweest, maar het klinkt heel romantisch. Er is uitgebreid geantwoord op schriftelijke vragen van de ChristenUnie over de opheffing van deze overweg. Ter toelichting, het betreft een private weg die alleen bedoeld is voor direct omwonenden. Tussen de omwonenden en ProRail vindt goed overleg plaats. Dat de overweg soms ook door recreanten wordt gebruikt, doet in dit geval niets af aan het private karakter. Van verjaring van de juridische status door recreatief gebruik is hierbij geen sprake, zoals ik in de beantwoording van de schriftelijke vragen heb toegelicht.

Er is om mijn aandacht gevraagd voor het feit dat de regeling geldt terug bij vertraging alleen geldt bij de NS. Een dergelijke regeling is een zaak van de vervoerder en zijn concessieverlener. In de vervoerconcessie hoofdrailnet staat dat de NS zo'n regeling moet hebben. De GTBV-regeling is altijd alleen van de NS geweest. In het kader van de ketengedachte verwacht ik dat de vervoerders proberen tot een gezamen-

lijke regeling te komen. Er zijn een heleboel zaken die we met meerdere vervoerders gezamenlijk moeten regelen. De Kamer kent mijn inzet wat betreft de grotere problemen via het Nationaal Openbaar Vervoerbestuur (NOVB). Ik zal de regionale vervoerders en de NS nadrukkelijk blijven benaderen over het feit dat we een gezamenlijk doel hebben en dat het belangrijk is dat we gezamenlijk oplossingen leveren.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het staat met de uitvoering van de motie over stopcontacten in de trein. De motie is nog niet zo oud, volgens mij van eind vorig jaar. In mijn reactie op de motie heb ik gemeld hoe ik dit onderwerp zal meenemen in de nieuwe vervoerconcessie. Het inbouwen van stopcontacten in bestaande treinen is niet zo eenvoudig. Als je midden in je huiskamer een stopcontact wilt, blijkt dat ook altijd weer heel ingewikkeld te zijn. Je kunt een verlengsnoer nemen, maar als je het mooi wilt inbouwen, moet er toch echt gefreesd worden. Stopcontacten op stations vind ik een heel interessante gedachte. Ik moest glimlachen bij het beeld van mevrouw Van Tongeren dat er een paar mensen aan een stopcontact in het dak hangen. Ik zal dit punt bespreken met de NS en ProRail. De Kamer kent mijn wens voor comfort en laagdrempeligheid daarin. Ik neem het mee en kom erop terug.

De voorzitter: Tot zover de beantwoording van de Staatssecretaris in eerste termijn. Een persoonlijke noot, ik heb thuis ooit twee stopcontacten aangelegd. Dat wordt gewaardeerd vanwege de liefde die erin zit, maar niet vanwege het resultaat. Daarom zal ik er verder niets over zeggen. Ik zie dat mevrouw Van Tongeren nog een vraag heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het wordt zeker gewaardeerd dat u mevrouw Van Tongeren hoog hebt zitten, maar het is mevrouw Van Veldhoven die nog een vraag heeft. Ik zou haast zeggen «waar het hart vol van is ...», maar laat ik zover niet gaan. Op twee vragen heb ik het antwoord nog niet duidelijk naar voren horen komen. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd of zij kan toezeggen dat wordt onderzocht welke combinaties van gevaarlijke stoffen we misschien nog meer zouden moeten vermijden – bijvoorbeeld DSM en het Havenbedrijf Rotterdam hebben daar ervaring mee – of welke best practices we breed zouden kunnen toepassen om het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor nog veiliger te maken. Ook krijg ik graag een korte reactie op het feit dat mensen in een deel van Brabant, voornamelijk in Oudenbosch en omgeving, zich erg overvallen voelen door het besluit in verband met de Wet basisnet. Blijkbaar is daar iets niet goed gegaan.

De voorzitter: Gaat u ermee akkoord dat in tweede termijn op deze onderwerpen wordt gereageerd? U kunt dan nog doorvragen als dat nodig is.

De heer **Smaling** (SP): Ik kom nog even terug op het onderwerp waarmee de Staatssecretaris begonnen is: het goederenvervoer in Oost-Nederland. Ik wist niet precies wanneer zij daarmee klaar was. Ik heb gehoord dat er 1 juni van dit jaar een voorkeursbeslissing komt. Een beetje scherp stellend – dat is niet vervelend bedoeld – krijg ik de indruk dat de Staatssecretaris liever heeft dat de Kamer nu gewoon niet meer zeurt over dit onderwerp tot 1 juni 2014 omdat zij dan zal horen wat het orakel heeft besloten. Maar er is natuurlijk toch sprake van allerlei voortschrijdend inzicht. Het is natuurlijk ook de taak van de Kamer om ...

De voorzitter: Mijnheer Smaling, ik begrijp dat het onderwerp belangrijk is, maar dit lijkt op het begin van een tweede termijn. En die hebben we.

De heer **Smaling** (SP): Ik dacht het zo slim aan te pakken.

De **voorzitter**: Ik vind het goed dat u uw vraag stelt, maar dan verzoek ik u wel om die te stellen.

De heer **Smaling** (SP): Oké, dan heel kort. De vraag is of ik het goed begrijp dat de Staatssecretaris gewoon liever heeft dat we dit parkeren tot 1 juni 2014 en pas daarna weer de draad oppakken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Laat ik één ding vooropstellen: ik vind zeker niet dat er wordt gezeurd. Absoluut niet. Ik ben in Oost-Nederland geweest en ik spreek regelmatig bestuurders daar. Ik weet dat men daar erg druk is met het goederenvervoer. Ik weet ook dat men het belangrijk vindt. Ik heb ook de mensen in Bathmen gezien. Ik bedoel zeker niet dat de Kamer zeurt. Ik heb wel gezegd dat ik een besluit zal nemen. De Commissie voor de m.e.r. brengt advies uit. Dat kan ik naast mij neerleggen. Uiteindelijk heb ik besloten om het advies over te nemen in de zin dat de informatie anders gebundeld is en dat er een aanvullende inspraakperiode is gekomen. Ik heb ook gezegd dat de consequentie daarvan is dat ik nu geen besluit neem en dat het een aantal maanden gaat duren. Een aantal mensen zal boos zijn en zeggen: ja, maar ik wil duidelijkheid en nu gaat het weer langer duren.

De **voorzitter**: Nu grijp ik in. Dit is echt een herhaling van wat eerder is gezegd. Ik stel voor dat we nu beginnen met de tweede termijn, waarin iedereen twee minuten spreektijd heeft. Ik stel daarnaast voor dat we geen interrupties doen en dat we bij de beantwoording wel interrumperen. Dat is een keuze. Ik zie dat de leden hiermee kunnen instemmen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de toezegging rondom de gele borden. Voor toeristen, voor mensen die nog net iets met een loep kunnen lezen en voor momenten waarop er een storing is, is het heel handig om meer dan één geel bord per station te hebben. Ik ben benieuwd naar de uitkomst hiervan. Ik ben blij met de toezegging dat er zal worden bekeken of het mogelijk is om stopcontacten, laadpunten, op stations te plaatsen. Dat bespaart mij een motie.

De grote zorg rond het goederenvervoer in Oost-Nederland is bij mij absoluut niet weggenomen. Ik denk niet dat ik de enige ben. We hebben nu in Groningen een grote zaak rond schadeclaims in verband met trillingen, scheuren in huizen en overlast. We willen niet dat er een soortgelijke claim komt vanwege het enorme goederenvervoer in Oost-Nederland. Mensen zeggen daar: dat is belangrijk voor de bv Nederland, maar wij bewoners zijn hiervan de dupe. Ik maan de Staatssecretaris om toch nog meer te kijken naar de mogelijkheden van de Betuweroute.

Minister Opstelten kan erop rekenen dat ik in het VAO Politieonderwerpen terugkom op de spoorwegpolitie. Dat waren mijn twee minuten, denk ik.

De **voorzitter**: Minister Opstelten is gewaarschuwd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het gaat mij erom dat er afstemming kan plaatsvinden tussen beide bewindspersonen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik nodig de Staatssecretaris uit om de draad op te pakken waar zij hem net heeft neergelegd. De Staatssecretaris zei dat zij kijkt naar de MER. In mijn optiek heeft de MER niet het juiste schaalniveau. Een MER moet tot een keuze leiden of je wel of niet linksaf slaat in Elst. Ik leg de Staatssecretaris voor om er ook op die manier naar te kijken. Er moet niet eerst een deelgebiedje worden geëvalueerd waarna op basis daarvan een voorkeursbesluit wordt genomen. Je moet ook een scenario kunnen uitstippelen waarbij er in Elst niet linksaf wordt geslagen.

Dat wil ik graag toch nog even onder de aandacht brengen. Het gaat toch om 2.500 gezinnen, om een grote afname van leefkwaliteit, huizenprijzen en andere zaken. Het is geen klein bier – ik houd ook meer van groot bier – maar het is echt een heel groot punt.

Nog een klein dingetje naar aanleiding van de antwoorden op de vragen over de mindervaliden en de trein. Het schijnt dat het in andere landen wel lukt om zonder hulp met die lift de trein in te komen, zelfs in Thailand. Ik geef overigens toe dat ik gesouffleerd werd bij dit punt. Misschien kan de Staatssecretaris daar toch nog even iets over zeggen. Het is voor mij geen optie dat de NS het niet wil omdat men het te moeilijk vindt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb gevraagd om de regio Oost-Nederland erbij te betrekken, maar ook om met de regio het besluit te nemen. Het is mooi om besluiten te nemen als ze makkelijk of positief zijn. Ik denk daarbij aan Herfte. Overigens maak ik nog een compliment voor de impuls die daar gegeven wordt; dat is echt goed. Mijn vraag was dus niet zozeer om overleg te voeren met die regio, aangezien dat vanzelfsprekend is, maar of de Staatssecretaris echt bereid is om met de regio het besluit te nemen en daarin de ruimte te bieden.

Ik kom te spreken over de binnenvaart en Oost-Nederland. Ik begrijp van ieder de goede wil om de binnenvaart optimaal te benutten, maar ik mis tot op heden een op de binnenvaart gericht plan van aanpak voor Oost-Nederland, waarbij maximaal ingezet wordt om te voorkomen dat over het spoor moet worden gegaan. De inzet van de binnenvaart is nu algemeen, maar ik zou die specifieker voor Oost-Nederland willen terugzien in een analyse om te zien wat je eruit kunt halen.

Wat het CDA betreft, moet het mogelijk worden in de toekomst om een concessie voor een regionaal net of het hoofdrailnet te ontnemen op het moment dat het niet goed gaat. Ik heb het dan niet over wissewasjes.

Daar moeten we namelijk echt verre van blijven. Deze maatregel moet als stok achter de deur worden gebruikt. Ik overweeg op dat punt een motie in te dienen.

De Limburgse aanbesteding is aanstaande. Dit betreft een regionale aanbesteding waarbij de regio, maar ook vervoerders de behoefte hebben aan cijfers die de NS op dit moment moet geven. Ik vraag om een level playing field. Die cijfers moeten op korte termijn vrijgegeven worden. Anders kan er niet op een goede manier aanbesteed worden. Ook de onderzoeken naar kruissubsidies lopen nog. Die zijn toch relevant om ook andere partijen een eerlijke kans te geven. Ik vraag de Staatssecretaris om daar nader op in te gaan en te garanderen dat het daar eerlijk gespeeld kan worden.

De Staatssecretaris maakte de opmerking dat zij zich een schooljuf ...

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, u bent echt door uw tijd heen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mag ik er een laatste zin aan wijden?

De **voorzitter**: Maakt u uw zin af.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dank u wel. In dit geval ging het om de NS, die eenzijdig op het laatste moment de afspraken afzegde. Ik begrijp de opmerking van de Staatssecretaris. Die steun ik ook. Maar in dit geval was het echt maar één kant waarvan de reiziger uiteindelijk de dupe was. Ik wil toch nog even precies weten hoe dat voorkomen kan worden. Het is wat makkelijk om de schuld bij iedereen neer te leggen. Volgens mij lag het in deze kwestie genuanceerder en specifieker.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Deze zomer komt het aanvalsplan waarin staat hoe de gevaarlijke stoffen zo veel mogelijk via het spoor,

voornamelijk via de Betuweroute en niet meer via de andere routes, en via de binnenvaart kunnen worden vervoerd. Laten we dat plan afwachten. Ook ik mis de gerichte aanpak met betrekking tot de binnenvaart. Je kunt ook denken aan op- of overslagplekken onderweg. Deze week heeft de VVD-fractie samen met de fracties van het CDA en de ChristenUnie vragen gesteld over een op- en overslag bij Barneveld. Misschien moet je meer in dat soort termen denken in het land. Het gaat om multimodaliteit, waarbij je minder via de weg en via het spoor door de kernen gaat.

Is het mogelijk om bij de capaciteitsverdeling op het spoor na te gaan of Brussel kan bijdragen aan het zoeken naar stiller materiaal? Ik meen dat hiervoor subsidies beschikbaar zijn, maar weet dat niet zeker.

Het idee over de N18 omarmt de Staatssecretaris niet onmiddellijk. Ik zeg nadrukkelijk dat we de resultaten zeker zullen betrekken bij de uitkomsten van de MER. De Staatssecretaris zegt dat het 2 miljard kost. Een enkelspoor kan volgens mij voor 1 miljard. Hier en daar kunnen dan passeer- en rangeerplekken komen. Het gaat niet om 36 treinen, maar om 72. Het gaat om een tweede extra spoor. Daarvoor is de MER. Het gaat dus om 36 plus 36. In eerste instantie was er nog sprake van drie sporen. Dan gaat het om 108 treinen. Ik denk dat we daar in de toekomst ook naartoe gaan, omdat de goederenaanvoer vanaf de Tweede Maasvlakte groeit. Deze optie is niet oninteressant.

Ik ben blij met de toezegging dat er wordt nagegaan hoe zo veel mogelijk stations kunnen worden betrokken bij de toegankelijkheid voor voornamelijk mensen in een rolstoel. Als het in Thailand kan, kan het hier ook. Ik meen dat de SP en de VVD in het verleden al een motie hierover hebben ingediend, maar de leden die haar hebben ingediend zitten niet aan tafel. Ik ben blij dat mevrouw Van Veldhoven namens mij een interruptie pleegde over de STS-passages. Het gaat ook om gedrag. In de auto wordt daar veel strenger naar gekeken. Ik denk daarbij aan bellen in de auto, het gebruik van een iPad, iPhone in de auto enzovoorts. Dat zou ik erbij willen betrekken.

De heer De Rouwe noemt het intrekken van de concessie als mogelijkheid. Ik denk dat we daar nu geen motie over moeten indienen, maar dat we er bij de behandeling van de concessie over moeten spreken hoe we daarmee omgaan. In een keer de concessie van de NS intrekken lijkt mij onmogelijk, want dan is er geen treinverkeer meer in Nederland, maar misschien kunnen we op onderdelen nagaan welke sancties er wel kunnen worden opgelegd. Boetes werken namelijk niet erg.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Als ik zo door de oogharen heen kijk, hoor ik veel partijen zeggen: meer over het water en minder gevaarlijke stoffen via het spoor. Is het niet zo dat het spoor altijd nog veiliger is dan het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg? Ik denk dat we dat punt moeten meenemen in de totale analyse van de vraag hoe we in Nederland zorgen voor zo veel mogelijk veiligheid. Bij alle inzet op «van spoor naar water» moeten we «van weg naar water» niet uit het oog verliezen, omdat we het totale plaatje in het oog moeten houden.

Kijkend naar dat totale plaatje, hoop ik dat de Staatssecretaris wat steviger wil toezeggen dat ze de tijd die ze dit voorjaar neemt om de situatie met het goederenvervoer in Oost-Nederland te onderzoeken goed gebruikt om ook de opties te bekijken die vanuit de regio zelf steun hebben. Laten we niet vlak voor de zomer nog met elkaar tot de conclusie komen dat we dat alsnog willen, want dan treedt er vertraging op. Laten we deze periode nu daar ook voor gebruiken. Daar verliezen we immers niks mee, maar dan weten we wel dat we alles goed hebben onderzocht. Graag krijg ik een heldere toezegging.

Ik deel het gevoel van mevrouw Van Tongeren dat het best vroeg is om de gele borden weg te halen. Het signaal dat de gele borden gaan verdwijnen, is bij iedereen wel geland. Mensen moeten zich realiseren dat

het belangrijk is om ook op andere manieren gebruik te maken van de informatie, maar misschien kunnen we de fasering aanpassen. Zo kunnen mensen die nu nog niet zozeer in staat zijn om van al die digitale mogelijkheden gebruik te maken – en die zijn er – daar ook nog wat tijd voor krijgen.

Tot slot hoop ik nog een goed antwoord te krijgen op de twee vragen die ik aan het einde van de eerste termijn heb gesteld.

Ik kreeg nog een berichtje van mevrouw Dik-Faber – zo werkt dat digitaal – of ik haar wil verexcuseren. Zij zit vast in de plenaire zaal. Zij wil een VAO aanvragen.

De **voorzitter**: Dit bericht heeft ons bereikt via het ouderwetse papier. Dat werkt nog sneller dan sms, want het bericht was hier aangekomen. Mevrouw Dik-Faber vraagt inderdaad een VAO aan, maar dat wilde ik vermelden nadat de laatste spreker had gesproken. Dat ben ik zelf.

Voorzitter: Van Tongeren

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb eigenlijk maar één vraag. De Staatssecretaris zei dat er tot de midterm review geen decentralisatie zal plaatsvinden op het hoofdrailnet. Waarom is dat tot de midterm review? De essentie van de motie die de Kamer heeft aangenomen, is dat dit niet gebeurt tijdens de gehele concessie. Was dit een verspreking, was dit een wens die de vader was van de gedachte? Ik snap dat de heer De Rouwe het graag zo gewild had, maar wij denken daar echt heel anders over.

Voorzitter: Hoogland

De vergadering wordt van 17.35 uur tot 17.42 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel voor om geen vervolgvraag toe te staan bij een interruptie opdat we er een beetje rap doorheen gaan. Ik verzoek de Staatssecretaris om het kort te houden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven wilde een toezegging dat de best practices worden toegepast bij het onderzoek naar het vervoer van gevaarlijke stoffen en de verdeling van de gevaarlijke stoffen over de wagons. Daar kan niemand tegen zijn. Ik zal de sector, de vervoerders en de verladers, vragen hieraan invulling te geven.

Ik weet dat de voorzitter wil dat ik kort ben, maar Oudenbosch blinkt altijd in mijn geheugen als een replica van de Sint-Pieter. Opeens komt Oudenbosch voorbij in verband met het basisnet. In het basisnet is op de spoorlijn Moerdijk-Oudenbosch-Roosendaal ruimte gemaakt voor meer vervoer van gevaarlijke stoffen. Daardoor was men inderdaad verrast. Met de extra vervoersruimte zijn de risico's voor de omgeving nog steeds binnen de normen, maar het klopt dat daar meer is gaan rijden.

Het betoog dat ik hield naar aanleiding van de vraag van de heer Smaling, kreeg een abrupte hiccup. Ik heb al gezegd dat ik vind dat niemand zeurt. Er is gekozen voor een verlengde inspraak. Dit houdt in dat ik geen besluit kan nemen. Mensen die willen dat ik een besluit neem, vinden dat niet leuk. Dat zie je nu. Ik begrijp dat, maar ik moet wel zuiver blijven in de lijn en de redenering. Als ik nu toezeg dat we alternatieven die onderzocht worden, op voorhand eruit halen, houdt dat in dat elk MER-onderzoek dat loopt met de alternatieven die worden onderzocht, geen evenwichtigheid meer geeft in de zin dat ik aan het einde niet kan zeggen dat ik echt alle opties heb onderzocht. Dat is mijn motivatie om het te blijven doen. Ik begrijp dat dit voor een groep bewoners zeer ingewikkeld is. Dat betreurt ik, maar dat is het gevolg van de keuze die we hebben gemaakt, mede op het verzoek van de Kamer.

Er is gezegd dat de liften in andere landen wel zonder assistentie mogen worden gebruikt. Ik heb net al gezegd dat er volgens de normen in de wet- en regelgeving assistentie moet zijn bij het gebruik van deze liften. Het is mogelijk dat in een ander land de wetten en de regels anders zijn, waardoor de lift wel zo gebruikt kan worden. We zoeken met de NS naar andere mogelijkheden, want uiteindelijk is het doel dat mensen die minder valide zijn, zo zelfstandig mogelijk gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

Ik bevestig aan de heer De Rouwe dat ik een besluit neem in overleg met de regio. Daarbij betrek ik niet alleen de oostelijke provincies maar ook de regionale overheden in het westen en het zuiden van het land. Dat heb ik al eerder in dit proces gedaan. Ik vind dat belangrijk omdat het effect op elkaar heeft. De regio vindt dat ook niet altijd makkelijk, want uiteindelijk spelen er wellicht meer belangen. Maar dat is precies wat ik zo belangrijk vind en de reden waarom ik op die manier in overleg treed met de regio's en de vervoerders, die overal aan tafel zitten. Het is mijns inziens belangrijk dat er interactie tussen regio's is. Daarom doe ik dit op deze manier. We zullen voor 1 juni zien wat eruit komt.

De uitgevoerde onderzoeken naar de binnenvaart zullen we meenemen in de besluitvorming over de goederenrouting Oost-Nederland. Ik denk dat dit belangrijk is. Er wordt goed naar gekeken, ook in het kader van de aanleg van een derde spoor. Mevrouw Van Veldhoven maakte een goede opmerking. Weg, spoor en water moeten wel in samenhang gezien worden. We weten dat een grote bierbrouwer 600 vrachtwagens van de weg heeft gehaald en de binnenvaart op is gegaan. Dat zijn de bewegingen die we willen, maar het is ook een investering voor een bedrijf om 600 vrachtwagens van de weg te halen en binnenvaart te regelen. Het liefst gebeurt het zo snel mogelijk, maar uiteindelijk kijk je naar investeringen. Een vrachtwagen of een schip is geen investering voor vijf jaar. De afschrijvingstermijn is iets langer. Ik vind het belangrijk dat inzichten daarover worden betrokken bij besluitvorming. Ik moet voor de Kamer inzichtelijk maken dat de inzichten erbij zijn betrokken en welke rol de binnenvaart erin kan spelen.

De heer De Rouwe vroeg naar mijn reactie op het ACM-advies. Ik had verzocht om het antwoord in tweede termijn te kunnen geven, want ik meende mij te herinneren dat ik in november een heel uitgebreide schriftelijke reactie heb gegeven op de Quicksan personenvervoer per spoor 2013, die door de ACM is uitgevoerd. Dat blijkt ook zo te zijn. Ik heb deze voor mij liggen. Ik stel voor dat de heer De Rouwe die nog even doorneemt. Als er naar aanleiding daarvan nog vragen zijn, kan hij mij dat laten weten. Het is niet gewenst dat ik die brief hier ga herhalen. Ik kom te spreken over mijn schooljufrol in het kader van de dienstregeling. Ik heb gezegd dat de NS daarin verantwoordelijkheid heeft genomen en het contact daarover is aangegaan. Ik heb daarnaast gezegd dat ik de NS hierop heb aangesproken en dat ik Arriva en Veolia zal vragen mij te informeren als het overleg tot de gewenste verbeteringen leidt. Ik wil daar wel deelnemer aan zijn, maar het kan niet zo zijn dat de communicatie via mij loopt. In het grotere geheel ligt dit soort vraagstukken daar. Daarom gaf ik daarna toelichting op mijn rol daarin. Inderdaad heb ik de NS daarop aangesproken en zal ik na dat overleg Arriva en Veolia vragen of zaken goed zijn verlopen.

De heer De Rouwe heeft gezegd dat het intrekken van de concessie een van de mogelijkheden is. Wellicht geef ik nu een verrassend antwoord, maar in theorie kan elke dag de concessie ingetrokken worden als dat op reële gronden gebeurt. Die mogelijkheid bestaat dus al. De vraag is natuurlijk wel op welk moment je zo iets gaat doen. Op het moment dat we de concessie intrekken, hebben we een klein probleem. Er zijn afspraken over hoelang nog moet worden doorgereden, maar daarna zou er een soort gat ontstaan in het Nederlandse spoor. Dat zouden we de reiziger niet willen aandoen.

De heer De Rouwe heeft een vraag gesteld over de beschikbaarheid van de cijfers van de NS ten behoeve van de aanbesteding in Limburg. De vaste commissie voor I en M heeft mij recentelijk verzocht, een brief te sturen over het beschikbaar stellen van informatie over de twee spoorlijnen in Limburg. De Kamer zal deze brief op korte termijn, nog deze week of volgende week, ontvangen. Vooruitlopend daarop – de heer De Rouwe wil weten welke beelden in mijn hoofd zitten – kan ik melden dat Limburg op dit moment alle benodigde vervoersinformatie voor de aanbesteding heeft ontvangen. De Kamer krijgt daarover dus zeer spoedig een brief. De heer Hoogland ...

De heer **De Rouwe** (CDA): Gaat de Staatssecretaris ook nog in op de kruissubsidiëring?

Staatssecretaris **Mansveld**: Die komt nog.

De heer **De Rouwe** (CDA): O, prima. Ik hoorde u al naar de heer Hoogland gaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, en daarna kom ik weer terug bij u. Ik wil graag met u afsluiten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ah, geweldig. Ik kijk uit naar de beelden.

Staatssecretaris **Mansveld**: O, ik zie dat ik toch niet met u ga afsluiten. Anders maak ik mevrouw Van Veldhoven ongelukkig. Zij is erg accuraat in het bijhouden van de vragen die ik beantwoord. Ik pas daarom goed op mijn tellen.

De heer Hoogland vroeg of hij goed heeft gehoord dat ik «tot 2020» heb gezegd. Nee, dan vindt de midterm review plaats. Dan zal er gekeken worden. Ik heb begrepen dat in de motie wordt verzocht dat er geen nieuwe decentralisaties plaatsvinden tot 2025. Ik refereerde aan de midterm review, waarom gevraagd is door mevrouw Van Veldhoven. Ik zou niet willen suggereren dat dit in 2020 weer gebeurt. Dan vindt de midterm review plaats. De onderhandse gunning loopt tot 2025. Dan de kruissubsidies. Bij regionale aanbesteding zal een regeling getroffen waarbij een level playing field gegarandeerd is. Daarnaast is de Minister van Financiën bezig met de bredere vraag hoe we ervoor zorgen dat kruissubsidies geen verkeerde rol kunnen spelen. De Minister kennende, ga ik ervan uit dat hij de Kamer daarover zal informeren.

De **voorzitter**: Wilt u een vraag stellen of een technische opmerking maken, mijnheer De Rouwe? Ik ken het geval. Ik weet dat er een brief gestuurd zou worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Staatssecretaris heeft net bevestigd dat het level playing field moet worden gegarandeerd, dus ook in Limburg. Zij komt volgende week met nog wat nadere informatie daarover. Ik vraag het kabinet om de Kamer even mee te nemen in de voortgang rondom de kruissubsidiëring. Die speelt natuurlijk wel degelijk bij een van de schaarse aanbestedingen die nog plaatsvindt in het regionale vervoer. Ik zou dat toch heel graag scherp willen hebben. Dat voorkomt misschien ook moties in het VAO.

De **voorzitter**: U vraagt eigenlijk om het verzoek dat eerder gedaan is samen te voegen met het verzoek aan een ander bewindspersoon.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet wat de stand van zaken is bij Financiën. Ik zal nagaan of dat mogelijk is. Zo niet, dan hoop ik de Kamer procedureel duidelijkheid te geven over het moment waarop dat wel

komt. Dat maakt het voor mij mogelijk om de Kamer zo snel mogelijk te informeren.

Er zijn afspraken gemaakt tussen vervoerders en verladers over de combinatie van gevaarlijke stoffen. Daarmee lopen we vooruit op Europa. De belangrijkste minder verstandige combinatie is gassen plus brandbare vloeistoffen, het zogeheten BLEVE-vrij rijden. Als bedrijven daar heel goede ervaringen mee hebben, is het goed dat best practices worden uitgewisseld. Eigenlijk kom ik daarmee weer uit bij het AO over externe veiligheid. Ik neem dit punt mee. Ik denk dat dit een terecht punt is en weet dat het ook al gebeurt. De opmerkingen worden in deze context meegenomen.

Ik heb gezegd dat ik in de rapportage zal meenemen hoe gedrag, planning en techniek elkaar versterken bij STS-passages.

Ik meen hiermee alle vragen beantwoord te hebben.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik voer een dubbelcheck uit bij de leden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb gevraagd om een expliciete toezegging dat de Staatssecretaris de periode zal benutten voor het alternatief waar ook het Havenbedrijf op wijst. Ik heb ook nog een vraag over de toepassing van de best practices. Er was een aantal concrete voorbeelden. Ik kan bekijken of ik die kan terughalen en aan de Staatssecretaris kan doen toekomen. Misschien kan zij in een brief erop terugkomen hoe zij met verschillende best practices is omgegaan, of zij die onder de aandacht heeft gebracht en wat de reactie van de vervoerders daarop was. Ook wilde ik het nog even hebben over Oudenbosch. De mensen daar waren echt verrast. We kunnen een beslissing met elkaar nemen die we de beste vinden, maar het is wel belangrijk dat de omwonenden niet verrast worden. Daarom vraag ik de Staatssecretaris of ook op andere plekken mensen verrast zijn door de toename van het goederenvervoer op basis van het basisnet. Dan is het wel belangrijk dat we dat proces heel zorgvuldig met elkaar volgen en dat we dat soort problemen voorkomen. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat mensen ineens verrast worden door een wet die er dan ligt en die zulke effecten voor hen heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat het belangrijk is dat mensen niet verrast worden. Daarbij speelt communicatie een rol. Ik zal via mijn afdeling Interne veiligheid vragen hoe daarover is gecommuniceerd met de gemeente. Volgens mij is er ook met de gemeente gecommuniceerd. Ik zal het in elk geval checken en zorgen dat dit geregeld wordt. Het is nu de derde keer dat we het hebben over het onderzoek Rotterdam/Oost-Nederland. Ik heb eerder gezegd dat ik geen behoefte heb aan dat onderzoek en heb aangegeven waarom dat zo is. Ik heb wel gezegd dat we niet meedoen, maar ik zal er natuurlijk wel naar kijken. Een onderzoek dat er komt, kun je niet negeren, maar ik ben ook heel duidelijk over de wijze waarop ik ernaar kijk en de reden waarom ik er zo naar kijk. De hele noordtak is twee keer niet doorgegaan vanwege het feit dat die 2 miljard kost. Ik ben daarover heel duidelijk geweest. Ik vind het belangrijk dat ik zaken meeneem en dat er goed naar zaken wordt gekeken. Ik zal dat doen, maar ik wil hiermee geen valse verwachtingen wekken. Met name dat is de reden waarom ik voorzichtig ben in mijn formuleringen. Toezeggen dat ik het meeneem is een andere toezegging dan dat ik zeg: ik neem het mee, maar de Kamer weet ook in welk kader ik dit plaats en wat mijn eerdere mening hierover is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb gevraagd of het een idee is om in Brussel te gaan kijken of er subsidiemogelijkheden of andere mogelijkheden zijn om het gebruik van schoner en stiller materiaal op het spoor te faciliteren.

De **voorzitter**: U hebt dat inderdaad eerder ingebracht. We vragen daar nog een korte reactie op. Eerst inventariseer ik even, want anders blijven we aan de gang. Mevrouw Dik-Faber, hebt u nog een onbeantwoorde vraag? U was niet aanwezig bij de beantwoording. Daarvoor was ook een goede reden. Ik vraag mij eigenlijk af of het dan überhaupt mogelijk is dat u nog een vraag stelt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb nog een interruptie.

De **voorzitter**: Daar gaan we echt niet meer aan beginnen. Neem mij niet kwalijk, maar dat kan echt niet. We hebben het hele debat gevoerd. Het is nu klaar. U hebt een VAO aangevraagd. Daar moeten we het nu bij laten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Naar EU-subsidies wordt gekeken, ook in het kader van de AMvB over de capaciteit. Daarin neem ik de punten van mevrouw De Boer mee. Die zal zij daarin terugzien.

De **voorzitter**: Er zijn heel veel toezeggingen gedaan. Het hangt altijd af van het handschrift van de griffier hoe vlekkeloos het oplezen ervan gaat.

- De Staatssecretaris zal de Kamer per brief informeren met welk maatregelenpakket zij het vervoer van gevaarlijke stoffen zal accommoderen tijdens de bouwperiode van het derde spoor.
- De Staatssecretaris zal de Kamer voor het zomerreces informeren over de planning teneinde alle treinen van toiletten te voorzien.
- De Staatssecretaris zal de Kamer in maart 2014 informeren over de stand van zaken om de toegankelijkheid van treinen en stations te verbeteren. Daarin zal zij ingaan op de planning en de termijnen om de toegankelijkheid te verbeteren. Dat is dubbelop, maar wel duidelijk.
- De Staatssecretaris zal de Kamer halverwege de concessie 2015–2025 een midterm review zenden. Die toezegging is al eerder gedaan, dus ik vraag mij af of die hier moet worden opgenomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is een herbevestiging.

De **voorzitter**: Deze toezegging is herbevestigd. Dat is prima.

- De Staatssecretaris zal de Kamer voor de zomer van 2014 middels een brief een reactie geven op de adviezen die zij van de ACM heeft ontvangen inzake de nieuwe concessie. Volgens mij zei de Staatssecretaris juist dat zij dat niet ging doen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gevraagd of de heer De Rouwe de brief wilde lezen. Als er naar aanleiding daarvan nog vragen zijn, hoor ik die graag en geef ik daarop graag antwoord.

De **voorzitter**: Prima, dan schrappen we deze toezegging.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zal voor het VAO even deze brief nakijken. Anders kom ik erop terug in het VAO.

De **voorzitter**: Prima, we schrappen deze toezegging.

- De Staatssecretaris zal de Kamer binnen vier weken haar reactie aan de actiegroep in Lansingerland zenden.
- De Staatssecretaris zal de Kamer voor het zomerreces informeren over de cijfers met betrekking tot STS-passages, waarin zij onder andere ingaat op de componenten planning en gedrag.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over haar gesprek met NS en ProRail over stopcontacten op stations.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over haar gesprekken met de sector over best practices. Wat is het onderwerp van deze toezegging?

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze toezegging betreft de best practices over de wijze waarop wordt omgegaan met treinen met gevaarlijke stoffen. Ik zal een korte brief sturen waarin staat wat de reactie is van de sector en hoe men daarmee omgaat.

De **voorzitter**: Dank. Een korte brief zien we altijd graag.

- De Staatssecretaris zal de Kamer binnen twee weken een brief sturen waarin zij een verduidelijking geeft van de ontwikkelingen met betrekking tot de concessie in Limburg.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die gaat over het level playing field en de vraag of de informatie die daarvoor nodig is, beschikbaar is gesteld. Over de toiletten heb ik niet «voor de zomer» gezegd, maar heb ik gezegd «indien mogelijk medio 2014». Ik ken de maand juni. Het zou kunnen zijn dat het juli wordt, maar voor de zomer wordt wellicht wat ingewikkeld.

De **voorzitter**: Zullen we de toezegging dan meteen op een datum vastzetten? Anders blijft het voor of na de zomer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als u er september van maakt, dan kan ik haar zeker nakomen.

De **voorzitter**: Dan zetten we die toezegging vast op de laatste dag van september.

De heer **Smaling** (SP): Levert de toezegging over de toiletten een brief op waarin staat dat de Staatssecretaris ermee bezig is of staat er een datum in wanneer alle treinen een toilet hebben?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er staat dan ook een planning in.

De **voorzitter**: Ik ga nu even ingrijpen. We gaan nu niet de inhoud van de brieven bespreken, want dan zijn we weer een rondje verder. Ik dank u allen voor de inbreng en aanwezigheid. Ik dank de aanwezigen op de publieke tribune voor hun belangstelling. Ik wens u een veilige terugreis, misschien wel met de trein.

Sluiting 18.02 uur.

Volledige agenda

1. Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Goederenroutering Oost-Nederland
Kamerstuk 32 404, nr. 67 – Brief regering d.d. 02-09-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. Beantwoording op vragen commissie over de Goederenroute Oost-Nederland (onderdeel van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer)
Kamerstuk 32 404, nr. 69 – Brief regering d.d. 15-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. Toezending aanvulling op het MER 1e fase van de Goederenroute Oost-Nederland (onderdeel van PHS)
Kamerstuk 32 404, nr. 70 – Brief regering d.d. 17-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. Reorganisatie bij ProRail
Kamerstuk 29 984, nr. 443 – Brief regering d.d. 13-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
5. Tweede voortgangsrapportage uitvoeringsagenda kabinetsstandpunt «Spoor in beweging»
Kamerstuk 31 987, nr. 10 – Brief regering d.d. 26-11-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
6. Reactie op de petitie van het burgerinitiatief Treinen Met Toiletten (TMT) «Vlug toiletten in de trein»
Kamerstuk 23 645, nr. 557 – Brief regering d.d. 11-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
7. Voortgangsbrief Betuweroute en derde spoor Duitsland
Kamerstuk 22 589, nr. 319 – Brief regering d.d. 13-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
8. Uitkomst besluitvorming Zwolle-Herfte
Kamerstuk 33 750-A, nr. 60 – Brief regering d.d. 17-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
9. Aanbieding Besluit externe veiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen over transportroutes
Kamerstuk 30 373, nr. 50 – Brief regering d.d. 17-12-2013
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
10. Operationele uitwerking door NS en ProRail en stakeholderproces Lange Termijn Spooragenda (LTSA)
Kamerstuk 29 984, nr. 446 – Brief regering d.d. 16-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
11. Voortgang van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofdrailnet
Kamerstuk 29 984, nr. 447 – Brief regering d.d. 21-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
12. Reactie op de petitie «Help de rolstoelgebruikers de trein in»
Kamerstuk 25 847, nr. 125 – Brief regering d.d. 21-01-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld