

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 606

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 juni 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 29 april 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **spoor**.

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Hoogland, Houwers, Madlener, Van Tongeren en Van Veldhoven, en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 16.30 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar ambtelijke staf, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die dit debat via internet dan wel sociale media volgen van harte welkom. Ik wil een spreektijd in eerste termijn afspreken van vijf minuten per fractie, met twee interrupties. We hebben in totaal drie uur voor dit debat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik vind vijf minuten wel erg weinig. We hebben het algemeen overleg met een uur verlengd. Dan kunnen we de spreektijd toch wel vaststellen op zes of zeven minuten?

De **voorzitter**: Volgens mij hebben we met zijn allen afgesproken dat de spreektijd vijf minuten zou zijn, ook nu het debat verlengd is. Ik zal her en der flexibel optreden, maar dan komen we nog steeds niet bij de door u felbegeerde acht minuten. Daar hoeft u dus niet van uit te gaan, mevrouw De Boer.

Mevrouw Dik-Faber kan niet aanwezig zijn bij dit debat. Ik zie wel een heleboel andere woordvoerders. Wat ik niet mag vergeten, is dat de heer Houwers ook is aangeschoven. Ik moet de commissie toestemming vragen voor zijn deelname aan dit debat, omdat hij geen lid is van de commissie. Ik zie allemaal instemmende blikken, dus dat is akkoord. Dank u wel voor uw coulance.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. We hebben vijf minuten en een veelvoud aan onderwerpen, waarvan ik er een aantal langs zal lopen. Ik dacht dat het misschien handig zou zijn om dat geografisch te doen. Ik begin gewoon in het zuiden. Dat past natuurlijk bij het trieste nieuws dat deze week naar buiten kwam, namelijk dat over de fraude die heeft plaatsgevonden bij de aanbesteding in Limburg. Wij komen daar nog over te spreken. Ik kan het hier echter niet onbenoemd laten, al is het maar omdat het een ernstige zaak is. De vraag is welke consequenties dat heeft voor de reiziger in Limburg en voor de aanbestedingen in het specifieke geval van Limburg. Het lijkt me goed om hier te vragen of de Staatssecretaris aanwijzingen heeft dat dergelijke zaken ook op andere plekken voorkomen. Doet zij daar onderzoek naar of is zij van plan om dat te onderzoeken? Misschien is het nu nog wat te voorbarig. Ik kan me voorstellen dat dit aan de orde komt in het debat dat nog zal volgen. Vanuit Limburg ga ik iets naar het noorden en dan komen we uit op de Brabantroute, waar veel goederen overheen komen en waar veel over te doen is geweest de afgelopen tijd. Laat ik even algemeen beginnen. Door het werk aan het derde spoor in Duitsland is er sprake van een toename van het aantal goederentreinen. Blijft het goederenvervoer binnen de vigerende regelgeving van de geluidswetgeving SWUNG en het Basisnet Spoor? Kortom, gaan er nu niet te veel goederen over die lijn? Ik hoor daar graag een toelichting op. In aanvulling daarop hoor ik ook graag wat de stand van zaken is met betrekking tot de uitvoering van de motie-Cegerek over geluid en trillingen (30 175, nr. 215). Wordt daar actief op gestuurd?

Wij hebben een brief uit deze regio ontvangen met een aantal verzoeken. Laat ik die verzoeken voor een deel doorgeleiden. Het deel waarvan ik denk dat we er toch niet aan kunnen voldoen, zal ik niet doorgeleiden. We moeten voorkomen dat we hier elke spoorwegovergang bespreken, dus ik houd het algemeen. Is het mogelijk om aan het verzoek uit de regio te voldoen om minimaal één keer per kwartaal te rapporteren hoeveel gevaarlijke stoffen er eigenlijk over de Brabantroute komen? Mensen maken zich zorgen over de ketelwagens die langs hun huizen razen. Is het mogelijk om aan te geven wat de maximale geluidsproductie is en of de geluidsproductieplafonds worden overschreden of niet? Dan hebben we de gevaarlijke stoffen en het geluid gehad. Er wordt een aantal maatregelen genomen met betrekking tot trillingen. De vraag is of er sprake is van ontheffing van SWUNG-wetgeving. Als dat niet het geval is, kunnen eventuele maatregelen, daar waar die nodig zijn, dan snel worden genomen, zodat dat is gebeurd voordat het aantal treinen toeneemt? Ik heb nog een opmerking over goederenvervoer in het algemeen. We lazten vanmorgen in een brief dat er compensatie zal plaatsvinden voor de vervoerders die om moeten rijden en dus extra kilometers moeten maken over het spoor. Wat gebeurt er voor de verladers die zelf ook het vervoer verzorgen? Wordt de compensatie die zij krijgen daadwerkelijk in betere dienstverlening gestoken? Het lijkt me wel aardig om dat als criterium te hanteren. Dan geven we immers niet alleen geld ter compensatie, maar komt dit ook ten goede aan degenen die daar gebruik van maken. Hoe staat het met de borging van het goederenvervoer binnen ProRail, met name in de directie? Het is goed dat daar nu weer rust en stabiliteit is. Er is een nieuwe directeur. We hebben hem ontmoet. Aan mijn stropdas kan men zien dat ik ook de trainees recent ontmoet heb. Zij gaven mij deze stropdas, met daarbij het verzoek om hem minimaal één keer te dragen tijdens een algemeen overleg. Aan dat verzoek heb ik nu voldaan. De vraag is of de Staatssecretaris kan voldoen aan het verzoek om het goederenvervoer goed te borgen binnen de directie. In verschillende rapportages die zijn verstuurd, kwam ik tegen dat de verschuiving van de goederen naar de Betuweroute stagneert. Het was heel veel informatie. Het kan zijn dat dat gold voor voorgaande jaren en niet voor dit jaar. Dat was wat ik eruit dacht op te maken. Kan de Staatssecretaris nog eens een beeld geven van de manier waarop die verschuiving loopt en in welke mate die stagneert als gevolg van de werkzaamheden, kortom of de overlast zal afnemen, ja of nee? Ik vervolgde de geografische weg omhoog en dan komen we aan bij de hogesnelheidslijn. Daar speelt een aantal zaken, met name rondom de risicoreservering van 21 miljoen tot 49 miljoen die nog nodig is en die op dit moment niet uit de projectpot voor risico's betaald kan worden. Die wordt ten laste van het infrafonds gebracht, namelijk van de investeringsruimte. Het saldo op die post is echter negatief. Het is allemaal heel technisch voor de luisteraars thuis. Het komt neer op de vraag hoe we de extra kosten gaan betalen van de HSL-Zuid. Ten koste waarvan gaat dat? Hoe zit het met de zettingenproblematiek? In de laatste rapportages is aangegeven dat de lijn verzakt. Dat klinkt vrij zorgwekkend, dus is de vraag: wat nu? Heeft de Staatssecretaris een prognose van de risico's? We willen graag weten hoe dit wordt opgelost, wie daarvoor aansprakelijk wordt gesteld als het gaat om bouwfouten, hoe tot de inschatting gekomen is dat dit 9,5 miljoen tot 14 miljoen gaat kosten, wie er verantwoordelijk is voor ontwerpfouten en waar de rekening terecht komt. Van de HSL-Zuid gaan we naar ...

De **voorzitter**: Ik neem aan dat u bijna klaar bent met uw route, mijnheer Hoogland. U moet gaan afronden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Oh, jee. Dan sla ik de noordtak over en ga ik nog iets noordelijker, namelijk naar de Schipholtunnel. Mooi dat er een

ambitie is om die aan te pakken. Wat is de concrete ambitie met betrekking tot het terugbrengen van het aantal verstoringen, zodat we geen garantiekaartje hoeven te kopen volgende vakantie om daadwerkelijk ons vliegtuig te kunnen halen, maar dat gewoon bij de reguliere ritprijs in zit?

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor allerlei zinnige vragen van de PvdA. Ik hoor echter niets over de prestaties van de NS en de enorme boete die zij moet betalen omdat zij helemaal niet voldoet aan de eisen die wij aan haar stellen. Wat vindt de PvdA daarvan? Waarom zegt de heer Hoogland daar niets over?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat vroeg ik me ook af toen ik hier binnenkwam, waarom ik daar niets over zou zeggen. Dat komt doordat we er publiekelijk al best wat over gedebatteerd hebben en daarbij ook al een aantal antwoorden is gegeven. De NS presteert op punten ondermaats, met name wat betreft de dienstverlening aan de reizigers en de perceptie van de punctualiteit van treinen. Dat komt doordat er vaak slecht gecommuniceerd wordt bij calamiteiten. Dat moet gewoon echt beter. Daar hebben we een document voor, namelijk de Lange Termijn Spooragenda. Daarover hebben we hier uitgebreid gesproken. Ik denk dat we nu even moeten afwachten of wat daar in staat ook lukt en tot die tijd delen we boetes uit. Mooier kan ik het niet maken. Het is een oplossing die voor mij net zo onbevredigend voelt als voor de heer Madlener, schat ik zo in.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben blij dat de PvdA er toch nog oog voor heeft, want het zijn natuurlijk de reizigers die constant in de kou staan. Het is een volstrekt onbetrouwbaar bedrijf aan het worden, dat gewoon zijn vervoerstaak niet vervult. Dan kun je een boete opleggen, maar wie gaat die betalen? Dat zijn de reizigers. Ik verwacht eigenlijk dat de PvdA iets meer tegen haar eigen Staatssecretaris zegt dan: ja, we zien het probleem en ik heb erover getwijfeld of ik er iets over zou moeten zeggen. Ik zoek eigenlijk naar wat meer daadkracht bij de PvdA.

De **voorzitter**: Er zit geen vraag in opgesloten, wel een aansporing.

De heer **Hoogland** (PvdA): Die aansporing zal ik ter harte nemen. Volgende keer kan de heer Madlener een gepassioneerd betoog verwachten over de stiptheid van de NS. Ik moet wel zeggen dat NS het derde best presterende spoorbedrijf ter wereld is. In Europa zijn de Zwitsers beter, maar we rijden in Nederland behoorlijk punctueel. Ja, er is een hoop aan de hand. Ja, het moet beter. Ik wil echter de woorden van de Madlener toch een beetje nuanceren, al is het maar om recht te doen aan alle personeelsleden van de NS die elke dag keihard hun best doen om die trein op tijd te laten rijden.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Het is goed dat we vandaag een aantal belangrijke zaken rondom het spoor behandelen. De SP was voorstander van het gunnen van de concessie voor het hoofdrailnet aan de NS. Nu zien we deze afspraken nader uitgewerkt in het Vervoerplan 2015 en voor ProRail in het Beheerplan 2015. Voor ik daar verder op inga, wil ik even kort stilstaan bij het nieuws dat ons gisteren bereikte dat een medewerker van Veolia informatie heeft gelekt. Ik ben er echt verbaasd over dat de verontwaardiging zich alleen op de NS richt. Het was toch echt de medewerker van Veolia die gelekt heeft. Daarnaast is de verontwaardiging erg ongeloofwaardig. Dit soort dingen komt, zoals bekend, gewoon voor als je marktwerking introduceert in het openbaar vervoer. Marktwerking was wat veel partijen in de Tweede Kamer wensten. Nu krijgen we marktwerking en dan is het weer niet goed. De roep die we nu hier en daar horen om de aanbesteding opnieuw te doen, deelt de SP-fractie niet.

Ik roep de provincie Limburg en de NS er dan ook toe op om zich niet gek te laten maken. Ga het geld nuttiger besteden. Ga niet weer een nieuwe onzinconcessie uitschrijven en een nieuwe aanbestedingsprocedure opstarten, maar ga gewoon reizigers vervoeren. Reizigers willen vervoerd worden en willen niet dat vervoerders elkaar gaan bevechten.

De **voorzitter**: Er zijn twee woordvoerders die een vraag aan u hebben, mijnheer Bashir. Ik begin met de heer Madlener, die ik erop wijs dat dit zijn tweede interruptie is. Dat zal hij als geen ander weten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik weet het, voorzitter. Ik weet toch niet wat ik hier hoor van de SP. De heer Bashir stelt dat bij marktwerking kennelijk corruptie en dit soort fraudezaken horen. Daar ben ik zeer verbaasd over, dus ik vraag daar opheldering over van de woordvoerder van de SP. Nu al concluderen dat de aanbesteding niet over moet worden gedaan, betekent dat hij de NS weg laat komen met vals spel. Dat vind ik toch ook een heel vreemd standpunt van de SP. Ik vraag de heer Bashir of hij goed heeft nagedacht over wat hij zegt en of hij dat blijft volhouden.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb het hier over de marktwerking in de publieke sector. Als je marktwerking ergens introduceert zonder meteen de bijbehorende checks-and-balances te hebben, krijg je dit soort zaken. Sterker nog, ook als je checks-and-balances hebt dan zie je nog dat er veel corruptie en fraude plaatsvindt. Kijk bijvoorbeeld wat er met Imtech heeft plaatsgevonden. Ik kan zo nog een aantal bedrijven noemen die in de vrije markt opereren. Dit soort dingen gebeurt daar. Dat vind ik jammer. Ik keur het niet goed. Ik vind het ook schandalig dat het heeft plaatsgevonden. Laten we ons echter niet gek laten maken. We willen dat openbaarvervoerbedrijven reizigers gaan vervoeren en niet dat ze elkaar gaan bevechten in rechtszaken. Dat is wat nu weer gaat gebeuren, want Veolia wil nu naar de rechter stappen. Wie heeft daar baat bij, behalve juristen? Niemand.

De heer **Madlener** (PVV): De heer Bashir zegt dat het bij marktwerking hoort. Dat waag ik te betwijfelen. Je moet natuurlijk goed aanbesteden. De overheid moet nu eenmaal aanbesteden, want zij koopt veel in. Aanbesteding is toch de eerlijkste manier om die opdrachten te verdelen over de marktpartijen. Ik vind niet dat de heer Bashir zich hierbij moet neerleggen. Sterker nog, door te zeggen dat de NS hiermee weg moet komen, beloont hij de valsspeler. Dat vind ik toch echt niet kunnen.

De heer **Bashir** (SP): Als de heer Madlener van de PVV achter marktwerking wil staan, is dat zijn goed recht. Ik ben niet voor marktwerking. Het was juist de medewerker van Veolia die informatie heeft gelekt en die een dubbele pet op had. Het is dus heel merkwaardig om de schuld alleen in de schoenen van de NS te schuiven. Natuurlijk, de NS heeft ook fouten gemaakt. Het is niet geloofwaardig van partijen die altijd de NS bashen dat ze hier weer vooraan staan om de NS te bashen. We weten inmiddels wel dat een aantal partijen niets met de NS te maken wil hebben. Ik ben van de SP en wij zijn trots op de NS, een van de best presterende bedrijven in de wereld. Natuurlijk, er worden fouten gemaakt. Dit is gebeurd en ze heeft het boetekleed aangetrokken. Om alleen de NS te bashen, is echt oneerlijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We delen aan deze kant van de tafel dat het betreuenswaardig is wat er gisteren naar buiten is gekomen over de situatie in Limburg rond de aanbesteding. Om fraude gelijk te stellen met marktwerking, gaat de VVD echter uiteraard ook een stapje te ver. Ik hoor de heer Bashir net andere geluiden noemen. We hebben op dit moment nog niet alle feiten op tafel en weten nog niet precies wat er aan de hand

is. Ik heb ook nog niet alle conclusies getrokken. De heer Bashir trekt een conclusie over de medewerker van Veolia. Vindt hij inderdaad dat de NS helemaal niets te verwijten valt in dit geval? Trekt de SP van tevoren die conclusie al?

De heer **Bashir** (SP): Nee. Ik heb net al gezegd dat de NS terecht het boetekleed heeft aangetrokken.

Ik kom terug op het vervoer- en beheerplan. De SP onderschrijft de ambities van de Staatssecretaris. We zien dat zowel ProRail als NS steeds meer het belang van de reiziger centraal stelt. We zien echter ook dat de praktijk vaak weerbarstiger is. Sommige verstoringen kunnen het halve land ontregelen, waardoor het algehele gevoel dat het een zootje is bij de NS en ProRail weer wordt aangewakkerd. Wat de SP betreft moeten er op korte termijn forse slagen worden gemaakt om het spoorstelsel robuuster te maken. We verwachten ook stappen van de Staatssecretaris. Kan zij beloven om op korte termijn met concrete zichtbare verbeteringen te komen?

We zien ook nog steeds dat bij onderhoud vaak meer sporen dan nodig is uit de dienstregeling worden gehaald, terwijl hier heel goede oplossingen voor zijn. De Duitse staatsbeheerder van het spoor heeft bijvoorbeeld heel goede ervaringen met mobiele werkplaatsen en het plaatsen van magnetische hekken, waardoor meer spoorbanen open kunnen blijven. Kan de Staatssecretaris ook daarnaar kijken?

Op sommige trajecten is de capaciteit nu gewoon onvoldoende. Dat zien we bijvoorbeeld bij Intercity direct. De vraag is of hetgeen ons wordt beloofd om de capaciteit uit te breiden waargemaakt kan worden. We zien graag ook hier weer concrete voorstellen van de Staatssecretaris om op korte termijn een extra slag te maken.

Bij de prestaties van de NS over 2014 valt vooral op dat het klantoordeel van de reiziger over het op tijd rijden nog geen 50% is, terwijl de daadwerkelijke punctualiteit verder is gestegen. We kunnen dus stellen dat de NS goed presteert, maar nog steeds te maken heeft met een slecht imago voor het op tijd rijden. Hier moet dus ook iets aan worden gedaan. De vraag is of we niet ook de hand in eigen boezem moeten steken aangaande het imago van de NS. Iedere keer als er iets gebeurt dan staan we hier vooraan te schreeuwen dat de NS weer fouten heeft gemaakt, terwijl cijfers laten zien dat de NS de punctualiteit weer verder heeft verbeterd. Hoe kan het imago van de NS bij het publiek worden verbeterd?

Ik kom nu op het speeltje van mevrouw De Boer van de VVD. Zij vindt alleen boetes opleggen niet genoeg. Zij wil bij wanprestatie ook een concessie kunnen intrekken, inclusief die van de NS. De SP heeft indertijd haar motie op dit punt niet gesteund. Mijn fractie vindt het nog steeds een belachelijk idee dat je het spoorbedrijf waar de Staat zelf de aandeelhouder van is de concessie zou moeten kunnen ontnemen. Het lijkt allemaal op spierballentaal. Wat schiet de reiziger ermee op? Stel dat tussentijds ineens een concessie wordt ingetrokken. Dat lijkt op het eerste gezicht heel stoer, maar de reiziger zal er waarschijnlijk niet blij mee zijn. Hetzelfde geldt voor de belastingbetaler, die ziet dat de waarde van zijn NS-aandelen opeens nul wordt. Kortom, het is echt te krankzinnig voor woorden. Laten we dit dus verder niet uitwerken en gewoon vergeten.

De **voorzitter**: U moet zo afronden, mijnheer Bashir. Alvorens u dat doet, heeft mevrouw Van Veldhoven een vraag aan u.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een vraag over de mogelijkheid tot het intrekken van een deel van de concessie. D66 was er groot voorstander van om dat te onderzoeken, want zo'n maatregel zet je alleen maar in als er echt grote problemen zijn. De heer Bashir zegt dat de reiziger er niets mee opschiet als een deel van de concessie wordt

ingetrokken als er grote problemen zijn. Wat schiet de reiziger ermee op als er niets gebeurt en als de partij die de reiziger niet kan bedienen dan maar gewoon blijft zitten? Dat is wat de SP blijkbaar te allen tijde voorstaat.

De heer **Bashir** (SP): Als er een wanprestatie is geleverd, is daar een aantal andere stappen aan voorafgegaan. Ik noem Kamerleden die hun werk niet goed hebben gedaan. Als mevrouw Van Veldhoven en ik ons werk goed doen en als de Staatssecretaris haar werk goed doet, hoeft dit onderwerp helemaal niet aan de orde te komen. Waarom zou een staatsbedrijf dat door ons mede gecontroleerd moet worden een wanprestatie moeten leveren? We zitten er toch zelf bij? Als het bedrijf niet goed functioneert, kunnen we kijken wat er niet goed gaat en hoe we dat kunnen verbeteren. Dat is beter dan meteen de concessie intrekken en aan Duitsland of Frankrijk vragen om te komen met hun Arriva of Veolia om ons spoor te bedienen.

De **voorzitter**: Ik stel voor om het te hebben over het spoor en niet over het functioneren van Kamerleden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat jammer nou. Ik dacht net dat de heer Bashir suggereerde dat we dan misschien een deel van zijn concessie mochten intrekken als er sprake is van wanprestatie, want hij stelde zich daar persoonlijk garant voor.

De **voorzitter**: Punt gemaakt, mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zal er niet verder op ingaan. Uiteraard probeer je er eerst met andere, minder verregaande, maatregelen voor te zorgen dat de reiziger krijgt waar hij recht op heeft. Daarvoor zitten we hier inderdaad. We zeggen allemaal dat de reiziger op een, twee en drie moet staan en daar werken we allemaal hard aan. De heer Bashir heeft ook de hele stapel stukken weer doorgelezen. We proberen ervoor te zorgen dat we onze rol zo goed mogelijk vervullen. Toch ligt er ook een verantwoordelijkheid bij het bedrijf en is het ook goed als er voor dat bedrijf een prikkel is om te blijven presteren. Het gaat hier om een allerlaatste stok achter de deur. Als het toch allemaal niet gaat en er echt sprake is van wanprestatie, zegt de SP dus: we doen niets, we gaan op onze handen zitten. Een aantal andere partijen zegt dat er dan een ultieme consequentie moet zijn, namelijk dat een deel van de concessie aan iemand anders kan worden gegeven. Waarom is de SP daartegen, als allerlaatste redmiddel? Wat heeft zij de reiziger dan te bieden in plaats daarvan?

De heer **Bashir** (SP): Het heeft volgens mij ook te maken met je houding ten opzichte van het spoor. Als je je erbij neerlegt dat je eigen staatsbedrijf blijkbaar niet meer kan functioneren, leg je je erbij neer dat het zo fout is en dat het niet kan verbeteren. Ik vind dat NS een van de beste spoorbedrijven in de wereld is en dat als er iets niet goed gaat, wij daar medeverantwoordelijk voor zijn. Dan kunnen we kijken wat er niet goed gaat. In plaats van aan Duitsland en Frankrijk te vragen om ons spoor te bedienen, kunnen we ook bekijken hoe we het kunnen verbeteren. Dan verbeter je het spoor in plaats van dat je de concessie intrekt en daarmee de NS waardeloos maakt.
Voorzitter, ik sluit af.

De **voorzitter**: Dat was inderdaad de bedoeling. U hebt precies een halve minuut.

De heer **Bashir** (SP): Mijn laatste punt is het goederenvervoer. Veel bewoners rondom de Brabantroute maken zich ernstig zorgen over het extra goederenvervoer. Een paar weken geleden is hier nog een petitie over aangeboden door bewoners van Moerdijk, die te kampen hebben met een forse stijging van het aantal goederentreinen. Ik heb een paar concrete vragen aan de Staatssecretaris. Hoe wordt voorkomen dat gevaarlijke stoffen langs woonwijken denderen? Op welke wijze wordt de geluidsoverlast tegengegaan? Hoe wordt ervoor gezorgd dat wanneer er onverhoopt iets fout gaat, de hulpdiensten accuraat kunnen reageren? We zien dat veel gemeenten graag extra voorbereidingen willen treffen om de overlast door geluid en trillingen tegen te gaan. Binnenkort gaat er een geluidsaneringsprogramma van ProRail van start. Is het mogelijk om dat naar voren te halen en daarbij ook de problemen die in verschillende gemeenten langs de Brabantroute aan de orde zijn mee te nemen, om zo de overlast verder in te perken? Ik wijs met name op de problemen met spoorwegovergangen, daar waar die vaak dicht zijn. Ik noem Deurne – de wethouder zit op de publieke tribune – Venlo en Gilze en Rijen. Is de Staatssecretaris bereid daarnaar te kijken?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik deel natuurlijk graag complimentjes uit, vooral aan het personeel van de NS. Dat heeft het namelijk heel moeilijk, gezien alle geweldsincidenten en het imago van het bedrijf. Het kan echter niet zo zijn dat we hier complimentjes uit gaan delen aan een bedrijf dat zo onder vuur ligt. De winter is net afgelopen en ik wil toch terugkomen op de winterdienstregeling. Eén vlok natte sneeuw en de NS ligt plat. Straks krijgen we de blaadjes weer die op de rails vallen. Er is sprake van incidenten die een zeer grootschalige impact hebben. Kortom, de trein blijkt zeer onbetrouwbaar. Het is eigenlijk een normaal gezicht geworden dat mensen die niet naar huis kunnen ronddolen op het station. Daarom vind ik al die complimentjes niet op hun plaats op dit moment. Ik vind eigenlijk dat we hier echt een heel groot probleem hebben met iets wat heel belangrijk is in ons dagelijks leven. Ik wijs ook op de NS-top. De heer Meerstadt is met 7 ton vertrokken en kreeg nog een jaar doorbetaald. De nieuwe topman verdient nog steeds veel, namelijk meer dan een half miljoen per jaar. Dat is ver boven de norm. Aan dit soort heel duurbetaalde bestuurders, veel te duur betaalde bestuurders, moeten we hoge eisen stellen. Het gaat niet goed op het spoor. Ook de affaire in Limburg komt daar nu weer bovenop. De vraag is of de top daarvan af wist. De top is natuurlijk altijd verantwoordelijk voor wat er gebeurt binnen het bedrijf, zeker als het gaat om dit soort fraude bij aanbestedingen. Daar komen we later op terug.

Bij meer dan vijftien minuten vertraging bij de NS hoeft slechts 36% van de klanten het oordeel voldoende te geven. Als je meer dan een kwartier vertraging hebt of de trein helemaal niet meer komt, sta je toch als reiziger verloren? Dan moet toch niet maar 36% daar een goed cijfer voor geven? 100% van die mensen moet dan toch van hun probleem afkomen? De NS moet toch gewoon een betrouwbare vervoerder zijn? Inmiddels worden al grappen gemaakt zoals dat de NS het beter kan melden als ze wel op tijd rijdt, omdat dat eerder uitzondering is dan regel. Zelfs de EVO (Eigen Vervoerders Organisatie) heeft vandaag bekendgemaakt het spoor te gaan mijden omdat het gewoon onbetrouwbaar is.

Ik wil dus graag een complimentje uitdelen aan de medewerkers van de NS, maar de aansturing van het bedrijf, de manier waarop we het georganiseerd hebben, waaronder de splitsing tussen NS en ProRail, en de aansturing door de Staatssecretaris vind ik echt onder de maat. Dat moeten we niet bagatelliseren.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben er verbaasd over dat de EVO de NS gaat mijden, want als het goed is vervoert EVO goederen en doen zij dat niet via de NS. Als we naar de cijfers kijken dan zien we dat de punctualiteit,

het aantal keren dat de NS op tijd rijdt, gewoon is toegenomen. Erkent de heer Madlener dat ook met mij?

De heer **Madlener** (PVV): De heer Bashir heeft gelijk: het spoor mijden is iets anders dan de NS mijden. NS en spoor zijn echter niet als twee verschillende zaken te zien. Ook ProRail heb ik al genoemd als een van de medeverantwoordelijken.

De verwachtingen van de NS liggen bij mij misschien toch iets hoger dan bij de SP. Als je de trein neemt, laat je je auto thuis en reken je erop dat je op je bestemming komt en weer terug kunt; naar je werk misschien, en weer naar huis. Nu zie ik gewoon te vaak dat mensen of veel te laat komen omdat de trein te laat rijdt, of niet eens meer naar huis kunnen en een groot probleem hebben. Je zult er maar staan op het perron. Ik vind dat echt abnormaal. Als je een treindienst aanbiedt en het een keer misgaat – dat kan gebeuren – moet je natuurlijk alles uit de kast halen om die dolende mensen op dat perron op te vangen. Dan wil ik dat 100% van die mensen zegt: top gedaan! Het kan toch niet zo zijn dat maar 36% dan zegt dat het goed was? Dan zegt 64% dus dat het niet goed was. Dat vindt de heer Bashir als Kamerlid kennelijk voldoende.

De heer **Bashir** (SP): Wat de reizigers van de NS vinden, is het imago van de NS. Dat kan veel beter worden gemaakt, er kan aan gewerkt worden. Zeggen dat de NS minder vaak op tijd rijdt, doet geen recht aan de werkelijkheid. Ik zit zelf vaak in de auto. Dan kan ik van dichtbij de 130 km/u-borden bestuderen, want ik zit ook vaak in de file. Het is dus niet gezegd dat als je de auto pakt, je er altijd op kunt vertrouwen dat je op de plek van bestemming aankomt. Kan de heer Madlener ook trots zijn op de NS? Het is een van de beste spoorbedrijven in de wereld. Waarom horen we dat niet uit de mond van de woordvoerder van de PVV-fractie?

De heer **Madlener** (PVV): De PVV is natuurlijk een groot liefhebber van de Nederlandse Spoorwegen. Daarom hebben wij er altijd voor gepleit om het hoofdrailnet aan de Nederlandse Spoorwegen geven. De aansturing van de NS – dat is iets anders dan al het personeel – kan echt beter. Ik vind dat we ons er echt niet bij moeten neerleggen dat 36% van de mensen de NS een voldoende geeft als ze meer dan een kwartier vertraging hebben. Ik hoop dat de SP ook iets hogere verwachtingen van de NS heeft, juist ook voor het personeel. Ik denk dat mensen die hard werken voor de NS ook liever trots op hun bedrijf zijn en de reiziger niet in de kou willen laten staan.

De **voorzitter**: Vervolgt u uw betoog, mijnheer Madlener.

De heer **Madlener** (PVV): Straks komt de herfst er weer aan. Ik heb de vallende blaadjes al genoemd. Eerst komt inderdaad de zomer nog, maar daarna de herfst. Ik hoor dat mijn collega's niet zo van de herfst houden. De herfst is natuurlijk prachtig, maar de vraag is of de trein dan nog wel rijdt. Ik maak me daar zorgen over, want de afgelopen winter heeft ook laten zien dat de NS nog steeds niet is opgewassen tegen winterse omstandigheden. Daarom wil ik een suggestie doen. Het is nu mooi weer. Ik vraag de Staatssecretaris of zij bereid is om een sneeuwstage te gaan volgen in Zwitserland om zelf te gaan kijken hoe het beter kan, ook in Nederland. Vindt zij dat een goed en leuk idee en is zij bereid om dat te doen? Ik hoor dan heel graag haar bevindingen. Mijn vraag is waarom het daar kennelijk wel lukt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik deel met andere partijen de wens dat de treinen in het najaar en de winter op tijd rijden. Daarbij worden dan af en toe Zwitserland en soms ook Noorwegen aangehaald. Is de PVV dan ook bereid om dezelfde budgetten beschikbaar te stellen aan

de NS om dat mogelijk te maken? In Zwitserland en ook in Noorwegen wordt vier tot vijf keer zoveel besteed aan het sneeuwbestendig maken van het spoor. Als dat geld beschikbaar is, vermoed ik haast dat de Staatssecretaris dat in Nederland ook probleemloos voor elkaar krijgt.

De heer **Madlener** (PVV): Dat is een goede vraag. Ik denk dat er heel veel verbeteringen mogelijk zijn. Dat staat los van het budget. Dat is gewoon organisatie en heeft te maken met verwachtingen die je hebt. Zwitserland is natuurlijk een heel bergachtig land, dus dat is moeilijk te vergelijken met Nederland. Ik weet niet of die kosten zomaar een-op-een vertaald kunnen worden. Als er meer geld naar de NS zou moeten om de treinen op tijd te laten rijden, zou ik dat graag van de Staatssecretaris vernemen. Ik betwijfel dat. Ik denk dat er ook met het huidige budget heel veel zaken mogelijk zijn. Dat hoor ik graag van de Staatssecretaris, na haar stage in Zwitserland.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan hebben we het kleine luchtballonnetje van de sneeuwstage in elk geval doorgeprik, want de heer Madlener zegt zelf al dat het een onvergelijkbaar land is. Ja, de budgetten om het spoor sneeuwvrij te houden zijn heel veel hoger. Die zijn vier of vijf keer zo hoog. Dat mag de Staatssecretaris, als de heer Madlener dat wil, ook aan hem antwoorden. Er gaat heel veel meer geld naartoe en dat is niet voor de aanleg van de spoorbanen. Wellicht kunnen wij samen optrekken en de Staatssecretaris vragen wat er in Nederland mogelijk zou zijn. Dat lijkt mij voor dit algemeen overleg relevanter.

De heer **Madlener** (PVV): De budgetten zullen in Zwitserland hoger zijn, maar de hoeveelheid sneeuw is ook meestal een stuk groter daar. Ik vind de suggestie van GroenLinks toch niet helemaal opgaan. Ik wil graag weten waarom Zwitserland er toch veel beter in slaagt om met sneeuw om te gaan. Misschien is daar wel wat meer budget voor nodig. Dan bespaart het weer een boete. De NS heeft net een enorme boete gekregen wegens slechte prestaties. Daar moeten we ook geen genoeg mee nemen, want wie betaalt die boete? Dat is niet de NS-top, maar uiteindelijk gewoon de reiziger.

Ook wij maken ons zorgen over de trillingen. De Betuwelijn is nu wat minder in gebruik, waardoor de Brabantroute zwaarder belast is. Ook in Rozenburg, waar de Betuwelijn mogelijk wordt verlegd, is grote zorg om trillinghinder. Er zijn maatregelen denkbaar, zoals dempers. Ik verneem graag van de Staatssecretaris wat zij gaat doen om die trillinghinder verder terug te brengen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Na deze twee uitersten durf ik het bijna niet meer te hebben over de NS. Die is heel goed of heel slecht. Ik heb de heer Bashir ook een aantal debatten horen aanvragen op momenten dat het niet goed ging met de NS, maar ik geloof dat dat in de toekomst niet meer aan de orde is.

Allereerst even twee grote actualiteiten. Welke gevolgen hebben de stakingen in Duitsland en België? Daar is onlangs gestaakt. Wat zijn de gevolgen voor het Nederlandse vervoer, met name het goederenvervoer? Is er al zicht op een einde aan deze stakingen?

Over de andere actualiteit hebben anderen het al gehad en hebben we morgen een rondetafelgesprek. Ik hoor toch graag een eerste appreciatie van de Staatssecretaris. De Minister van Financiën heeft al gereageerd, als aandeelhouder. Welke gevolgen heeft de situatie met de concessieverlening in Limburg voor de reiziger?

Ik ga nu verder in sneltreinvaart, want we hebben maar vijf minuten. Ik begin met een aantal opmerkingen over het vervoerplan van de NS en het beheerplan van ProRail. Er zijn nog steeds geen duidelijke prestatieafspraken over de aansluiting van de NS op andere vervoerders. Dat mis ik

wel. Daar is nog steeds geen cijfer aan gegeven. Wanneer gaat dat gebeuren? Ik noem een voorbeeld uit de praktijk. In Flevoland rijden parallel aan de Hanzelijn bussen om schoolkinderen naar school te brengen, omdat een buskaartje goedkoper is dan een kaartje voor de Hanzelijn. Rara, hoe kan dat? Mevrouw Dik-Faber heeft er ook al een aantal keren een punt van gemaakt. Ik vind dat dat niet moet kunnen, want het kost twee keer zoveel geld. Kan worden gekeken hoe die kinderen wel met de Hanzelijn kunnen gaan reizen? Het is echt te zot voor woorden en het kost dubbel belastinggeld, volgens mij. Dit geldt overigens ook voor aansluitingen binnen de NS. Ik heb al vragen gesteld over de aansluiting Alkmaar-Haarlem. Ik noem dat concreet, omdat ik het typisch een voorbeeld vind waarbij je moet durven kijken naar een betere aansluiting van intercity op intercity. Reizigers lopen daar constant de overstap mis.

Er moet wat de VVD betreft een grotere inspanning worden geleverd voor de spits spreiding. De verwachte reizigersaantallen zijn richtinggevend voor de inzet van het materieel. Ik zou ook wel toe willen naar spits spreiding. Als je de hele spits moet gaan bedienen, moet je af en toe extra materieel inzetten met alle gevolgen van dien. In Maastricht wordt een proef gedaan waarin studenten geld krijgen als ze buiten de spits rijden. Volgens mij missen ze daardoor colleges en dat lijkt me heel onverstandig. Het geld wordt betaald uit het programma Beter Benutten en dat vinden wij geen goed idee. Liggen er nog meer van dit soort plannen op de plank? Hoeveel geld gaat er in het kader van Beter Benutten naar studenten die worden gestimuleerd om buiten de spits te reizen? Ik kom op de uitvoering van de motie «three strikes you're out», waarvoor mijn complimenten. Er is een mooie brief gekomen. Als we het gaan doen zoals in de brief staat, is dat volgens mij een goede uitvoering van de motie. Ik denk dat er na twee keer wanprestatie een goede waarschuwing moet komen. Dan moet de NS in gebreke worden gesteld en moet worden gekeken hoe zij zich met een verbeterprogramma de derde keer wel aan de afspraken kan houden. Laat helder zijn dat dat het doel is. Het is een prikkel voor de NS om beter te presteren. De VVD vindt dat boetes niet helpen, omdat het vestzak-broekzak is. Kan de Staatssecretaris een inschatting geven van de effecten die de verstoringen op het spoor in de eerste drie maanden van 2015 hebben gehad op de prestatie-indicatoren? Schiphol behoeft echt extra aandacht. We zijn blij dat de nieuwe directeur van ProRail hier extra aandacht aan gaat geven. Het kan immers niet zo zijn dat een van de belangrijkste mainports van Nederland onbereikbaar is, zoals dit jaar keer op keer het geval is geweest. Moeten we daar wellicht een extra prestatie-indicator over afspreken met ProRail? Dat hebben we nu niet gedaan in de concessie. De VVD stelt dit voor en hoort hier graag eerst de reactie van de Staatssecretaris op.

De voorzitter: Voor de mensen op de publieke tribune merk ik op dat er veel te doen is in de plenaire zaal vandaag omdat het de laatste week voor het reces is, waardoor de bel zo ongeveer om het kwartier gaat. Dat is wat vervelend voor de woordvoerders, maar voor anderen is het een voordeel.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan kom ik op de bedrijfsspooraansluitingen. Wij vinden het belangrijk dat we bedrijfsspooraansluitingen houden voor goederenvervoer. In de Lange Termijn Spooragenda hebben we goederenvervoer benoemd als ontzettend belangrijk, ook voor het verdienmodel van Nederland. Ik roep de Staatssecretaris ertoe op om serieus te kijken naar de goed bereden aansluitingen en de aansluitingen met potentie. Die moeten we echt behouden voor het goederenvervoer, want anders missen we daar de boot of in elk geval de trein. Dat moeten we volgens mij niet willen. Ik lees dat de Staatssecretaris wil kijken of je die aansluitingen kunt slijten aan een marktpartij. Dat lijkt me een interessante

exercitie, want een marktpartij heeft er belang bij dat er zo veel mogelijk goederentreinen rijden om die bedrijfsspooraansluitingen renderend te houden. Mocht dat niet lukken, dan vraag ik haar om terug te komen naar de Kamer zodat we hier nog een keer debat kunnen voeren over de vraag welke van de bedrijfsspooraansluitingen behouden moeten blijven, zodat de Kamer de keuze nog heeft. Ze zouden in zo'n geval wat mij betreft ook kunnen worden ondergebracht bij ProRail.

Mijn volgende punt is het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen. Er zijn een paar roemruchte voorbeelden. Ik noem Vierpaardjes Venlo, Deurne en Zaanstad. Waar blijft het verbeterprogramma? Dat is ontzettend belangrijk voor de doorstroming op de weg, maar ook voor de veiligheid. Ik ben benieuwd wanneer we het kunnen verwachten. Ik zou een datum willen afspreken, want we wachten er al een tijdje op en het is niet onbelangrijk.

Dan kom ik op het goederenvervoer. Ik zie dat op de publieke tribune gasten uit Oost-Nederland aanwezig zijn. Dat is terecht. We hebben de komende zeven jaar een probleem op de Betuweroute. Dat komt doordat we het beter willen maken en het derde spoor in Duitsland wordt aangelegd. De Kamer, ook de VVD-fractie, heeft al een aantal keren gevraagd naar het verbeterprogramma, een maatregelenpakket om overlast voor omwonenden zo veel mogelijk te voorkomen. Wanneer kunnen we dat verwachten? De versnelde aanleg van ATB-Vv (Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie) op de Brabantroute zou ook bijdragen aan de veiligheid daar. We zouden nog een appreciatie krijgen van een volledige uitrol van ATB-Vv op de Brabantroute. Hoe zit het met de pieken op het basisnet? Hoe gaan we die opvangen? Ik lees dat er afstemming is met Duitsland. Hoe staat het met de directeur goederenvervoer, die aan de slag zou gaan bij ProRail?

Ik heb nog één vraag over de voortgangsrapportage HSL-Zuid en dan sluit ik af. De heer Hoogland had het er ook al over. We schrokken er toch wel erg van dat er daar sprake is van mosvorming en dat er zettingsproblemen zijn bij Rijkswatering en Schuilingervliet. Zitten er nog meer lijken in de kast wat dit betreft? Het is een spoorlijn die 7,3 miljard heeft gekost. Dat er nu al dit soort problemen zijn, gaat ons echt te ver. Kunnen de kosten daarvan worden verhaald, bijvoorbeeld op de aannemer?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik wil eerst even heel kort iets zeggen over de aanbesteding in Limburg, want daar komt nog een debat over. D66 heeft een heel groot aantal vraagtekens hierbij, ondanks de informatie die we al hebben ontvangen. De vraag blijft wie wat wist en wanneer, inclusief de Minister van Financiën, de Staatssecretaris en de NS-top. Heeft de NS haar zaken op orde? Hoe zorgen we voor een goede oplossing voor de reiziger? We zullen daarover samen met het CDA via de commissie voor Financiën een vragenronde ter voorbereiding op het debat voorstellen.

Ik kom op de punten die op de agenda van vandaag staan. Ik wil beginnen met het punt waarmee mevrouw De Boer eindigde, namelijk de hogesnelheidslijn. Toen ik over de problemen las, had ik echt het gevoel: het kan toch niet waar zijn, niet weer? Wat is nu echt het beeld van dat wegzakende spoor, de uitzettende damwanden en de betonrot? De brief van de Staatssecretaris laat toch nog heel veel vragen open over de omvang van de problemen. Daar moeten we echt snel een helder beeld van hebben. Hoe groot zijn de problemen, wat zijn de financiële gevolgen en hoe staan die in verhouding tot de risicoreservering die er is? De geluidsmaatregelen moeten daar immers ook nog uit gefinancierd worden. Moet er geld bij en wat kan op de aannemers verhaald worden? Laten we dit niet laten aanmodderen. We moeten heel helder en heel scherp met elkaar bekijken wat de situatie is en de beslissingen nemen die we daarop moeten nemen.

Dan kom ik op het vervoer- en beheerplan. De Staatssecretaris schrijft met enige trots in de brief dat de NS op een aantal punten boven de bodemwaarde presteert. Het leek me goed om even te kijken wat die bodemwaarde ook alweer was. Die bodemwaarde wordt in een andere brief omschreven als «de bodem van de kwaliteitseisen». Dan mag ik toch hopen dat het streven iets verder gaat dan het halen van de bodemwaarde. We hebben immers niet voor niets ook een streefwaarde aangegeven. Je mag toch hopen dat dat het referentiepunt is en niet de bodem van de kwaliteitseisen.

De inrichting van de be- en bijsturing is een proces waar wij heel lang met elkaar over gesproken hebben naar aanleiding van grote problemen op het spoor in de winter, toen het echt totaal uit de hand liep. Daarover lees ik dat de be- en bijsturing dit jaar wordt ingericht. Ik denk dan: wat hebben dan de afgelopen jaren gedaan? Waarom duurt het zo lang? Waarom wordt er pas dit jaar ingericht? Wat is er tot nu toe gebeurd?

We hebben natuurlijk veel discussies met elkaar over cijfers en over KPI's (kritieke prestatie-indicatoren). De cijfers an sich zijn natuurlijk niet het doel. Het gaat om de vraag welk effect die teweegbrengen voor de reiziger. Hoe voelt de reiziger zich welkom in de trein? Als ik door mijn oogbussen naar die cijfers kijk, zie ik dat twee derde van de klachten van reizigers van NS gaat over volle treinen, het niet hebben van een zitplaats of treinen die te vol zijn. Volgens de norm zijn de treinen goed. Mogelijk is de norm niet scherp genoeg. In elk geval is de beleving niet zoals wij die graag zouden willen hebben. Ik denk dat de Staatssecretaris dat wel met mij eens is. Bij de aanpak staat dat NS in kaart gaat brengen wat de klantenwensen zijn. Ik kan wel raden wat de klantenwensen is van iemand die moet staan in de trein. Om de reiziger verder tevreden te houden, gaat men doen – ik citeer uit het almachtige vervoerplan – aan «inspiratiecommunicatie». Dat is een ander woord voor: «we beproeven een app met onderhoudende content om wachttijd tijdens de reis te veraangemen». Voordat de NS nu de concurrentie aan wil met Facebook of Candy Crush, zou ik zeggen: laten we kijken of er een echt structurele oplossing kan komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik hoor bij D66 toch een heel geamuseerde toon over dit geheel. De pogingen van de NS worden een beetje in het ridicule getrokken. Ik lees dat de NS vorig jaar een reizigerspunctualiteit haalde van 94,9% en dat maar liefst 98% van de treinreizigers een zitplaats vindt. De cijfers zijn dus goed. Het klopt dat de perceptie van de reiziger minder goed is en dat het klantoordeel over op tijd rijden onder de maat is. Ik vind echter dat we het wel in balans moeten zien. Vergelijk het bijvoorbeeld met vervoer over de weg, waar niemand probeert om je verder te informeren. Daar is het veel moeilijker om de klachten te bundelen. Van D66 verwacht ik toch een inzet en een hart voor ons openbaar vervoer in Nederland. Er worden oplossingen bedacht. Ik vind het zelf bijvoorbeeld heel fijn om actueel geïnformeerd te worden over wat er aan de hand is en ik hoor de laatste zes maanden tot een jaar regelmatig omroepen in de trein waarin wordt uitgelegd waarom gewacht moet worden. Ondanks dat vind ik het wachten nog steeds vervelend, maar ik begrijp het wel.

De **voorzitter**: Wat is uw vraag, mevrouw Van Tongeren?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn vraag is waarom D66 de NS zo basht en een beetje in het ridicule trekt. Dat ben ik niet gewend van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik reis zelf heel vaak en heel graag met de trein en ik moet zeggen dat ik die reizigersinformatie altijd ontzettend fijn vind. Nog fijner vind ik het om een zitplaats te hebben. Uit de cijfers

blijkt dat een op de twee reizigers toch eigenlijk nog niet tevreden is. Mevrouw Van Tongeren kan zeggen dat zij blijer is in de trein dan in de auto. Dat ben ik ook meestal. Het is voor mij echter niet goed genoeg, dus moeten we met elkaar kijken wat we kunnen verbeteren. Dit soort dingen vind ik dan niet de sterkste voorbeelden, daarom noem ik ze. Het is natuurlijk allemaal leuk, maar ik wil dat de NS echt investeert in zaken die bijdragen aan betere zitplaatsen en een betere klantbeleving in totaal. Als ik lees over het beproeven van een app met onderhoudende content, denk ik: daar hebben we allemaal onze telefoon mee vol staan. Laten we ons dan op het echt verbeteren van de reizigersinformatie gaan richten, want daar horen we nu juist nog heel veel klachten over. Het is makkelijk om dat weg te zetten, maar het is heel serieus voor mij. Die reizigersinformatie kan echt beter. Als je de reizigersinformatie bekijkt op een dag dat er veel storingen zijn, zie je dat er 's ochtends al bekend is dat een trein 's middags om 14.00 uur vertraagd zal zijn. Dat is mijn eigen ervaring. Ik denk dan: dat lijkt me sterk. Op het moment dat je op het station staat, is de reizigersinformatie niet actueel. Dat zijn zaken die echt beter moeten. Laat ze in die app hun aandacht steken en niet in de concurrentie met Candy Crush.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat vind ik één heel duidelijk voorbeeld. Heeft D66 nog een paar voorbeelden van wat zij nu zou willen om dit te verbeteren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat is een trucje van mevrouw Van Tongeren, om te vragen om een ander voorbeeld nu haar punt net onderuit is gehaald. Ik vind het aan de NS om ervoor te zorgen dat niet langer het oordeel van een op de twee reizigers niet boven de zeven komt. Dat hebben we met elkaar afgesproken: dat de bodem een zeven is. Dat is wat minimaal gehaald moet worden. Als je dan door al die zaken heen kijkt, zie je dat een op de twee reizigers dat cijfer niet geeft aan de reis en dus moet dat beter. Het is aan de NS om voorstellen te doen om dat te verbeteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De NS moet het zelf doen. Oké.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja, dat is inderdaad de taak van het bedrijf.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): D66 heeft geen idee. Oké.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u zat bij Candy Crush. Gaat u door.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat laatste laat ik voor de rekening van mevrouw Van Tongeren. Ik ben benieuwd. Ik verwacht zo meteen een hele reeks aan ideeën van mevrouw Van Tongeren over hoe straks alle reizigers volledig tevreden zijn. Ik ben heel benieuwd naar haar inbreng.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ja hoor, voorzitter. Graag. Het goederenvervoer is belangrijk voor de economie en goederenvervoer per spoor is relatief veilig en duurzaam. Toch kan ik me voorstellen dat de omwonenden zich zorgen maken over de toename van het goederenvervoer, bijvoorbeeld op de Brabantroute. We kregen een brief van de gemeente Tilburg waarin stond dat zij niet op de hoogte was van het ontbreken van het veiligheidssysteem ATB-Vv op het traject waar kortgeleden een ongeluk plaatsvond. Daar schrok ik wel van. Ik vraag me dan af of de gemeente en de veiligheidsregio's wel voldoende op de

hoogte zijn van dit soort veiligheidsaspecten en of zij voldoende getraind zijn om met dat soort situaties om te gaan. Kan daar nog een slag gemaakt worden?

Een aantal woordvoerders heeft het al gehad over een aantal overgangen waar problemen zijn. Mijn fractie sluit zich graag bij de vragen daarover aan. Ik wil benadrukken dat de snelheid waarmee een oplossing wordt gerealiseerd van belang is. We moeten niet pas over een paar jaar zo'n overgang gaan verbeteren, want mensen hebben al heel snel met de problematiek te maken. Wat betreft de Schipholtunnel sluit ik me graag aan bij de vragen van collega's. Het is heel belangrijk dat daar een goede oplossing voor wordt gevonden.

Een ander punt betreft toiletten in de trein. In elke stoptrein waarmee meer dan een derde van de reizigers langer dan 30 minuten reist, zou een toilet aanwezig zijn. Wij horen dat dit niet het geval is. Ik ben benieuwd of dat klopt en, zo ja, wat daar dan de oorzaken van zijn.

Ik wil ook nog een compliment geven. Het is heel fijn dat het punt van de priority seats voor reizigers die minder valide zijn zo snel geregeld wordt. Mijn laatste punt is trilling- en geluidsoverlast. Mijn fractie vraagt zich af of het naast het indelen van de gebruiksvergoeding op vervoersklasse mogelijk is om daarin een aantal van de milieuaspecten, zoals trilling- en geluidhinder, mee te nemen. Je maakt het voor vervoerders interessant om met stillere en minder trillinggevoelige treinen te rijden als je dat koppelt aan de gebruiksvergoeding, die nu alleen maar op basis van gewicht is ingericht. Is de Staatssecretaris bereid om dat te onderzoeken?

De heer **Houwens** (Houwens): Voorzitter. «Ik tel tot drie en dan gaat het gebeuren», is een liedje waar ik aan moest denken toen ik de stukken las en zag dat de reiziger op een, twee en drie staat. Ik vroeg me af of dat echt zo is, of de reiziger inderdaad krijgt wat hij wil hebben. Ik zie allerlei percentages, cijfers en kleine verschillen. Ik zie, proef en weet, ook uit eigen ervaring, dat het gewoon niet altijd goed is. Ik denk dat het echt een stuk beter kan.

Als ik dan een aantal mooie woorden zie als «gastvrij», «verbinden», «proactief» en «vakmanschap», zaken die de NS nastreeft, denk ik: dat is een goed idee, maar wordt dat ook echt ingevuld?

Het ministerie zegt meer te gaan sturen, eerst beter en dan meer, te gaan focussen op betrouwbaarheid van deur tot deur en iets te gaan doen tegen overvolle treinen. Ik ben benieuwd of dat echt gebeurt. Ik noem een aantal praktijkvoorbeelden. Ik begin met het betaalgemak. Er wordt gesproken over het verbeteren van het betaalgemak en er wordt gekeken of er nieuwe mogelijkheden zijn. Op zich is dat prima. Over andere manieren van betalen moeten we zeker nadenken. Het gaat echter ook om gebruiksgemak. Wat ik echt niet kan begrijpen, is dat ik sinds de invoering van de ov-chipkaart bijvoorbeeld als ik vanuit Winterswijk naar Den Haag wil reizen twee keer in en uit moet checken. Waarom kan dat allemaal niet wat handiger? Dat er twee palen naast elkaar staan van Arriva en NS is toch een gekke situatie? Het zal met verrekening te maken hebben, maar in deze tijd van technologie en ICT moet dat volgens mij echt anders kunnen. Ik wil graag dat de Staatssecretaris daar aandacht aan schenkt. Ik wil ook graag aandacht hebben voor de veiligheid. Ik weet dat er het een en ander gebeurt, met name wat betreft de veiligheid van het personeel. Misschien is dit ook het moment om dat personeel op zich een compliment te maken voor de dingen die wel goed gaan. Dat geldt voor hoog tot laag. In sommige gevallen wordt het personeel onheus bejegend en we moeten kijken wat we daaraan kunnen doen. Een van de dingen die de Staatssecretaris of NS daaraan denkt te doen, is de toegang tot stations anders regelen. Ik vraag me af of er ook over nagedacht is om het afsluiten van stations, natuurlijk in goed overleg met alle betrokkenen, verder te versnellen. Ik kan me voorstellen dat dat een belangrijke bijdrage levert: het alleen maar toelaten van mensen die echt iets op dat

perron en in die trein te zoeken hebben en die betalen. Daar gaat het immers uiteindelijk om.

Ik zie helemaal geen focus als de NS ook een sociale coupé inricht, een praatcoupé met een bepaald thema. Aan dat soort dingen moet gewoon geen geld worden besteed. We moeten dat geld besteden aan dingen die er wel toe doen, zoals de punctualiteit en beschikbaarheid van voldoende treinen.

Ik heb nog een punt ten aanzien van veiligheid. Ik denk dat ik het niet goed lees – althans, ik hoop dat ik het niet goed lees – maar op bladzijde 49 staat dat de Staatssecretaris instemt met het Verbeterplan STS-passages (Stop Tonend Seinpassages). In dat plan staat dat er wordt gewerkt aan vermindering van het aantal doorroodrijdingen en dat het aantal STS-passages – dan hebben we het dus over door rood rijden – waarbij het gevaarpunt wordt bereikt, moet worden gereduceerd tot 25 per jaar. Wat is een gevaarpunt en wat is het risico dat we daarmee lopen? Als ik daarmee het risico neem dat ik 25 keer per jaar kan meemaken dat een trein op een traject is waar hij niet mag zijn, zou ik dat niet willen. Ik wil dat gewoon op nul hebben, in elk geval als streefcijfer. Daar zou ik graag wat opheldering over willen van de Staatssecretaris, temeer omdat er wordt gewerkt aan menselijke factoren waarvan verbetering mogelijk is. Aan de technische en organisatorische factoren wordt op wat langere termijn gewerkt. Hoe dat gebeurt, vind ik eerlijk gezegd niet zo heel spannend. Ik vind het wel belangrijk dat het gebeurt op een manier die de veiligheid garandeert, zo veel als mogelijk is.

Ik was van plan om te reageren op de woorden van de heer Bashir, die sprak over marktwerking en daarbij in één adem allerlei dingen noemde die niet deugen. Als marktwerking op de juiste manier wordt ingevuld, deugt die wel en is die uiteindelijk in het belang van iedereen die gebruikmaakt van de trein.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Geweld tegen treinpersoneel staat vandaag niet geagendeerd, maar gaat ons allen aan het hart. Als het mogelijk is, hoor ik graag van de Staatssecretaris een korte stand van zaken. Wat voor acties zijn er ondernomen en hoe zit het treinpersoneel er nu zelf in? Misschien kan de Staatssecretaris nog zeggen wat zij vindt van het inzetten van burgers bij escalaties in de trein.

GroenLinks vindt dat in elk geval vooralsnog geen goed idee.

De klachten over de Brabantroute nemen toe, zoals ook andere woordvoerders al hebben gezegd. Omdat moet worden omgereden vanwege het aansluiten van de Betuweroute in Duitsland, moet er een alternatief worden gevonden. GroenLinks is warm voorstander van goederenvervoer per trein, maar het geeft voor omwonenden en, zo begrijp ik nu, voor behoorlijk wat personenvervoer een probleem. Ik krijg graag van de Staatssecretaris een globaal overzicht van de gevolgen van het omrijden van de goederentreinen voor het personenvervoer. Mensen zijn immers echt op de treinen aangewezen voor hun werk, hun studie of familiebezoeken. Er zijn niet alleen problemen in Twente, maar in geheel Overijssel en wellicht ook op andere plekken. Als de Staatssecretaris een overzicht zou kunnen geven, heel graag.

Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de PvdA over de HSL-Zuid en een aantal specifiekere vragen uit de regio daarover.

Tot onze vreugde werd deze week bekend dat nieuwe sprinters zijn aangeschaft en dat die stopcontacten hebben, zowel in de eerste klas als in de tweede klas. Dat was het verzoek uit een oude motie van GroenLinks. Hoe zit het echter met de terugkeer van wc's? Daarover is ook een motie aangenomen en dat vinden wij eigenlijk nog belangrijker. Daardoor kunnen immers mensen met bepaalde klachten goed reizen.

Ik kom op het vervoerplan van NS en het beheerplan van ProRail.

GroenLinks propageert ov-gebruik waar het maar kan. Het is voor mensen die geen auto willen of kunnen aanschaffen en mensen die zich niet

kunnen verplaatsen met een scooter of een fiets de enige manier om zich te verplaatsen. Ook zijn weinig vervoermiddelen zo milieuvriendelijk als het ov, zeker nu de NS heeft besloten om over te stappen op groene stroom.

Over de punctualiteitscijfers heb ik net al gesproken in een interruptiedebatje met mevrouw Van Veldhoven. Ook ik erger me van tijd tot tijd wild aan de trein, als ik een aansluiting mis. Ik ben net een gewoon mens. Nu ik de Nederlandse cijfers en de cijfers van andere Europese landen ken, zal ik een volgende keer proberen om ook mijn zegeningen te tellen. GroenLinks vindt niet dat er geen ruimte is voor verbetering. Met D66 en andere fracties vind ik dat ook de perceptie van de reiziger moet worden verbeterd. Als we echter zeggen dat de NS het zelf moet uitzoeken, dan moeten we de NS ook de ruimte geven voor een aantal experimenten, zelfs als wij die zelf persoonlijk misschien niet direct als eerste op ons lijstje zouden zetten.

De **voorzitter**: De heer Madlener gaf aan dat hij een vraag had, maar hij is al door zijn interrupties heen. Ik heb hem daarvoor in het begin al gewaarschuwd. Mevrouw Van Veldhoven heeft ook een vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): GroenLinks wil graag dat meer mensen met de trein gaan. Dat wil D66 ook graag. Daarom willen we dat graag voor de reiziger zo aantrekkelijk mogelijk maken. Ten aanzien van het klantoordeel over op tijd rijden, is de realisatie in 2014 49,9%. Minder dan de helft van de reizigers is dus positief over het op tijd rijden. Is dat voldoende voor GroenLinks en, zo nee, wat gaat zij daar dan aan doen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Uiteraard zou GroenLinks dat graag anders willen. D66 en GroenLinks zitten op een aantal fundamentele punten anders in het spoordossier. Wij denken dat marktwerking op sommige terreinen fantastisch werkt, maar dat het bij iets wat heel moeilijk in een marktwerkingsmodel te krijgen is, zoals het spoor, niet zo goed heeft uitgedaan en dat een gedeelte van de problemen daardoor komt. De Schipholtunnel veroorzaakt bijvoorbeeld heel veel vertragingen. Ik noem de splitsing in ProRail en NS. Treinpersoneel mocht vroeger kleine reparaties, even iets met een wissel, zelf doen. Dat mag niet meer. Als er wat is, moet er gebeld worden door ProRail en dan komt een busje uit Brabant ernaartoe rijden. Dat type uitwassen van de marktwerking, daar zijn wij niet voor. Wij zouden dat graag anders willen, namelijk dat kleine reparaties door het personeel zelf verricht kunnen worden. Ik weet niet precies hoe D66 denkt over het aanpassen van de dienstregeling. Dat werd indertijd het «rondje om de kerk» genoemd. GroenLinks staat best open voor andere manieren van het indelen van de medewerkers, zodat bij calamiteiten niet een machinist nog uit Limburg moet komen om de volgende trein te pakken. Ik wil met plezier door mijn oude moties gaan, waarvoor we de steun van D66 niet hebben gekregen.

De **voorzitter**: Dat hoeft niet, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Nee? Mag dat niet?

De **voorzitter**: Dat hoeft echt niet. Het antwoord is meer dan duidelijk. Bovendien begon u ook al vragen te stellen aan D66 en dat laat ik niet toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is een debat, hè.

De **voorzitter**: Nee, dat is geen debat. Er werd een vraag gesteld aan u en u hebt geantwoord. Nu is er een vervolgvraag van mevrouw Van Veldhoven, aan de fractie van GroenLinks.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik constateer dat ik niet echt een antwoord kreeg op de vraag die ik stelde, namelijk hoe we de prestatie van dit staatsbedrijf ten aanzien van op tijd rijden boven de een op twee krijgen, hoe we het klantoordeel over de reisinformatie bij meer dan vijftien minuten vertraging boven de 39% krijgen en hoe we het klantoordeel over de reinheid van treinen en stations boven de 56% krijgen. Als het voor GroenLinks allemaal voldoende is, denk ik dat we toch een verschillend beeld hebben van de manier waarop we de reiziger in de trein krijgen. Dat willen we immers allebei graag. GroenLinks kan natuurlijk flauw gaan doen met moties en weet ik wat. We kunnen nu de NS gezamenlijk de opdracht geven om op deze punten met goede oplossingen te komen. Natuurlijk mag daar best een experimentje bij zitten, maar daar verwachten we toch het heil niet van? GroenLinks kan ook zeggen dat zij het allemaal wel best vindt en inzetten op weer een totale herstructurering van de hele spoorsector, waardoor de trein dan op tijd gaat rijden. Dat is even de vraag die ik bij GroenLinks wil neerleggen. Heeft mevrouw Van Tongeren nog een concreet idee of vindt ze het gewoon wel best? Dan weet de reiziger ook waar hij aan toe is bij GroenLinks.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is een karikatuurbeeld van wat GroenLinks zegt. Een systeem dat door deze invoering van marktwerking echt ernstig onder druk is gezet, red je nu niet met een paar snelle maatregelen. Die problemen zijn, mede met steun van D66, over de jaren ontstaan. Nee, GroenLinks stelt niet voor om de maatregelen terug te draaien, maar een gedeelte van de problemen komt daar wel vandaan. Dat is iets wat D66 wel steunt. Zij wil graag verdere marktwerking op dit punt. Wij hebben daarover een fundamenteel verschil van inzicht. Dat wordt maar weer eens gedemonstreerd. Ik heb de reizigerspunctualiteit genoemd en het aantal reizigers dat een zitplaats vindt. Ik heb ook gezegd dat de perceptie van de reizigers – mevrouw Van Veldhoven illustreert dat – een stuk minder goed is. Nee, natuurlijk legt GroenLinks zich daar niet bij neer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Oh?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Wat een verrassing. Ja, dat had mevrouw Van Veldhoven natuurlijk nooit verwacht van GroenLinks ...

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de vraag van mevrouw Van Veldhoven afdoende is beantwoord. Ik krijg een beetje de indruk dat het zo'n schoolpleindiscussie gaat worden en dat lijkt me niet nodig. Vervolgt u gewoon uw betoog, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat doe ik met liefde en plezier, maar ik was midden in een zin.

De **voorzitter**: U zat weliswaar midden in een zin, maar ik vond dat u de vraag afdoende had beantwoord. Vervolgt u uw betoog.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik weet niet of mevrouw Van Veldhoven dat oordeel deelt, maar u bent de voorzitter.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven is het daarmee eens.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mijn antwoord is voor allebei voldoende, dus probeer ik weer even te bedenken waar ik was. Het laatste wat ik heb gevraagd, is een overzicht van punten waarop het personenvervoer in de knel komt doordat de goederentreinen moeten omrijden.

GroenLinks is ook echt benieuwd hoe het nu zit met de giftige stoffen en vooral de chloortreinen. Er is ooit een chloorakkoord gesloten, waardoor er nooit meer een chloortrein door Nederland zou hoeven rijden. Daar is veel belastinggeld naartoe gegaan, om ervoor te zorgen dat dat niet zou gebeuren. Nu rijden ze blijkbaar toch weer, zowel met chloor als met andere giftige stoffen, door dichtbewoonde gebieden. Hoe zit dat? Wat kan de Staatssecretaris daaraan doen?

Hoe wordt het onkruid op het spoor bestreden? Ik las dat in België een giftrein rijdt met Roundup, die daar al het onkruid weghaalt. Ik wil graag weten hoe in Nederland het onkruid op het spoortraject wordt verwijderd. Veel gemeenten zijn immers bezig om Roundup eruit te krijgen. Er ligt nogal wat aan spoortracé. Ik ga ervan uit dat wij daar in Nederland geen Roundup op gebruiken.

Een ander punt is mobiliteitskaarten. Ik heb samen met mevrouw De Boer en mevrouw Dik-Faber vragen gesteld over alternatieve duurzame vervoersarrangementen. De NS heeft alle lopende contracten per 1 mei opgezegd. Onze vragen daarover zijn nog niet beantwoord. Alternatieve duurzame vervoersarrangementen zijn, zo zeg ik tegen D66, ook een manier om het spoor interessant en aantrekkelijk te maken. Wellicht steunt D66 dit ook, om ervoor te zorgen dat deze arrangementen overeind kunnen blijven. Hoe is het daarmee? Heeft het gesprek dat de Staatssecretaris had toegezegd al plaatsgevonden? Kunnen deze aanbieders hun duurzame arrangementen nog aanbieden?

Zie ik aan de voorzitter dat ik door mijn tijd heen ben?

De **voorzitter**: Dat is een heel juiste conclusie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Oké, dan kan ik mijn andere opmerkingen niet meer maken.

De **voorzitter**: Mijn voorstel is om het overleg voor maximaal een kwartier te schorsen, zodat de Staatssecretaris de vragen kan inventariseren om ze op de juiste manier te kunnen beantwoorden.

De vergadering wordt van 17.37 uur tot 17.54 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik spreek graag met de woordvoerders af dat er in deze termijn twee interrupties worden toegestaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik wil eerst iets zeggen over de aanbesteding van de concessie in Limburg, waar veel woordvoerders aan hebben gerefereerd. Als een concessie wordt aanbesteed, moet het aanbestedingsproces conform de wet verlopen. Als dat niet gebeurt dan is dat, ook wat mij betreft, onacceptabel en onaanvaardbaar. De NS-directie heeft ingegrepen en aanvaardt de eventuele consequenties. Ook de aandeelhouder van de NS, de Minister van Financiën, vindt de situatie onacceptabel. Hij heeft aangegeven dat hij het onderzoek van de raad van bestuur van de NS ondersteunt en ervoor zorgt dat dit de hoogste prioriteit heeft, evenals de maatregelen die intern bij de NS getroffen moeten of zouden moeten worden. De Kamer heeft om een brief gevraagd en heeft een plenair debat aangevraagd met Minister Dijsselbloem. Ik denk dat het belangrijk is dat dat debat wordt gevoerd met de informatie die dan beschikbaar is. De Kamer is op 28 april geïnformeerd over de verschillende maatregelen die naar aanleiding van het eerste onderzoek, dat door een externe partij is gedaan, zijn genomen. De heer Hoogland heeft daarnaar gevraagd. De Minister schrijft dat, hoewel er geen aanwijzingen zijn dat iets dergelijks elders is voorgekomen of voorkomt, ook daar onderzoek naar wordt gedaan door externe partijen. Ik wacht, samen met de aandeelhouder, deze onderzoeken af.

Er is gevraagd wat dit betekent voor de ov-concessie in Limburg. Ik wil het houden bij de vraag wat het op dit moment voor de reiziger betekent. De provincie Limburg als aanbestedende dienst is op de hoogte gesteld door de NS. Limburg beraadt zich op vervolgstappen. Het is in dit geval aan de provincie om te bepalen hoe zij verdergaat met die aanbesteding. Mijn belang is dat die situatie niet ten koste gaat van de reiziger en dat de continuïteit van het vervoer geborgd is. Hier wil ik het bij laten om te voorkomen dat ik in hypothetische vragen en antwoorden terechtkom. Het debat hierover gaan wij nog voeren.

De **voorzitter**: De heer Madlener heeft toch nog een vraag over Limburg, Staatssecretaris.

De heer **Madlener** (PVV): Ja, voorzitter. Het is natuurlijk wel een zeer belangrijke affaire. Ik vraag me af hoe lang dat onderzoek gaat duren. We moeten hier immers niet te lang mee wachten. Hier moet snel duidelijkheid over komen, ook gezien de mogelijke gevolgen voor Limburg en een eventuele nieuwe aanbesteding. Lukt dit nog ruim voor het zomerreces? Streeft de Staatssecretaris daarnaar?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik streef naar snelheid, maar nog belangrijker vind ik – dat heeft de heer Madlener mij vaker horen zeggen – dat het zorgvuldig gebeurt. Het kan immers niet zo zijn dat er nu een onderzoek plaatsvindt en dat daarna blijkt dat er nog meer is. Ik vind het belangrijk dat een externe forensische partij dit onderzoekt. Bij mij gaat zorgvuldigheid voor tempo. Gezien de ernst van deze zaak, denk ik echter dat ook de partijen zelf beseffen dat tempo hier belangrijk is. Je kunt immers niet lang onduidelijkheid over dit soort vragen laten bestaan. Ik ga verder met mijn beantwoording. Ik begin met het goederenvervoer. Daarna zal ik de prestaties van NS en ProRail en de verstoringen bespreken, dan de hsl en vervolgens heb ik nog een mapje overig. Ik ben vorige week in Oudenbosch geweest. Ik heb een aantal gemeenten bezocht die grote zorgen hebben over het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Ik heb daar gesproken en ook gehoord wat de zorgen zijn. Gevaarlijke stoffen vallen onder externe veiligheid. Als ze echter over het spoor gaan, worden ze ook bij het spoordebat betrokken. Dat vind ik terecht. Er is een aantal vragen gesteld. Ik beantwoord ze at random, want het waren zeer verschillende vragen. Mevrouw De Boer en de heer Madlener hebben gevraagd om een overzicht met maatregelen die de extra overlast voor omwonenden in Brabant en Oost-Nederland moeten tegengaan en wilden weten wanneer dat verwacht kan worden. Er zou naar aanleiding van de motie-Van Veldhoven/De Rouwe (29 984, nr. 457) een inventarisatie gemaakt worden van de extra omgevingseffecten in Brabant en in Oost-Nederland als gevolg van het omleiden van goederentreinen vanwege de aanleg van het derde spoor in Duitsland. We hebben daar inderdaad een aantal jaren overlast van, maar het grotere doel ervan is het doortrekken van de Betuweroute, wat met het derde spoor in Duitsland wordt gerealiseerd. De inventarisatie is afgerond en met de omgeving gedeeld. De conclusie is dat de omleidingen niet leiden tot problemen. Op enkele locaties ontstaat echter wel een lichte overschrijding van de geluidsproductieplafonds. Daar zullen raildempers aangebracht worden. Wat betreft trillingen is geconstateerd dat hoewel daarvoor geen rechtsgrondslag bestaat, maatgevende waarden in de Beleidsregel trillinghinder spoor niet worden overschreden. Ik heb eerder gezegd hoe belangrijk ik het vind dat we concreter kunnen zijn over trillingen, maar het is ingewikkeld. We hebben streefwaarden, maar we zijn op zoek naar normen. Daar wordt onderzoek naar gedaan en daar kom ik later dit jaar op terug. Ik vind het belangrijk dat we dat goed borgen in heel Nederland. De trillinghinder bij de Betuweroute is echter structureel. Daar zal van geval tot geval worden

bezien hoe de constructie van woningen doelmatig kan worden versterkt.

De heer Hoogland vraagt of de rapportaget termijn uit de motie-Cegerek kan worden aangescherpt, zodat minimaal eens per kwartaal wordt gerapporteerd. Rapportage per kwartaal over het basisnet is niet mogelijk, omdat de plafonds voor het hele jaar gelden. Daarvoor zijn alle gegevens van het betreffende jaar nodig en die zijn pas na het jaar beschikbaar. Wel wil ik in overleg met ProRail en de vervoerders bezien of ze feitelijke informatie per kwartaal beschikbaar kunnen stellen.

De heer Hoogland vraagt ook naar de verschuiving van het goederenvervoer naar de Betuweroute. In 2013 is het vervoer over de Betuweroute gedaald door werkzaamheden in Duitsland. In 2014 was dat niet het geval. Het vervoer is teruggekeerd naar de Betuweroute en dat blijft binnen de grenzen voor geluid en externe veiligheid. Ook in de toekomst zal vervoer via de Betuweroute blijven groeien. De bouw van het derde spoor zal dit beïnvloeden voor de periode van de bouw en de omleidingen kunnen binnen de geldende kaders voor geluid en externe veiligheid plaatsvinden.

Ook vraagt de heer Hoogland of verladers compensatie kunnen krijgen en of de compensatie voor vervoerders tot meer kwaliteit leidt. Verladers worden geconfronteerd met hogere kosten. Deze zijn echter zeer divers. Uit gesprekken met Brussel is duidelijk geworden dat een eenduidige regeling daardoor niet mogelijk is. Door de vervoerders te compenseren voor de kilometers die zij moeten omrijden, wordt voorkomen dat deze kosten neerslaan bij die verladers. De compensatie zorgt er dus voor dat extra kosten voor vervoerders en verladers worden beperkt, maar leidt niet per definitie tot een betere dienstverlening. Verladers, vervoerders en de overheid zullen gezamenlijk de extra kosten moeten dragen.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris zei dat de compensatie die de vervoerders krijgen ook leidt tot lagere kosten voor de verladers. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee. Ik heb gezegd dat door de vervoerders te compenseren voor de kilometers die zij moeten omrijden, wordt voorkomen dat eventuele meerkosten neerslaan bij verladers. Dat gebeurt nu niet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Oké, ik snap de redenering. De vraag is of dat in de praktijk ook zo werkt. Dat zou namelijk betekenen dat de compensatie van de kosten ook in de prijs moet worden doorberekend. De vraag is of dat is opgenomen in de voorwaarden voor de compensatie. Anders zou een vervoerder er immers ook voor kunnen kiezen om, naar eigen inzicht, die compensatie voor andere zaken in te zetten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, dat is een voorwaarde. Die compensatie kan niet voor iets anders worden ingezet.

Mevrouw Van Tongeren vraagt wat de gevolgen zijn van het omleiden van de goederentreinen voor het personenvervoer. Ik kan haar geruststellen. Met het maatregelenpakket dat de Stuurgroep Derde Spoor Duitsland – de Kamer weet hoeveel partijen daar in zitten – heeft voorgesteld, is het mogelijk om het goederenvervoer in te passen zonder consequenties voor het personenvervoer.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik voel me gedeeltelijk gerustgesteld, want dit is natuurlijk het antwoord dat ik graag hoor. Ik heb echter begrepen dat toch voor het komende jaar, voor de nieuwe dienstregeling, bijna een dubbele hoeveelheid spoorpaden is aangevraagd voor het goederenvervoer. Kan dat allemaal wel op dat spoor? Kunnen personen

dan ook worden vervoerd? Kunnen mensen in steden en dorpen dan nog van de ene kant naar de andere kant van de spoorovergang?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet op dit moment niet hoeveel paden er aangevraagd zijn. Mocht met die informatie dit antwoord niet kloppen, dan informeer ik de Kamer daar separaat over.

Mevrouw De Boer vraagt hoe het eigenlijk zit met de pieken in het Basisnet Spoor en hoe die worden opgevangen. De Wet basisnet is begin deze maand in werking getreden. Op alle hoofdspoorlijnen gelden nu duidelijke risicoplafonds. Uitgangspunt is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen op de omleidingsroutes binnen deze risicoplafonds wordt afgewikkeld. Jaarlijks monitor ik achteraf in hoeverre dat vervoer daadwerkelijk binnen de risicoplafonds is gebeven. Bij overschrijding bezie ik of maatregelen nodig zijn en ga ik in overleg met de sector. In het uiterste geval kan ik het vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen over een specifiek traject verbieden. Ik zou ook de overschrijding van risicoplafonds tijdelijk kunnen accepteren, maar dat vind ik de Z-oplossing.

De heer Bashir vraagt of voorkomen kan worden dat treinen met gevaarlijke stoffen langs woonwijken rijden. Ik heb gezegd dat ik vind dat gevaarlijke stoffen bij voorkeur over de Betuweroute moeten worden vervoerd, de dedicated spoorlijn daarvoor. Voor het basisnet gelden duidelijke risicoplafonds. Er blijft echter altijd sprake van bestemmingsverkeer. De goederen moeten uiteindelijk ook ergens naartoe. Dat kan ik niet voorkomen. De kaders zijn echter helder en duidelijk.

Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd naar de chloortrein. Zoals bekend, zijn er over het vervoer van chloor strikte afspraken gemaakt in een convenant. Dat gebeurt dus alleen als het strikt noodzakelijk is en als wordt voldaan aan de voorwaarden. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) ziet hierop toe. Het komt weleens voor dat daarnaar wordt gekeken als er geen chloor voorradig is of bij onderhoud. Dat is echter zeer zeldzaam en wordt lang van tevoren aangekondigd.

De heer Hoogland en de heer Bashir vragen naar het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), namelijk of ik bereid ben om dat zo veel mogelijk naar voren te halen. Ik heb in mijn brief van oktober jongstleden geschreven dat ik zal onderzoeken of het mogelijk is om het MJPG naar voren te halen. Het programma gaat over het gehele rijkswegen- en hoofdspoornet. Momenteel wordt onderzocht wat de meest efficiënte en kosteneffectieve aanpak is. Gezien de omvang van het programma is snelle besluitvorming niet makkelijk. Ik verwacht dat we nog enige tijd moeten wachten voor we het geheel gezien hebben. Ik denk dat we daar binnen twee jaar besluiten over kunnen nemen. In de uiteindelijke planning zal ik de aanpak van geluidsoverlast langs de omleidingsroutes zo veel mogelijk naar voren halen. Die hebben een hoge prioriteit. Ik bekijk of de saneringsprojecten die nog via het Bureau Sanering Verkeerslawaaï worden behandeld versneld kunnen worden uitgevoerd.

Zowel de heer Hoogland als mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de directeur goederenvervoer bij ProRail. Zij vragen naar de stand van zaken en de wijze waarop de borging van goederenvervoer bij ProRail plaatsvindt. In de Lange Termijn Spooragenda heb ik aangegeven dat er een commissaris bij ProRail zal worden benoemd met expertise op het gebied van goederenvervoer. Dat is inmiddels gebeurd. Per 1 maart jongstleden is de heer Sonntag toetreden tot de raad van commissarissen. Hij heeft ruime ervaring in logistiek en het wereldwijde goederenvervoer. Hiermee is kennis van het goederenvervoer geborgd in de raad van commissarissen. Inmiddels weet de Kamer dat er een nieuwe CEO is aangesteld bij ProRail. Ik vind het belangrijk dat hij zijn eigen team samenstelt. Hij weet welk belang wij hechten aan goederenvervoer. Dat is nu ook geborgd in de raad van commissarissen. Ik wacht op dit moment het voorstel van de heer Eringa af.

De **voorzitter**: Voordat u doorgaat, heeft de heer Madlener een vraag.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb eigenlijk meer een punt van orde. Ik lees dat zojuist bekend is gemaakt dat Limburg stopt met Abellio. Dat betekent dat er een heel nieuwe situatie is ontstaan. Ik vraag de Staatssecretaris om daar straks toch nog even op terug te komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik hoor dat bericht nu via de heer Madlener. Ik vind het niet goed om primair op zaken te reageren, ook gezien de belangen die er spelen en wat er is gebeurd. Ik begrijp in elk geval dat Limburg snel een besluit heeft genomen. Ik ga ervan uit dat dat een weloverwogen en gefundeerd besluit is. Ik vraag de heer Madlener om dit in het debat daarover mee te nemen, om te voorkomen dat we hier primair reageren op een bericht dat ik van hem hoor en dat nog niet tot mij was gekomen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik verzoek de Staatssecretaris om dan wel snel een brief aan de Kamer te sturen met een reactie hierop. De vraag is wat er gaat gebeuren. Nu zit iedereen in onzekerheid. Ik lees dat er veel opties zijn. Misschien is de Staatssecretaris bereid om de Kamer daar snel over te informeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga ervan uit dat het college van gedeputeerde staten dit besluit heeft genomen en de provinciale staten van Limburg daarover heeft geïnformeerd. Ik ken de informatie die vrijgegeven is niet. Als dat nodig is, zal ik ervoor zorgen dat er een reactie komt van de Minister van Financiën en mijzelf.

Kan in de systematiek van de gebruiksvergoeding rekening worden gehouden met geluid en veiligheid? Dat is een intrigerende vraag. De vraag is immers waar je de prikkels neerlegt en waar niet. We hebben het daar al eerder over gehad. Er wordt een nieuwe algemene maatregel van bestuur opgesteld waarin prijsprikkels worden uitgewerkt. Daarbij wil ik geluid en trillingen, maar bijvoorbeeld ook duurzaamheid in algemene zin betrekken. De vraag is hoe je prikkels geeft om een stuk zuiniger en schoner te zijn, et cetera. Dit vloeit voort uit de recast, de herziening van Europese regelgeving ter zake. De gebruiksvergoeding zelf is gebonden aan strikte regels. Daar hebben we het afgelopen jaar al een paar keer een debat over gevoerd. Er zijn ook regels over de kosten die mogen worden doorberekend door ProRail. De gebruiksvergoeding is niet bedoeld om te sturen op veiligheid en geluid. Er is een kader waar we ons aan moeten houden. Ik vind het wel belangrijk om te bekijken of we daar prikkels in kunnen aanbrengen.

Het Landelijk Verbeterplan Overwegen (LVO) kwam een paar keer kort voorbij, ook in relatie tot Tilburg. Er lopen verschillende LVO-projecten. Er zijn veel potentiële projecten. Het is de bedoeling dat gemeenten projecten indienen voor het programma. Ik heb overigens uit die regio nog geen voorstellen voorbij zien komen. Dat vind ik wel belangrijk, ook omdat ze zelf aangeven dat er problemen zijn. Decentrale overheden kunnen op elk moment een aanvraag voor een tranche indienen. Voor toelating gelden natuurlijk criteria en randvoorwaarden. Het is een programma waarvoor nog substantiële middelen aanwezig zijn. We kijken natuurlijk wel of de maatregelen kosteneffectief zijn en of er een goede probleemanalyse is. Ik zal de Kamer voor het algemeen overleg over spoorveiligheid en ERTMS (European Rail Traffic Management System) dat gepland is voor 17 juni aanstaande informeren over de stand van zaken van het LVO, net als over de aanpak van niet actief beveiligde overwegen. Dan heeft de Kamer een totaalbeeld van de overwegenproblematiek.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil toch een beetje mijn verbazing uiten. We zijn aardig belobbyd vanuit het zuiden des lands – dat is ook prima, dat mag – over allerlei overwegen. Dat snap ik. Als je daar woont of werkt, als je daar wethouder bent of als je daar recreëert, wil je graag snel die overgang over. Nu is dat programma er. Ik weet dat daar aanvragen in zitten. Het verbaast mij dan om te horen dat er nog geen enkele aanvraag is gedaan uit dat gebied. Klopt het dat er vanuit het hele gebied van de Brabantroute nog geen enkele aanvraag is gedaan voor het programma? Dat zou mij namelijk verbazen, omdat de indruk wordt gewekt dat er te weinig geld is en dat dingen niet goed gaan. Dan zou ik bijna vragen wat er dan misgaat, want ik vind dit echt onvoorstelbaar.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil hier een aantal dingen over zeggen. We zijn in overleg, maar er zijn nog geen daadwerkelijke aanvragen. Het is natuurlijk de vraag of er te weinig geld is. De vraag is echter ook welke oplossing je zoekt. Het is een programma op basis van cofinanciering. Het is dus belangrijk om te kijken welke middelen er zijn. De vraag is ook of de gewenste maatregel een dure maatregel is die goedkoper kan. De gesprekken en overleggen daarover vinden plaats, maar er is inderdaad nog geen daadwerkelijke aanvraag ingediend. Ik ben echter in gesprek met de regio en ik zie ook de zorgen die men daar heeft. Het is wel belangrijk dat ze uiteindelijk tot een aanvraag komen.

De **voorzitter**: Hebt u nog een vervolgvraag, mijnheer Hoogland?

De heer **Hoogland** (PvdA): Als je die mogelijkheid toch hebt, dan moet je haar benutten, heb ik hier geleerd. Mijn vervolgvraag is of er wel aanvragen zijn uit andere delen van het land. Ik weet dat er in de vorige tranche vijf aanvragen zijn gedaan. Zijn er al andere streken of gemeenten die wel een aanvraag hebben gedaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, Ermelo, Groningen, Diemen, Putten en Hurdegaryp oftewel Hardegarijp.

De **voorzitter**: Dat ligt in Friesland.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat ligt in Fryslân.

De **voorzitter**: Dat is belangrijk voor mevrouw De Boer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter, als er een Fries in de buurt zit dan laat ik de kans niet voorbijgaan om dat in het Fries te zeggen.

De **voorzitter**: Dat begrijp ik. Laat het zo zijn dat ook iemand met een Friese achtergrond, woonachtig in Leeuwarden, een vraag heeft, namelijk de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag gaat niet over Leeuwarden, maar wel over Deurne. Ik pak er even een casus bij, van Deurne. De gemeenteraad heeft daarover gesproken. Er zijn daar tien spoorwegovergangen, waarvan er twee voor LVO zijn aangemeld. De raad wil echter andere overgangen aanpakken dan de twee die zijn aangemeld. Daar is ook geld voor beschikbaar gesteld. Is de Staatssecretaris dan – dit is een voorbeeld – bereid om rekening te houden met lokale wensen en om te bekijken wat de lokale democratie wil, als dat mogelijk is binnen de kaders van LVO?

Staatssecretaris **Mansveld**: We maken natuurlijk een totale analyse van het probleem en de beste oplossing daarvoor en daar is dialoog over. Dat lijkt me logisch, want er zijn soms vele oplossingen mogelijk. Ik vind het belangrijk dat het LVO-programma heel doelgericht werkt en dat de beste

oplossing wordt gekozen. Dat is overigens niet altijd de duurste en ook niet altijd de goedkoopste.

Ik kom nu bij de prestaties van de NS en ProRail. Ik vind het altijd wel grappig als iemand, in dit geval mevrouw Van Veldhoven, een aantal teksten opleest. Dat maakt me ook weer alert op hoe bewust je eigenlijk moet opschrijven wat je bedoelt. Het kan soms in bewoordingen gebeuren waar een ander toch wellicht om moet glimlachen of wat humoristischer tegen aankijkt.

Het belangrijkste is dat tussen perceptie en werkelijkheid licht zit. Ik vind het heel belangrijk – dan kom ik eigenlijk direct bij de vragen over het imago – dat goed aan het imago wordt gewerkt. De beleving van de reiziger moet zijn dat als er een verstoring is, er goede informatie is zodat hij opnieuw een keuze kan maken voor een alternatief. Dat geldt voor verschillende prestatie-indicatoren waar een klantoordeel over is. Ik ben het dus met mevrouw Van Veldhoven eens dat de streefwaarden de ambitie moeten bepalen en niet het halen van een bodemwaarde. Het is wel belangrijk dat er een bodemwaarde is waar niet doorheen gezakt mag worden, want dat leidt tot straf. Daarom hebben we dat systeem zo opgezet. Ik beloof dat ik volgende keer iets beter zal kijken naar de teksten en ik hoop dat we daarin in elk geval sommige bewoordingen kunnen vermijden. De intentie die mevrouw Van Veldhoven en ik hebben, is echter exact dezelfde: de ambitie is de streefwaarde en perceptie en werkelijkheid moeten bij elkaar komen. Het kan niet zo zijn dat de feiten goed zijn en de beleving anders is. Ik kom daar straks nog even op terug naar aanleiding van de vragen over Schiphol. Ik heb daar vanmorgen topperleg over gehad.

Er moet stap voor stap toe worden gewerkt naar het behalen van de streefwaarden. Ik vind het belangrijk dat we progressie zien en het is aan de NS en ProRail om in de aankomende jaren te laten zien dat daar sprake van is. Inmiddels publiceert de NS – dat is nieuw – alles op haar site, dus de prestaties et cetera. Iedereen kan dat dus actueel volgen op de site van de NS.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een vraag over de waarden, waaronder de streefwaarden. Als je de trein neemt, is betrouwbaarheid natuurlijk heel belangrijk. Als je naar een restaurant gaat, wil je ook niet ziek worden van het eten. De trein moet natuurlijk rijden. Daar moet je van opaan kunnen. Er is een oordeel over reisinformatie bij meer dan vijftien minuten vertraging. Dat is een van de ergste dingen die je kan gebeuren, dat je heel lang moet wachten. Ik zie een grenswaarde van 36% staan en er wordt 39% gescoord. Maar 36% of 39% van de mensen vindt dat de NS het goed doet als er zo'n ernstige vertraging is. Ik vraag aan de Staatssecretaris wat het streven van de NS is en wat dit volgend jaar zal zijn. Ik vind 36% toch wel heel erg mager.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei net al dat ik vind dat er een zichtbare stijgende lijn in moet zitten, die jaarlijks zichtbaar moet zijn. We hebben afspraken gemaakt over de systematiek. De heer Madlener zei dat er een aparte streefwaarde is voor vertragingen van meer dan vijftien minuten. Als een vertraging langer duurt, wil de reiziger zelf een alternatief kunnen bedenken en eigenlijk ook een alternatief aangereikt krijgen. Het is dus belangrijk dat de reizigers weten dat de verstoring langer duurt en bovendien is het belangrijk dat ze de informatie zodanig krijgen dat ze een nieuwe afweging kunnen maken over hoe ze verder reizen: kies je voor eventueel wat langer wachten of voor op een andere manier reizen? Ik zou het liefst willen – ik ben in die zin een idealist – dat elke dag alles perfect gaat. Dat gaan we echter niet halen. Op basis van ervaringen uit het verleden hebben we gekeken welke streefwaarden we vastleggen. Daarover is ook gecommuniceerd met de Kamer. Zoals ik zei, wil ik een stijgende lijn zien.

De heer **Madlener** (PVV): Het gaat er niet om dat er nooit een vertraging optreedt. Het gaat om de manier waarop de NS handelt als er sprake is van een vertraging van meer dan vijftien minuten. Behandelt de NS mij als reiziger dan goed of niet? Dat is wat hier wordt gevraagd. Ik zie daar een grenswaarde of een streefwaarde van 36%. Ik vind dat echt absurd laag. Ik zou zeggen dat die boven de 90% moet zijn. Als er zo'n ernstige vertraging is, moet de NS er toch alles aan doen om die klant tevreden te stellen? Het doel moet toch zijn dat de klant zegt: nou ja, het was een heel ernstige vertraging, maar ze hebben er in elk geval alles aan gedaan om mij te helpen? Ik vind het gewoon te laag. Wil de Staatssecretaris daar veel meer ambitie in tonen?

De **voorzitter**: Ik wijs de mensen op de publieke tribune erop dat het niet de bedoeling is dat er vanuit de zaal op wat voor manier dan ook iets wordt gezegd. Ik snap het wel, maar het is niet de bedoeling. Ik verzoek de aanwezigen dus om dat niet te doen, zodat wij het debat ordentelijk kunnen vervolgen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik sloeg wat aan op het percentage. Ik heb het even heel snel na laten kijken. Het percentage is 80. De cijfers die de heer Madlener gebruikt, betreffen een oudere prestatie-indicator. De streefwaarde is dus 80%, waarbij ik moet zeggen dat ik niet anders kan dan me aansluiten bij het slot van de interruptie van de heer Madlener, waarin hij zei dat ernaar moet worden gestreefd om goede informatie te geven en dat de NS daar maximaal in moet presteren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is altijd goed om te horen dat de Staatssecretaris de humor in een kwinkslag kan waarderen. Het is goed dat ook zij vindt dat voor maatregelen tot verbetering de rol bij de NS ligt. Misschien is een deel van de discussie ontstaan omdat bij de drie belangrijkste punten waar de reiziger de trein op beoordeelt, namelijk of hij schoon is, of hij op tijd is en of er een zitplaats is, eigenlijk bijna elke keer de waarde van het oordeel maar de helft is van de waarde die op de feiten is gebaseerd. Het klantoordeel over op tijd rijden is 53%, maar bij de punctualiteit zetten we de indicator boven de 90%. Je ziet dat ook bij het klantoordeel over de reinheid van stations. Dat zit rond de 50% en de stand van de kwaliteit van de reinheid is 90%. Er zit elke keer een heel groot verschil tussen. Is dat verschil tussen de waarde op basis van het oordeel van de reiziger en de waarde die we aan de NS hebben opgelegd op basis van feitelijke informatie eigenlijk niet te groot? Ook bij de zitplaatscapaciteit zie je dat het klantoordeel 70% is, terwijl de NS zegt dat de vervoerscapaciteit in de spits bijna 100% is. Op alle drie die belangrijke punten is er een heel groot verschil. De vraag is of dat verschil niet te groot is en wat we daaraan kunnen doen. Kunnen we die waarden dichter bij elkaar brengen op de een of andere manier? De perceptie en de feiten lopen dus blijkbaar gewoon erg uiteen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zit een verschil tussen hoe we dat in de oude concessie deden en hoe we dat in de nieuwe concessie doen. Daarin hebben we één streefwaarde. Ik vind het echt belangrijk dat de NS laat zien dat zij die perceptie invult. Perceptie is ingewikkelder dan de feiten, over het algemeen. Daar kom ik zo ook nog over te spreken bij de beantwoording van de vragen over Schiphol. Daar zie je dat er minder storingen zijn, maar is de beleving toch niet anders. Blijkbaar heeft de historie van de beleving een effect, evenals de communicatie. De vraag is hoe je dat oplost en hoe de NS daar zelf stappen in zet. Ik zie de NS daar stappen in zetten. Tegelijkertijd zie ik dat bij ernstige verstoringen juist dit het grootste probleem is. Je kunt je afvragen of op dat moment niet de grootste stroom aan oordelen voorbijkomt. Ik vind dat die analyse er moet

zijn. Er kan best licht zitten tussen perceptie en werkelijkheid, maar het blijft voor mij zaak dat het verschil niet te groot is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik zal het even wat korter houden. Ik ben blij met de inzet van de Staatssecretaris voor het verkleinen van het gat. Helemaal dichten zullen we het nooit, maar het is belangrijk dat het gat wordt verkleind. Daarbij is het natuurlijk ook van belang hoe de feiten worden geadministreerd. Als een trein die uitvalt niet meetelt bij de vertragingen, is de perceptie van de reiziger toch wel degelijk dat er een grote vertraging is. Dit is een voorbeeldje dat misschien niet eens meer actueel is. Door de manier waarop de statistieken worden opgebouwd kan er soms ook een verschil zijn. Het is belangrijk om ook daar goed naar te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat ben ik met mevrouw Van Veldhoven eens. In het verleden telde een trein die helemaal uitviel niet mee en daar hebben we op gereageerd.

Ik loop nog even door een aantal zaken heen. Het klantoordeel over op tijd rijden is onvoldoende, terwijl de prestaties feitelijk wel goed zijn. Het klantoordeel was inderdaad onvoldoende. De aankomstpunctualiteit was daarentegen goed. Het gaat hier om gemiddelde prestaties over het hele jaar. Er zijn nog te veel uitschieters. Je hebt dan een uitschieter die enorm van invloed is op het gemiddelde en daar moet je naar kijken. Die uitschieters kwamen in de cijfers ook onvoldoende tot uitdrukking. Dat moet beter, want gemiddeld vind ik niet goed genoeg. Dat beïnvloedt de waardering van de reiziger. De NS en ProRail werken intensief samen. Er worden allerlei maatregelen genomen. Elk jaar moeten die prestaties beter wat mij betreft en daar stuur ik ook op.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of we al een inschatting kunnen geven van de prestaties van de NS in het eerste kwartaal. Welke effecten hebben de prestaties in de eerste drie maanden alleen al gehad op de prestatie-indicatoren? Welke staan onder druk en wat betekent dat voor de jaarcijfers? Dit is informatie die de NS inmiddels op internet zet, dus die kan vanaf heden rechtstreeks van de NS-site worden gehaald. Die eis heb ik gesteld in de concessie. De NS presteert op acht van de elf prestatie-indicatoren boven de bodemwaarde. Op drie prestatie-indicatoren wordt onder de bodemwaarde gescoord, namelijk het algemene klantoordeel, de vervoerscapaciteit in de spits van de HSL-Zuiddienst in de tweede klas en tien aandachtsknooppunten ten aanzien van de reizigerspunctualiteit. De NS en wij kunnen dat op de website zien. De NS wordt afgerekend op de prestaties over het gehele jaar. De effecten van de cijfers over het eerste kwartaal hierop zijn moeilijk in te schatten. Het is nog te vroeg om daar conclusies aan te verbinden. Ik zie dat er nog een opgave ligt voor de NS, de Kamer ziet dat en de NS zelf ook. Ik ga ervan uit dat de NS de komende acht maanden gebruikt om daar verandering in aan te brengen.

Mevrouw Van Veldhoven sprak even over de app. Het serieuze antwoord is dat in het kader van het verbeterprogramma Vervoerscapaciteit naar tevredenheid de NS sinds het eind van vorig jaar meer structurele maatregelen invoert. Daarbij moet worden gedacht aan beter spreiden, een reisplanner met een drukte-indicator, prognoses voor het inzetten van materieel, materieelinzet conform plan – het is ook wel strak als dat gebeurt – en actuele bezettingsgraad. De NS investeert in nieuw materieel. Er worden 180 nieuwe sprinters aangeschaft en er is een aanbestedingstraject gestart voor nieuwe intercity's. Er wordt ook een toets gedaan met zogeheten instapzones. Dat zijn allemaal manieren waarmee wordt geprobeerd om verbetering aan te brengen.

Mevrouw De Boer vroeg naar een KPI voor de aansluiting van de NS op andere vervoerders. Er zijn nog geen duidelijke prestatieafspraken gemaakt over de manier waarop daarmee moet worden omgegaan. Mevrouw De Boer noemde als voorbeeld dat er een buslijn parallel loopt

aan de Hanzelijn. De vraag is hoe we omgaan met integratie van vervoersmodaliteiten en betere samenwerking. Conform de afspraak in de concessie is de NS gestart met de ontwikkeling van een dashboard waarmee die verbetering van reizen van deur tot deur in beeld wordt gebracht. Dat doet de NS samen met andere vervoerders, dus zij moeten samen bewegen. Dat vraagt een inspanning van alle partijen. Aan het einde van het jaar moet dat dashboard operationeel zijn. Dit is ook aan de spootafels besproken. Dat geldt ook voor de prestatie-indicator van de aansluiting van de NS op andere spoorvervoerders en de informatie-indicator van de aansluiting tussen alle spoorvervoerders van ProRail. We bekijken namelijk niet alleen hoe de NS haar rol pakt, maar we bekijken via ProRail ook hoe dit in een geheel wordt geplaatst. In feite werken de andere vervoerders onder een andere concessie, maar daar moet de reiziger geen last van hebben.

In het Vervoerplan 2016 moet de NS aan beide ontwikkelingen concreet uitwerking geven; ProRail moet dat doen in het beheerplan. De NS werkt nu al op verschillende fronten samen met andere vervoerders aan verbeteringen, bijvoorbeeld door aansluitingen in de dienstregeling te verbeteren en door te zoeken naar gezamenlijke vervoersdiensten. Ik vind dat bekeken moet worden hoe een en ander beter kan verlopen met betrekking tot de prijs, bus en Hanzelijn.

Mevrouw De Boer heeft vragen gesteld over het traject Alkmaar-Haarlem-Den Haag. Ik heb daarover schriftelijke vragen beantwoord. In dat antwoord heb ik aangegeven dat ik een verbetering verwacht van ProRail en de NS. Ze zijn bezig om te onderzoeken of en hoe ze deze verbinding in de dienstregeling van 2016 sneller kunnen maken, in elk geval in de spits. Los van wat ik net zei, zie je dat in 2011, toen het traject Alkmaar-Den Haag een rechtstreekse verbinding was, de reisduur 1 uur en 12 minuten was. De reisduur in de huidige dienstregeling, met twee overstappen, is 1 uur en 10 minuten. De overstappen worden wellicht als ongemak ervaren, maar de reistijd is hierdoor in ieder geval niet verlengd. Dat zijn de feiten die erbij horen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is correct, maar dan moet de overstap wel gehaald kunnen worden. In de spits komt het te vaak voor dat dat niet lukt. Daarover hebben mij van meerdere kanten klachten bereikt. Ik geef het hier maar even als concreet voorbeeld. Ik denk dat daar voor 2016 beter naar gekeken moet worden. Misschien moet er voor de overstap ruimer de tijd genomen worden, zodat die gehaald wordt. Dat is een voorbeeld van hoe het moet, ook voor de rest van Nederland.

Staatssecretaris **Mansveld**: Was dit een vraag?

De **voorzitter**: Nee, het was meer een oproep. Daar kunt u iets mee doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Staatssecretaris mag dat bevestigen, hoor.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb ja gezegd.

Mevrouw De Boer heeft ook de spits spreiding aangekaart. De NS werkt aan het programma Vervoerscapaciteit naar tevredenheid. Dat programma bevat maatregelen om ervoor te zorgen dat er minder volle treinen rijden, dat de materieelinzet meer conform de planning wordt uitgevoerd, dat de reizigers beter verspreid worden in en over treinen en dat er duidelijker wordt gecommuniceerd aan de reizigers over de drukte in de treinen. Over de voortgang hiervan wordt de Kamer geïnformeerd via het Vervoerplan 2016, dat aan het einde van het jaar aan de Kamer wordt gestuurd. Spitsmijden is onderdeel van het deelprogramma om reizigers beter te spreiden over de treinen. Dat wordt nader uitgewerkt. De NS zal daarbij kijken naar ervaringen van andere vervoerders. Ik zag 's ochtends altijd een bus met studenten voorbijkomen waarin de armpjes

uit de ramen hingen. Als studenten moeten kiezen tussen fietsen of per bus reizen, springen ze maar in de bus. Op de spreiding van studenten kom ik straks nog terug in het kader van Beter Benutten. Het is belangrijk dat spreiding plaatsvindt, maar je houdt natuurlijk altijd een spits. Daar kunnen we lang en breed over praten, maar dat is gewoon zo. We proberen daar invloed op uit te oefenen. Op de vraag van mevrouw De Boer hierover kom ik straks nog terug.

Ik kom op de pilot Maastricht in het kader van Beter Benutten. In die pilot krijgen studenten een vergoeding voor reizen buiten de spits. Binnen Beter Benutten wordt getracht om reizigers ertoe te verleiden om de spits te mijden. Dat betreft capaciteitsknelpunten op zowel de weg als het spoor. Dat is bijvoorbeeld heel effectief geweest bij een hogeschool in het oosten van het land. Die heeft andere openingstijden gehanteerd. Dat bleek twee effecten te hebben: de spits werd minder belast en het gebouw werd beter benut. Zowel de school als de vervoerder was dus blij. In Maastricht wordt in het kader van Beter Benutten bekeken hoe je studenten ertoe kunt verleiden om buiten de spits met het ov te reizen. Ik vind het belangrijk dat de overheid samen met vervoerders, onderwijsinstellingen en studenten naar oplossingen zoekt, in plaats van dat we elke dag hetzelfde doen en dan roepen dat we een probleem in de spits hebben. In dat kleinschalige project in Maastricht wordt een groep studenten van de Universiteit Maastricht en de Zuyd Hogeschool gestimuleerd om buiten de spits met het ov te reizen of tijdens de spits met de fiets of e-bike te reizen. Het is dus iets breder dan op andere tijden met het openbaar vervoer reizen. In totaal is hiervoor € 9.000 gereserveerd door de regio en het Rijk samen. Het gaat dus om een zeer beperkt bedrag. We gaan na of dit effect heeft. De collegeroosters van de studenten die voor deze optie kiezen, zijn steekproefsgewijs gecontroleerd om misbruik zoals het missen van colleges te voorkomen. Het moet ook een beetje educatief zijn. Het doel van de pilot is om te onderzoeken tegen welke financiële prikkel studenten bereid zijn om hun reisgedrag aan te passen. Over de uitkomst van de pilot wordt overlegd met de onderwijsinstelling en de studenten. Dat levert ook weer input voor de door het Ministerie van OCW ingestelde Taskforce Beter Benutten Onderwijs en Openbaar Vervoer. Op die manier bekijken wij of wij beïnvloeding kunnen laten plaatsvinden.

De heer Bashir heeft gevraagd wat de reiziger opschiet met het intrekken van de concessie. De mogelijkheid van het intrekken van de concessie bij wanprestatie was al opgenomen in de Wet personenvervoer 2000. Het gaat nu om een nadere duiding. Het is niet meer dan dat. Er werd gesproken over een dode letter, dus er is een toelichting gegeven op de wijze waarop dit wordt uitgevoerd. De maatregel moet natuurlijk proportioneel worden ingezet. Als je uiteindelijk naar dat middel zou grijpen, is de vraag inderdaad wel welk effect dat heeft op de reiziger. Voordat het proces van een nieuwe aanbesteding gaat lopen – daar zullen ongetwijfeld ook juristen aan te pas komen – zou er zomaar een periode kunnen ontstaan zonder vervoer. Daar schiet de reiziger helemaal niets mee op. Het woord «wanprestatie» is een juridisch begrip, zoals ik al gezegd heb. Dat is al geborgd. Ik hoop dat we nooit in die situatie terechtkomen, want dat zou voor de reiziger zeker geen voordeel zijn. Er is een aantal vragen gesteld over verstoringen. Ik kom zo op de verstoringen in relatie tot Schiphol. De leden Madlener en Bashir hebben een aantal opmerkingen over de verstoringen gemaakt. Er is een aantal grote storingen op het spoor geweest door ICT-problemen en stroomuitval. Ik kan me voorstellen dat de reiziger gefrustreerd is, bijvoorbeeld omdat hij niet op tijd thuis is voor het eten doordat er een storing is. Het valt in je dagelijkse routine: je neemt de trein van A naar B en dan stopt de trein. Ik kan mij voorstellen dat dat frustratie oplevert. Reizigers hebben er overlast en fors langere reistijden door. Met de meerjarenaanpak Beter en meer wordt gewerkt aan het verbeteren van de

betrouwbaarheid van het spoor en het verminderen van het aantal verstoringen. Het belangrijkste is dat een olievlekwerking wordt voorkomen. We hebben een heel dicht systeem. Als er ergens een verstoring is, heeft dat heel snel effect, zeker in de spits. De bedoeling is om na te gaan hoe we de verstoring zo snel mogelijk kunnen isoleren, zodat de treinen eromheen en in de rest van het land wel kunnen blijven rijden, zodat niet allerlei landsdelen de effecten daarvan ondervinden. Die aanpak is ook bij deze verstoringen toegepast, maar dat is niet genoeg gebleken.

De heer Bashir vroeg hoe je op korte termijn stappen kunt zetten om dit te verbeteren. Ondanks een maximale inzet is niet te garanderen dat er nooit meer verstoringen zullen optreden. Van de afgelopen storingen heb ik wel geleerd dat er nog een wereld te winnen is op het vlak van de snellere opstart van het treinverkeer. Daarvoor is een verbetersteam van zowel ProRail als de NS samengesteld. Ik heb daarover gisteren in het VAO een aantal opmerkingen gemaakt. Er wordt nu bekeken wat de onderdelen van de opstart zijn en hoe we personeel en materieel daarvoor kunnen inzetten. Ik heb de NS en ProRail gevraagd om mij voor de zomer over de aanpak te informeren. De Kamer zal hierover dus ook voor de zomer geïnformeerd worden, want ik stuur de informatie die ik van hen ontvang met mijn mening daarover door aan de Kamer.

Ik kom op Schiphol. Ik heb vanmorgen een gesprek gehad met een aantal organisaties, een topperleg, over Schiphol. Dat was een interessant overleg, want daarin kwamen perceptie en werkelijkheid aan de orde. Er vinden verbeteringen plaats, maar dat wordt niet zo beleefd door de reiziger. Dat is interessant. We hebben twee dingen gezegd. Ten eerste moeten we verdergaan met de stappen die gezet zijn – ProRail heeft zich daar expliciet aan gecommitteerd – omdat er steeds meer verstoringen zijn. Ten tweede moeten we werken aan de communicatie: wat gebeurt er als er verstoringen zijn? Er zijn verschillende groepen: forensen, toeristen, mensen die hun vliegtuig moeten halen. Hoe wordt er met hen gecommuniceerd? Is dat doelgroepgestuurd? Een forens vindt zijn eigen weg, maar een toerist die uit Peru of waar dan ook vandaan komt, staat natuurlijk met open mond te kijken: waar ben ik beland en waar wil ik heen? Het is belangrijk dat we met ons allen werken aan een aanpak voor de verbetering van de bereikbaarheid van Schiphol. ProRail heeft al laten weten, onder andere via de media, dat het aanpakken van dit probleem voor haar met stip op nr. 1 staat. ProRail committeert zich er ook aan om dit op te lossen.

Ik ga in op de brandmeldingen. Los van de brandmeldingen zijn er heel weinig andere verstoringen in de Schipholtunnel. Het aantal brandmeldingen neemt af door de maatregelen die in de laatste periode zijn genomen, maar de uitval van treinen richting Schiphol is groter dan elders op het netwerk. Dat kan ook komen doordat de trein van Nijmegen naar Schiphol al in Nijmegen uitvalt. Schiphol is een belangrijk knooppunt, ook voor forensen. Dat weten we. Als er grote verstoringen zijn rondom Utrecht of Leiden, pikt Schiphol daar ook een graantje van mee. Dat betekent overigens niet altijd dat Schiphol niet bereikbaar is, maar het is heel simpel: vertraging kan betekenen dat je je vliegtuig mist. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. We hebben een aantal maatregelen genomen. Ik informeer de Kamer zo snel mogelijk over de aanpak die we verder voorstaan voor Schiphol. Zoals ik al zei, hebben alle partijen dat tot zich genomen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd om een prestatie-indicator voor Schiphol. Zij vindt dat Schiphol extra aandacht behoeft en heeft gevraagd of het niet goed zou zijn om daar een aparte prestatie-indicator voor af te spreken. Ik heb al gezegd dat de betrouwbaarheid van het spoor rondom Schiphol inderdaad extra aandacht vereist. De verbeteraanpak is gestart en daarin stuur ik nu specifiek op Schiphol. De Kamer wordt daarover separaat geïnformeerd. Ik vind dat op dit moment een gerichtere aanpak

om na te gaan of er verbetering optreedt dan een indicator. Het gaat mij erom dat er op een heel gerichte manier voor een prestatieverbetering wordt gezorgd door alle partijen, onder andere door Schiphol, de gemeente Haarlemmermeer en de veiligheidsregio's. Over het woord «veiligheid» hebben wij vandaag al gesproken. De norm voor veiligheid staat voor geen enkele partij ter discussie, maar we moeten beter kijken naar de werkwijze om die norm te halen, zoals ProRail heeft aangegeven. Die mening deel ik.

De heer Madlener heeft mij een sneeuwstage aangeboden. Ik hoor net dat de heer Madlener dan ook met mij mee wil. In Zwitserland valt meer sneeuw dan in Nederland. De omstandigheden zijn anders. Niet lang geleden heeft er een artikel in een blad of krant gestaan waarin gerelateerd werd hoe de opstart in Zwitserland is na hevige sneeuwval. De schrijver van dat artikel heeft mij een hart onder de riem gestoken: we doen het helemaal niet zo slecht in relatie tot Zwitserland. Helemaal winterproof kan een systeem nooit zijn. Extra sneeuwval en vorst zullen altijd een factor van betekenis blijven. Zoals de Kamer weet, hebben we een winterweerprogramma. Elk jaar bekijken we hoe we het vervoer onder winterse omstandigheden betrouwbaarder kunnen maken en hoe de reisinformatie dan moet verlopen. De Kamer krijgt daarover jaarlijks informatie; zij zal die voor het zomerreces nog krijgen. We hebben een redelijk milde winter gehad. Ik heb ook «klimaat» in mijn portefeuille. Af en toe zie ik dan verbindingen: als het warmer wordt, welk effect heeft dat dan op ons winterweer? Het is belangrijk om te leren van andere landen door na te gaan hoe ze het daar doen. Dat doen wij ook. Zwitserland kent andere omstandigheden. Mevrouw Van Tongeren heeft gelijk: ook financieel is het anders. Als Zwitserland echt pech heeft, blijft het heel lang sneeuwen en ligt het land weken onder de sneeuw. Het budget zal dus ook op een andere manier worden ingezet dan in Nederland. De spoorssystemen zijn ook niet een-op-een te vergelijken. Ik ben overigens niet zo'n wintersporter, maar alle gekheid op een stokje: het is belangrijk dat we in gesprek blijven met Zwitserland. Dat land heeft ook weer vragen aan ons. Ik deel dus de mening van de heer Madlener dat je om je heen moet blijven kijken.

De voorzitter: Mijnheer Madlener, ik zie dat u wilt interrumperen, maar u bent door uw interrupties heen. U hebt al twee keer geïnterrupteerd en een punt van orde gemaakt. Een reis naar Zwitserland zit er hoogstwaarschijnlijk niet in voor u; misschien wordt het nog een reis naar Klein Zwitserland. Dat zullen we zien; dat weet ik echt niet. Zullen we de Staatssecretaris verder laten gaan met de beantwoording van de vragen? Dan kunnen we zien hoeveel spreektijd er nog over is voor de tweede termijn. De Staatssecretaris is redelijk vlot met haar beantwoording.

Staatssecretaris Mansveld: Ja, ik ben er bijna doorheen. Mevrouw Van Veldhoven heeft vragen gesteld over de be- en bijsturing. Uit de analyse van het winterweerprogramma is gebleken dat het huidige be- en bijsturingssysteemproces niet goed genoeg functioneert bij grote opeenvolgende verstoringen. Daar moet een fundamentele verbetering in komen. Dat is opgenomen in het programma Beter en meer. De betrouwbaarheid moet echt omhoog voordat je aan meer kunt denken. Ik hoop dat de combinatie van een verbetering van de betrouwbaarheid en het ERTMS met name in PHS-gebied (gebied van het Programma Hoogfrequent Spoor) meer vervoer mogelijk maakt, zodat een betere bediening in de spits mogelijk is. NS en ProRail hebben onderzocht hoe zij hun bijsturing kunnen verbeteren. Zij werken aan het creëren van een soort standaardscenario's voor de aanpassing van de treindienst bij verstoringen. Er wordt ook gewerkt aan de oprichting van een centraal monitor- en beslisorgaan, omdat we zien dat er in een aantal gevallen escalatie is opgetreden. Bij het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) zijn wel

goede voorbeelden van het tegengaan van escalatie. Het is belangrijk om snel te schakelen en goed te communiceren. Het klinkt allemaal zo makkelijk, maar in alle vakgebieden is communicatie lastig. Vanaf 2016 worden deze maatregelen getest op de A2-corridor.

Ik kom op de HSL-Zuid. Er is een aantal zaken genoemd, zoals de zettingen en de betonkwaliteit. Ik wil benadrukken dat er bij zettingen geen sprake is van veiligheidsrisico's, noch voor het treinverkeer, noch voor de reiziger. Dat wil ik duidelijk gesteld hebben, want ik wil niet dat dit een eigen leven gaat leiden dat niet klopt. Juist omdat het spoor en de kunstwerken van de hsl met grote regelmaat en nauwkeurigheid worden gemonitord, kunnen zettingen van de baan ten opzichte van de fundering al in een heel vroeg stadium worden opgemerkt. Ik vind het belangrijk om de Kamer daarover in de voortgangsrapportage steeds zo snel mogelijk te informeren en eventuele vragen te beantwoorden. Ik wil niet dat we verrassingen tegenkomen. Door de methodiek die bij de hsl wordt gebruikt, kunnen zaken die zich kunnen voordoen of die zich al voordoen maar nog niet in ernstige mate, in een vroeg stadium worden opgemerkt. Daarover wordt de Kamer dan geïnformeerd.

Bij de oplevering van de hsl was al bekend dat er op sommige plaatsen zettingen optreden. Dat hangt ook samen met de grondkwaliteit. Het is belangrijk om te constateren dat zettingen geen constructiefouten zijn. Ze zijn altijd onderdeel geweest van het risicoprofiel en de risicoreservering voor het project van de aanleg van de HSL-Zuid. Er zijn monitorprogramma's opgezet om de zettingen in de gaten te houden. Daar hebben we een expertpanel voor, want het zijn heel technische zaken. Dat panel beoordeelt de metingen en gaat na welke maatregelen nodig zijn. De zettingen hoeven niet meteen aangepakt te worden. Het gaat om verschuivingen van enkele millimeters per jaar. Naar verwachting kunnen er in 2016 of 2017 maatregelen getroffen worden. De kosten hiervan worden gedekt uit het aanlegbudget en de risicoreservering voor de HSL-Zuid.

Dan ga ik in op de betonkwaliteit. De mosgroei op de onderbouw van de hsl is in een vroeg stadium ontdekt en is aanleiding voor nader onderzoek naar de kwaliteit van het beton. Ik heb onlangs een onderzoek laten opstarten naar de betonkwaliteit om de effecten hiervan op de totale levensduur van de onderbouw van de HSL-Zuid vast te stellen. Als ik dat niet zou doen, zou de Kamer de vraag stellen wat het voor de levensduur betekent. Die analyse wordt dus gemaakt. Er zal ook bekeken worden welke maatregelen eventueel getroffen kunnen worden. In het najaar is dat onderzoek klaar en zal ik de Kamer daarover informeren. Hierop vooruitlopend zal ik de aannemers in kennis stellen van het feit dat dat onderzoek loopt. De Kamer heeft gevraagd naar de aansprakelijkheid. Waar mogelijk zal een beroep worden gedaan op relevante garantiebepalingen. Ook hierover zal duidelijkheid ontstaan in het najaar. Ik wil dat er eerst goed onderzoek wordt gedaan.

Volgens mij hebben bijna alle partijen gevraagd of er door de zettingen en betonkwaliteit meer problemen zijn te verwachten. Er werd gevraagd of er nog meer lijken in de kast zitten. Ik heb net gezegd dat we zaken door de monitoring vroegtijdig ontdekken. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte in de voortgangsrapportage. Ik zal de Kamer in het najaar apart informeren over de betonkwaliteit. De situatie met de betonkwaliteit is nieuw. Ik heb net gezegd dat de aannemers hiervan op de hoogte zijn gesteld. De heer Hoogland en mevrouw Van Veldhoven hebben gevraagd hoe het herstel van de baan financieel wordt gedekt. De kosten van eventuele maatregelen worden geschat op ongeveer 9,5 miljoen. Dat zijn nazorgkosten van het aanlegproject. Deze worden gedekt uit het aanlegbudget en de risicoreservering voor de HSL-Zuid. Het budget voor de risicoreservering bedraagt 29 miljoen. Daaruit kan en zal dit betaald worden.

Dan kom ik op een aantal overige punten. Ik kan mij voorstellen dat de heer Houwers denkt: ik heb nog niets gehoord van de Staatssecretaris, terwijl ik toch ook vragen heb gesteld. De heer Houwers heeft een aantal vragen gesteld waarover al verschillende debatten hebben plaatsgevonden of binnenkort zullen plaatsvinden, zoals over het gebruiksgemak, het betaalgemak en de ov-chipkaart. Voor de single check-in/check-out – zo heet dat in technische termen; dat betekent dat je maar één keer hoeft in en uit te checken – gaat een pilot lopen. Op 28 mei zal hierover een AO plaatsvinden. Hiermee wil ik de heer Houwers niet tekortdoen, maar in dat AO zal een aantal van zijn onderwerpen voorbijkomen en die zou ik dan graag adresseren.

De heer Houwers heeft ook het STS-verbeterplan de poortjes en de veiligheid van het personeel genoemd. De aanpak van STS-passages heeft prioriteit. De Kamer wordt daarover regelmatig geïnformeerd. We hebben de eerste cijfers binnen. Die worden geanalyseerd. Er wordt jaarlijks in juni gerapporteerd over de STS-passages. Ik verwacht dus dat de Kamer deze rapportage over enkele weken zal ontvangen. Daarin wordt ook een vergelijking gemaakt met de analyses uit voorgaande jaren. Dit onderwerp staat gepland voor het algemeen overleg op 17 juni. Ik kan hierop vooruitlopen door te melden dat ik weet dat het aantal STS-passages substantieel is gedaald dit jaar. Er wordt altijd gevraagd wat voor soort passages dat waren en hoe ernstig ze waren. Die hele analyse wordt nu gemaakt en zal binnen enkele weken aan de Kamer worden gestuurd. In juni zullen wij daarover spreken.

De heer **Houwers** (Houwers): Op zich is het goed dat die cijfers er zijn en dat die analyse gemaakt wordt, maar ik begrijp niet zo goed hoe het streefcijfer 25 kan zijn: 25 keer door rood rijden. Dat staat hier gewoon, op pagina 49; ik kan er niets anders van maken. Ik zou zeggen: dat streefcijfer moet nul zijn.

De **voorzitter**: Ik weet niet of de Staatssecretaris zo een-twee-drie paraat heeft wat er op pagina 49 staat.

De heer **Houwers** (Houwers): Zij heeft heel veel data paraat. Zij hoeft ook niet per se nu te antwoorden, zij mag er best even over nadenken, maar ik wil graag dat dit iets duidelijker wordt. Ook wil ik graag duidelijk hebben wat precies de gevaarpunten zijn, want als het op zich niet zo kwalijk is, is het geen probleem.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nul gaat het niet worden; dat kan ik op voorhand zeggen. Er zijn verschillende oorzaken en redenen voor STS-passages. Een belangrijk voorbeeld is dat een machinist wordt afgeleid. Heel vaak is het namelijk een daad van de machinist door de omstandigheden. Daarvoor worden verschillende maatregelenpakketten ingezet. Ik meen dat het aantal STS-passages de afgelopen jaren rond de 170 is blijven hangen. Dit zeg ik uit mijn hoofd, maar ik word ingefluisterd dat het inmiddels al lager is. Een van mijn ambtenaren gaat het precieze cijfer nu even opzoeken. De cijfers zijn nu in ieder geval substantieel lager. Die worden geanalyseerd. Elk jaar wordt opnieuw bekeken hoe je het aantal STS-passages verder naar beneden kunt brengen. Dat is een aantal jaren niet gelukt, maar nu is dat wel weer gelukt. Er is dan ook een ernstige passage geweest, waardoor het programma sterk is ingezet. Ik weet niet of dat de oorzaak van de daling is, maar dat zullen we bij de analyse zien. Een streefcijfer van nul is tot op heden niet gehanteerd. De exacte cijfers heb ik nu even niet paraat, maar een ambtenaar is daarnaar op zoek.

De heer **Houwers** (Houwers): Ik ben hier niet helemaal tevreden mee. Het kan gebeuren dat je een streefcijfer niet haalt, maar je kunt er wel naar

streven. Ik heb er moeite mee – daar wil ik geen verantwoordelijkheid voor dragen; daarom maak ik er hier toch een punt van – om te accepteren dat er 25 keer door rood wordt gereden. De Staatssecretaris heeft zelfs gezegd dat er iets ernstigs is gebeurd. Als er dan een keer iets gebeurt, kunnen wij niet zeggen dat wij er alles aan hebben gedaan om het richting nul te brengen. Dat wil ik gezegd hebben.

Staatssecretaris **Mansveld**: Elke passage wordt door de ILT geanalyseerd. Dit jaar waren er 112 passages, maar daarvoor was dat aantal veel groter. Belangrijk is dat het steeds opnieuw geanalyseerd wordt en dat steeds opnieuw bekeken wordt wat de oorzaak van de passages is, om na te gaan of je kunt bijsturen. Als de Kamer die rapportage heeft ontvangen, wil ik graag het debat met haar aangaan over de vraag hoe we welke verantwoordelijkheden nemen.

De **voorzitter**: Dat debat vindt plaats in juni.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb begrepen dat de TU Delft aan ProRail en het ministerie het voorstel heeft gedaan om de rode lichten te vervangen door knipperende rode lichten. Uit een Amerikaans onderzoek is gebleken dat deze namelijk meer opvallen. Als de machinist langs zo'n licht rijdt, ziet hij meteen dat het knippert en rood is. Het valt dus eerder op. Het ministerie en ProRail hebben hiervoor echter weinig enthousiasme getoond en ik vraag mij af waarom.

Staatssecretaris **Mansveld**: Deze vraag betrek ik graag bij het debat over het rapport. Dat zou een van de oplossingen kunnen zijn. Als het rapport van de TU Delft er is, kan ik dat met de Kamer delen, maar ik wil alles graag bundelen in de rapportage. We hebben het jaarlijks over dit onderwerp, dus dan kan ik het in die context adresseren.

Ik kom op de single check-in/check-out. Het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, is een beraad waar alle vervoerders zich, ook bestuurlijk, aan gecommitteerd hebben om besluiten te nemen. Het NOVB rapporteert jaarlijks. Er loopt een pilot met de single check-in/check-out, dus het eenmalig in- en uitchecken, op de Valleilijn. Daarover wordt bericht via het NOVB. Uit die pilot moet blijken hoe dit werkt en of we dat kunnen uitrollen. Als de Kamerleden in dat dossier willen duiken – ik zie een aantal leden glimlachen – dan hebben zij nog wel wat leeswerk, want daar is heel lang over gesproken. Met het NOVB willen we een aantal problemen uit het verleden pragmatisch oplossen, met alle vervoerders die zich daaraan gecommitteerd hebben. In die zin adresseert de Kamer dus het juiste probleem, maar we zijn bezig met de oplossing. Mevrouw Van Tongeren en de heer Houwers hebben gesproken over de sociale veiligheid. Ik heb al gezegd – dat heb ik ooit in wat minder nette bewoordingen gedaan – dat ik het onacceptabel vind dat mensen met een publieke taak zoals conducteurs en ambulancepersoneel hun werk niet goed kunnen doen. We hebben daar vrij snel op gereageerd. Gisteren was er een VAO waarin een nieuw idee werd aangereikt: kan er geen bodycam gebruikt worden?

Ik heb gezegd dat alles ter tafel komt. We zitten daar met alle partijen omheen: de bonden, NS, ProRail en het Ministerie van Veiligheid en Justitie, waar dit voor een deel onder valt. We zoeken naar een gezamenlijk pakket dat het meest effectief is. Dat kunnen camera's of bodycams zijn. Er is gesproken over maatregelen die ik lastig heb genoemd, in de zin van complex. Dan moet men denken aan pepperspray. Hoe ga je daarmee om? Kan dat een onderdeel zijn van het maatregelenpakket of niet?

De heer Houwers noemde de poortjes. Daarover is ongeveer vijf jaar discussie geweest. Je ziet dat er inmiddels versneld poortjes gesloten worden, omdat uit de cijfers duidelijk blijkt dat waar dat gebeurt, het

zwartrijden en de overlast naar beneden gaan. Dat is bij het ene station makkelijker dan bij het andere. Sommige stations hebben een interwijk-functie. Hoe ga je daarmee om? Dit proces is – helaas, moet ik zeggen – versneld door die incidenten. Ik vind het altijd jammer als dat soort processen worden versneld door incidenten. Wat mij betreft komen deze te vaak voor.

Ik vind de inzet van burgers tegen geweld ook complex, want de vraag is wat je dan aan de burger vraagt om te doen. Mevrouw Van Veldhoven sprak over het erbij betrekken van de burger met een sms-dienst of een sms-alert. Ik vind het ingewikkelder en complexer worden als je een burger verantwoordelijk stelt voor geweld dat in zijn of haar buurt plaatsvindt. Bij de vraag hoe je de burger inzet, denk ik eerder aan sms-diensten of een sms-alert. Ook dat is een vraag die we moeten beantwoorden in die groep, waarin niet alleen vertegenwoordigers zitten van het personeel, maar ook van de organisaties en van de verschillende ministeries. Daarover is meer deskundigheid bij justitie en politie. Ik heb een ambitie voor spooransluitingen gegeven, want die zijn belangrijk. Voor deze ambitie voor de Lange Termijn Spooragenda is «the last mile» belangrijk, om het zo maar te noemen; het stukje spoor tussen het hoofdspoor en het bedrijventerrein. Ik ga ervan uit dat ik binnen twee maanden, dus voor de zomer, duidelijkheid kan geven over de situatie. Ik hoop dat we er met een mogelijke partij uitkomen. Als dat niet lukt, zal ik mij opnieuw beraden en dat met de Kamer delen.

Dan kom ik op de stakingen in Duitsland en België. Op 22 en 23 april waren er stakingen op het traject Nederland-Duitsland. De NS heeft de reizigers daarover geïnformeerd. De City Nightline reed niet. De intercity naar Berlijn reed tot Bad Bentheim. De goederenvervoerders zijn vooraf geïnformeerd. De staking heeft natuurlijk ook effect gehad op de Rotterdamse haven. Ik heb nog geen exact beeld van de impact van de stakingen. Er is wel een nooddienstregeling getroffen voor goederen waarvoor de schade het grootst zou zijn als zij niet aankomen.

Ik kan niets anders zeggen dan dat het gebeurt. Ook dit is een werkelijkheid. Dan hoop ik maar dat het een of twee dagen is en niet meerdere weken, want dan praat je over heel andere schadebedragen en minder flexibele oplossingen dan in twee dagen. Voor België heb ik hier geen gegevens. Die stakingen zijn volgens mij ook beëindigd.

Ik ben niet verrast door de opmerking van de heer Bashir over mobiele werkplaatsen. Hij heeft al eerder in verband met de Schipholtunnel gevraagd of er niet anders moet worden gekeken naar het plegen van onderhoud. De vraag is hoe de veiligheidsnormen worden geborgd en hoe de werkzaamheden worden uitgevoerd. Toevallig heb ik vanochtend gezegd dat ik niet anders verwachtte dan dat de heer Bashir daarmee zou komen en dat gebeurde, dus ik heb een uitermate goede dag. Er moet ook worden gekeken naar maximale doorstroming. Dat is maatwerk. Ik vind de borging van de veiligheid het belangrijkste. De burgemeester zat vandaag ook aan tafel namens de veiligheidsregio. Aan de norm mag niet getornd worden als het gaat om veiligheid van werknemers et cetera. Daarom is het vaak nodig om meerdere sporen af te sluiten. Ik heb de vraag al bij ProRail neergelegd, want deze is al meerdere malen gesteld en daarom zit deze ook goed in mijn hoofd. Tegelijkertijd laat ik het aan de deskundigen van ProRail om op hun manier de veiligheid te borgen. Ik vind het belangrijk dat de veiligheid zo geborgd wordt dat de medewerkers van ProRail daadwerkelijk veilig werken en ook het gevoel hebben dat zij veilig werken. Zoals ik al zei heb ik een goede dag, omdat ik die inbreng van de heer Bashir al had voorspeld, dus ik luister goed naar hem.

Er is ook gevraagd of wij onkruid op het spoor bestrijden met Roundup. ProRail gebruikt bestrijdingsmiddelen en houdt zich aan wat wettelijk is toegestaan.

Er is ook gevraagd naar de toiletten in treinen. Nieuwe treinen hebben altijd een toilet. Veel bestaande treinen hebben al een toilet. We hebben

gezegd dat de NS in de overige treinen tussen 2018 en 2021 alsnog een toilet inbouwt. Op sprintertrajecten waar een derde van de reizigers langer dan halfuur reist, moet de NS vanaf 1 januari 2015 treinen inzetten met een toilet. Uit de analyse van de vervoercijfers blijkt dat het gaat om drie trajecten: Zwolle-Amersfoort-Utrecht, Zwolle-Groningen en Meppel-Groningen. Daar rijden ook daadwerkelijk sprinters met een toilet. Het laatste punt is het aanbieden van de laatste bedrijvenkaarten. Ik heb eerder aan de Kamer gemeld dat met twee van de vier bedrijvenkaartaanbieders overeenstemming op hoofdlijnen is bereikt. Ik heb zojuist van de Nederlandse Spoorwegen meegekregen dat ook met de overige twee bedrijvenkaartaanbieders overeenstemming zeer dichtbij lijkt. Er is nog contact over een aantal laatste details. Het is lastig om in zo'n afrondende fase aan te geven of er overeenstemming is. Ik vind ook dat we het hele ei moeten zien van de broedende kip. Wat voor de ene partij een detail kan zijn in de laatste fase, kan voor de andere partij een heel groot ding zijn. Ik vind dat we daar even op moeten wachten. Overigens heeft de NS de garantie gegeven dat reizigers met een bedrijvenkaart met de trein kunnen blijven reizen. Ik hoop dat ik volledig ben geweest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Misschien heb ik het gemist, maar ik had mijn zorgen erover uitgesproken dat de gemeente Tilburg niet op de hoogte was van het feit dat er wissels waren zonder ATB-Vv, terwijl men daar wel op gerekend had. Mijn vraag betreft de verhoogde goederentransporten over de Brabantroute. Zijn al die steden goed op de hoogte van de situatie van hun lokale spoor? Zijn de veiligheidsdiensten daarop getraind? Kan daar anders extra actie op worden ondernomen?

De **voorzitter**: We spreken af dat die vragen in de tweede termijn worden meegenomen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb gevraagd hoe ver men is met ATB-Vv. Er zou een appreciatie komen van ATB-Vv op 80% van de Brabantroute en de laatste 20% zou daar ook betrokken worden. Wanneer komt die appreciatie?

De **voorzitter**: Die vraag wordt ook beantwoord in tweede termijn.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Misschien heb ik even niet goed opgelet, maar ik had een vraag gesteld over wat wij doen met onkruidbestrijding.

De **voorzitter**: Die vraag is beantwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan heb ik niet goed geluisterd.

De **voorzitter**: Die vraag is beantwoord, maar de Staatssecretaris zou dat antwoord zo meteen nog even kunnen herhalen. Er zijn heel veel vragen gesteld en heel veel duidelijke antwoorden gegeven. Ik stel voor om een tweede termijn van een minuut te houden en interrupties over te slaan. Ik begin bij mevrouw Van Tongeren, maar misschien heeft zij geen vragen meer voor de tweede termijn, je weet het niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Hebben personentreinen geen last van het goederenvervoer op het spoor? Ik kreeg van iemand door dat de sprinter Apeldoorn-Enschede vanwege goederentreinen nu eerder vertrekt en dan 9 minuten staat te wachten op station Enschede Drienerlo. Dat is het een na laatste station op dat traject. Is dat echt het enige traject waar dat gebeurt, zoals mijn twittervolgers melden, of zijn er meer? De vraag is of passagiers heel veel moeten inschikken vanwege die extra goederentreinen.

De heer **Houwers** (Houwers): Voorzitter. Het lijkt wel een ontmoedigingsbeleid om aan deze kant te beginnen. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat een aantal debatten nog komen. Dat is prima. Ik hoorde ook zeggen dat er heel veel leeswerk over het verleden zou zijn. Eerlijk gezegd zou ik mij vooral willen richten op de toekomst, net als de Staatssecretaris, naar ik hoop. Wat mij betreft gaan we samen nog een aantal debatjes doen over de ov-chipkaart en over dat instappen, enzovoorts. Het lijkt mij heel interessant om ervoor te zorgen dat dit beter voor elkaar komt. Ik merk een zekere motivatie bij de Staatssecretaris. Dat moet ook wel, want het is een lastig dossier. We gaan er samen met al die andere woordvoerders iets moois van maken. Voor de rest heb ik geen vragen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We hebben een mooie brief gekregen over de toegankelijkheid van stations. Er gebeurt veel op dat gebied. Ik was laatst op pad met een collega in een rolstoel. Het bleek toch lastig te zijn om de juiste plek te vinden waar je als rolstoeler naar boven kunt om op tijd je trein te halen. Wellicht kan in de app die wordt ontwikkeld, een plattegrond worden opgenomen waarop te vinden is waar je met een rolstoel naar boven moet.

NS heeft een heel mooi duurzaamheidsjaarverslag. Aan ProRail kan ook gevraagd worden om op die manier het jaarverslag te presenteren, langs de lijnen van maatschappelijke impact. Wat betreft de landsdelige spoortafels maken wij ons zorgen of er genoeg geld is om de ambities te verwezenlijken. Ik heb in een eerder debat weleens gevraagd naar het WiFi-signaal. Dat blijkt nog steeds een probleem. Hoe staat het daarmee?

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, u werpt nu allemaal nieuwe vragen op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat mag. Ik probeer ze heel kort te stellen. Anders zou ik die vragen in een VAO stellen, maar dat voorkomen we daarmee.

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris bereid is om te antwoorden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als zij dat liever in het VAO doet, vind ik dat ook prima. Het kan ook schriftelijk. Dan kunnen we daarna altijd kijken of het nodig is. De allerlaatste vraag gaat over de be- en bijsturing. Dat loopt al een hele tijd. Ik begrijp ook dat het heel lastig is. De Staatssecretaris zei dat er komend jaar een gezamenlijk beslissingsmodel wordt ingericht. Het lijkt erop dat het in de fase zit van «we gaan het doen». In 2016 is er pas een pilot of een experiment. Ik begrijp best dat het heel complex is, maar wanneer wil de Staatssecretaris dat het op orde is? Is daarvoor een harde deadline?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zal mijn best doen om het in een minuut te doen. Ik sprak over de bus die parallel aan de Hanzelijn wordt ingezet, omdat die goedkoper is. Kan de Staatssecretaris actief contact opnemen met de NS om te bekijken hoe dit in samenwerking met de provincie en de NS één vervoerstrook kan worden? Anders vervoeren we veel te veel warme lucht, volgens mij. Ik wil echt dat er expliciet aandacht wordt besteed aan het vraagstuk van de aansluiting tussen verschillende vervoerders.

Wat betreft Beter Benutten hoop ik niet dat er meer plannen op de plank liggen zoals dat van Maastricht. Liggen er meer van die plannen op de plank?

Het is goed dat de Staatssecretaris voor de zomer terugkomt op de bedrijfstvormen. Het lijkt mij wel belangrijk om de vervoerders en

verladers hierbij te betrekken, om te bekijken hoe je dat gaat doen, want het moet toch nut hebben voor die partijen.
Er is al gesproken over het basisnet en de pieken bij het goederenvervoer. Ik zou niet graag willen dat die goederen over de weg gaan, maar ze moeten ergens langs. Ik heb dan liever dat een reizigerstrein een paar minuten wacht dan dat het over de weg gaat. Dat zijn van die dilemma's waar we voor staan, want we willen en, en, en, en. Kan de Staatssecretaris bekijken of een Z-oplossing mogelijk is, terwijl pieken af en toe worden toegestaan? Ik druk de Staatssecretaris in het kader van die verhoging op het hart dat je met de strooppot meer bereikt. Er zullen in de komende jaren problemen zijn met het goederenvervoer en de verladers. Kijk of je die in de stuurgroep met de strooppot kunt oplossen. Dat geef ik even als hart onder de riem mee.
Kunnen we nog meer zettingsproblemen verwachten zoals bij de voortgangsrapportage HSL-Zuid? Volgens de Staatssecretaris is het geen constructiefout of een ander groot probleem. Verwacht zij nog meer van dit soort zettingsfouten? Nog even over de bovenmatige mosvorming op het beton. Dat vind ik wel een punt van zorg, maar daarover krijgen wij dit najaar nog een terugkoppeling.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Betrouwbaarheid en veiligheid zijn natuurlijk topprioriteiten voor het personen- en goederenvervoer. Ik ben blij dat de Staatssecretaris steeds beter luistert naar de PVV als het gaat om veiligheidsmaatregelen. We hebben er toch een paar moties doorheen weten te krijgen. Dat vind ik een goede ontwikkeling. Ga zo door.
Wat betreft de betrouwbaarheid kan het echt wel beter. In de recente brief van de Staatssecretaris staat toch echt dat de klanttevredenheid over reisinformatie bij meer dan vijftien minuten vertraging slechts 36 of 39% is. Dat zit wel heel ver af van de 80% die de Staatssecretaris net zelf noemde.

Als er technische problemen zijn bij een miljardenproject als de hsl, word ik toch wel bang, want dan gaat het al snel om heel grote bedragen. Ik ben benieuwd of Ballast Nedam daar ook bij betrokken is, want dat staat al op omvallen. Is dat een van de partijen die hierop hebben ingeschreven?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording van de gestelde vragen en voor de toezeggingen. De Staatssecretaris is daadkrachtig bezig om iets neer te zetten. Wat dat betreft verdient zij de complimenten van de SP-fractie. We wachten de toegezegde brieven af en dan treffen we elkaar spoedig weer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Het antwoord op de vraag die ik heb gesteld over de HSL-Zuid, was mij niet helemaal helder. Het ging om de dekking van de kosten uit het hoofdstuk investeringsruimte van het Infraconds. Zou de Staatssecretaris dat nog een keer kunnen toelichten, vooral omdat het saldo daarvan negatief is?
Zit bij de streefwaarden voor 2015 ook het klantoordeel over meer dan vijftien minuten vertraging, waarover net een debatje plaatsvond, of is dat als prestatie-indicator geschrappt? Ik had de indruk dat het laatste het geval is. Dat kan een goede reden hebben. Hoe zit dat? Volgens mij is het goed om dat nog even te bespreken.

De **voorzitter**: Ik tel in totaal zeventien vragen. Er zijn enkele nieuwe vragen gesteld. Ik schors voor een paar minuten. Ik wil echt dat het debat om twintig voor acht kan worden beëindigd.

De vergadering wordt van 19.17 uur tot 19.24 uur geschorst.

De **voorzitter**: We gaan verder met de beantwoording van de resterende vragen door de Staatssecretaris. Ik zeg erbij dat ik geen interrupties meer zal toestaan en dat we ermee stoppen om 19.40 uur. Dat moet allemaal lukken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik loop de vragen na. Een of twee ervan zal ik schriftelijk beantwoorden, omdat ik denk dat zij dan beter tot hun recht komen.

Er is gevraagd of Tilburg niet op de hoogte was van ATB-Vv. Naar aanleiding van een incident in 2007 is bij het desbetreffende sein een ATB-Vv aangelegd. De afspraak over die maatregel is nagekomen. Voor het sein waar in maart een incident heeft plaatsgevonden, was geen ATB-Vv gepland. Hierover is niet met de gemeente Tilburg gecommuniceerd, omdat daar geen reden toe was. Ik heb bij het mondelinge vragenuur naar aanleiding van vragen over de botsing toegezegd dat de ProRail de systematiek van prioriteiten bij seinen opnieuw toepast op basis van actuele informatie over herroutering van het derde spoor. Dat is inmiddels bijna afgerond. Voor het AO over ERTMS-Spoorveiligheid wordt de Kamer hierover geïnformeerd. Voor het sein waar het incident heeft plaatsgevonden bij Tilburg, ligt er inmiddels een ATB-Vv sein in het spoor. Er is ook gevraagd hoe wij onkruid bestrijden op het spoor. Ik herhaal dat ProRail bestrijdingsmiddelen gebruikt en zich daarbij houdt aan wat wettelijk is toegestaan. Hoe dat wordt ingevuld, is aan ProRail.

Wat zijn de gevolgen voor het omleiden van goederentreinen voor personenvervoer? Ik heb in het algemeen geantwoord dat er geen consequenties voor personenvervoer zijn. Apeldoorn-Enschede bekijk ik nader. Op de vragen hierover in tweede termijn zal ik op korte termijn schriftelijk terugkomen.

Er komt een app met betrekking tot duurzaamheid. ProRail doet mee aan een global reporting initiative op het gebied van een duurzaam jaarverslag. Dat is al toegepast in het jaarverslag over 2014.

Is er voldoende geld? Ik heb al eerder met de Kamer gesproken over enkele zaken waartoe wij besloten hebben. Daarbij heb ik ook gezegd dat er een herijking komt. Er zijn projecten ingediend. Morgen zal ik bij de landelijke spoortafel met alle partijen praten over de criteria en de herijking. Ik heb meerdere malen gezegd dat er beperkte financieringsmogelijkheden voor nieuwe projecten zijn. De herijking wordt uitgewerkt met de sectoren en met de regio. Ik kom daar bij het MIRT-overleg op terug. Ik wil dat dit proces heel zorgvuldig verloopt. Ik heb nadrukkelijk aan alle regio's gemeld dat we een lijst van projecten en prioriteiten moeten hebben, ook al is er geen of heel weinig geld, want dan hebben we wel alles in kaart gebracht. Als er geld is, hoeven we een heleboel werk dat we in de afgelopen anderhalf jaar hebben gedaan, niet te herhalen, zodat we op dat moment een voorsprong hebben en kunnen schakelen. Natuurlijk is het lastig, want iedereen wil van het schaarse geld toch zijn of haar deel. Een gemiddeld spoorproject kost veel geld, dat kan men zich voorstellen. Dat zie je ook aan de programma's. Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd hoe het zit met fietsparkeren en dergelijke. Dat komt allemaal naar de Kamer. Op de vraag of er voldoende geld is voor die ambities, is het antwoord vrij simpel: nee. Ik heb bij het MIRT weleens gezegd dat ik na de eerste termijn 7 miljard verder ben. We moeten dat wel goed bekijken, ook omdat ik vind dat projecten zorgvuldig moeten verlopen.

NS heeft recentelijk laten weten dat het WiFi-sigitaal met ingang van 2016 wordt verbeterd. Dat is wat mij betreft goed nieuws.

Op korte termijn is gebeurd wat er kan op het gebied van be- en bijsturing. Er komt een team. Er zijn maatregelen op korte en op lange termijn. Het kost tijd om die voorbedachte scenario's te ontwerpen, maar ik wil dat het team verantwoordelijk is en dat het niet wordt losgelaten. Ik wil het niet direct een project noemen, maar ik vind dat we verantwoor-

delijk zijn voor de iets langere termijn. Dat doen we veel te weinig. Het is altijd makkelijk om de verantwoordelijkheid te delen, want dan kun je tegen een ander zeggen dat hij verantwoordelijk is, maar het wordt dus op die manier belegd.

Ik kan niets afdwingen als het gaat om de Hanzelijn en de buslijn die parallel loopt. Het is een complexe situatie. Het tariefstelsel voor de Hanzelijn geldt voor het hele hoofdlijnnet. Ik heb de cri de coeur gehoord en ik zal deze doorgeven aan de NS.

Er is gevraagd of er meer initiatief kan zijn in de pijplijn als het gaat om Beter Benutten. Dit is de enige pilot op dit terrein. Op basis van die bevindingen wordt weer verder gekeken.

Mevrouw De Boer vroeg naar mos in het beton. In de voortgangsrapportage zijn de locaties genoemd waar we verwachten acties te moeten uitvoeren. Ik heb al gezegd dat ik eerst dat onderzoek wil hebben, want daar komen altijd vragen uit voort. Ik zei ook al dat het actief wordt gemonitord. Dat betekent dat we vroegtijdig zaken zien zoals de zettingen. Dat is op dit moment echt geen probleem. Daar is ook rekening mee gehouden. Ik wil dat problemen in een vroeg stadium worden herkend en geanalyseerd en als het kan worden opgelost door degene die daarvoor verantwoordelijk was of is.

Er is ook gevraagd of voor het basisnet een Z-oplossing gevonden kan worden. Ik wou het een B-oplossing noemen. Op basis van alle getroffen maatregelen ga ik ervan uit dat die plafonds niet worden overschreden. Ik vind dat je wel heel goede argumenten moet hebben om plafonds te veranderen. Dat doet me denken aan de situatie dat iedereen een onvoldoende heeft, maar iedereen een voldoende heeft als de norm wordt veranderd. Dan denken we allemaal: klopt dit wel? Als we moeten kijken naar normen, komen er ook teleurstellingen. Wat mij betreft kan dat alleen als er een reden voor is en die deel ik dan ook met de Kamer.

De heer Hoogland vroeg of de financiering van iets mogelijk is als daarvoor een negatief bedrag vermeld staat. Het wordt betaald uit het bedrag dat daarvoor is gereserveerd. Dat hoeft niet uit een negatief bedrag. Er is een toereikende reservering voor opgenomen en daar wordt dat uit betaald.

Ik heb toevallig gesproken met de veiligheidsregio Oudenbosch en Halderberge. Je ziet dat het belangrijk is dat veiligheidsregio's worden meegenomen als het gaat om het basisnet en de externe veiligheid, die ook in mijn portefeuille zitten, maar waarover een ander AO is geweest. Je kunt verschillende theorieën opzetten over wie op welk moment welke kennis moet hebben. Is het relevant voor een veiligheidsregio om te weten dat er de volgende wagon in een goederentrein met gevaarlijke stoffen BLEVE-vrij (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) wordt ingericht, dus dat er zand in zit? Ik kan u verzekeren dat het eerste wat de veiligheidsregio of de brandweer wil weten als er een wagon in brand staat, is wat erin zit. Dat soort vraagstukken spelen er.

Ik heb in Oost-Nederland ook met de veiligheidsregio gepraat. De vragen zijn ongeveer hetzelfde. Ik vind het wel belangrijk dat de veiligheidsregio's met elkaar in gesprek gaan over externe veiligheid en vervoer van gevaarlijke stoffen, want anders moet je elke keer overal hetzelfde verhaal houden. Bovendien kunnen zij suggesties doen waardoor anderen ook worden geholpen. Inmiddels zie je dat er bij externe veiligheid steeds meer uniformiteit ontstaat. De regionale ambulance diensten (RAD's) spelen daarbij ook een rol. Als het gaat om het spoor komt het op eens bij de sector terecht. Ik vind het belangrijk dat er de komende jaren goede informatiesessies worden georganiseerd voor gemeenten en provincies. Ik heb aan de ambtelijke afdeling voor externe veiligheid meegegeven dat de veiligheidsregio's erbij betrokken moeten worden. Dat werkt twee kanten op, want zij hebben ook deskundigheid over heel andere zaken. Dat vindt dus plaats.

Ik zei net dat WiFi vanaf 2016 wordt verbeterd, maar dat is nog eerder, namelijk al dit jaar, dus dat is nog beter nieuws.

Ballast Nedam is inderdaad als een van de aannemers betrokken bij de onderbouw van de lijn, zoals de heer Madlener vroeg.

Ik zal de vraag over een klantoordeel van 36% schriftelijk beantwoorden, want wat ik hier lees over prestatie-indicatoren is heel lastig om vijf over half acht. Als ik dat schriftelijk doe, kan de commissie dat ook rustig nalezen.

Voor het geval ik niet volledig ben geweest, ben ik bereid verdere vragen schriftelijk te beantwoorden.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ik zal de lijst van toezeggingen die de Staatssecretaris heeft gedaan, even opsommen.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor het algemeen overleg over Spoorveiligheid in juni over het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor de zomer over maatregelen om bij storingen de dienstregeling sneller te hervatten.
- De Staatssecretaris komt in de jaarlijkse rapportage over STS-passages terug op de mogelijkheid om de rode lichten te vervangen door knipperende rode lichten.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer binnen twee maanden over de stand van zaken inzake de bedrijfsspooraansluitingen.
- De Staatssecretaris beantwoordt de volgende vragen schriftelijk:
- de vraag van het lid Van Tongeren over de gevolgen van werkzaamheden aan de Betuweroute op het traject Apeldoorn-Enschede.
- de vraag van het lid Hoogland over de streefwaarde 36%.

Dat waren de toezeggingen die wij hebben genoteerd.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik dacht dat ik iets had gehoord, maar ik kan ernaast zitten, over het openbaar maken van de feitelijke informatie over het vervoer van gevaarlijke stoffen, dus over wat er niet volgens de systematiek van basisnet, maar feitelijk gebeurt. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb gezegd dat ik zal nagaan of dat mogelijk is.

De **voorzitter**: Die toezegging noteren we dan ook. Ik dank de woordvoerders, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat elders hebben gevolgd voor hun aandacht en ook voor hun discipline. Ik kan mij voorstellen dat sommigen van u gewoon willen eten. Dat geldt in ieder geval voor mevrouw Van Tongeren, want zij is daar echt aan toe.

Sluiting 19.36 uur.

Volledige agenda

1. *Aanbieding van het Vervoerplan 2015 van NS en van het Beheerplan 2015 van ProRail*
Kamerstuk 29 984, nr. 574 – Brief regering d.d. 15-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
2. *Prestaties NS en ProRail 2014*
Kamerstuk 29 984, nr. 579 – Brief regering d.d. 12-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
3. *Invulling intrekken (delen) concessie op grond van Wet personenvervoer 2000*
Kamerstuk 29 984, nr. 585 – Brief regering d.d. 10-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld
4. *Voortgangrapportage toegankelijkheid spoor 2014*

- Kamerstuk 29 984, nr. 582 – Brief regering d.d. 02-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
5. *Aanbieding 36e Voortgangsrapportage HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 477 – Brief regering d.d. 07-04-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 7. *Maatregelen afweging geluidaanpak HSL
Kamerstuk 22 026, nr. 476 – Brief regering d.d. 13-01-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 8. *Voortgang geluidaanpak HSL-Zuid
Kamerstuk 22 026, nr. 474 – Brief regering d.d. 02-12-2014
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 9. *Aanbieding RIVM-rapport «Wonen langs het spoor. Gezondheidseffec-
ten trillingen van treinen»
Kamerstuk 29 984, nr. 583 – Brief regering d.d. 23-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 10. *Reactie op verzoek van het lid Madlener over de beslissing van NS en
ProRail om donderdag 29 januari 2015 te rijden met een aangepaste
dienstregeling in verband met verwacht winters weer
Kamerstuk 29 984, nr. 577 – Brief regering d.d. 04-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 11. *Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS): kosten en procedure-
tijd van een Noordtak
Kamerstuk 32 404, nr. 77 – Brief regering d.d. 04-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 12. *Reactie op de motie van het lid De Boer over voldoende capaciteit voor
internationaal goederenvervoer (Kamerstuk 29 984, nr. 498)
Kamerstuk 29 984, nr. 581 – Brief regering d.d. 25-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 13. *Nadere informatie over het eigendom van de bedrijfsspooraansluitin-
gen
Kamerstuk 29 984, nr. 587 – Brief regering d.d. 23-03-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 14. *Verslag van een schriftelijk overleg over ontwerpbesluit tot wijziging
van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur
Kamerstuk 29 893, nr. 183 – Brief regering d.d. 03-02-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 15. *Verslag van een schriftelijk overleg over het ontwerpbesluit tot
wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfra-
structuur en over het verslag van schriftelijk overleg over het ontwerp-
besluit tot wijziging van het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoor-
weginfrastructuur
Kamerstuk 29 893, nr. 188 – Brief regering d.d. 16-04-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 16. *Reactie op het verzoek van het lid Van Veldhoven, gedaan tijdens de
regeling van werkzaamheden van 3 februari 2015, over het bericht dat
er zoveel storingen zijn op het spoor
Kamerstuk 29 984, nr. 602 – Brief regering d.d. 24-04-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*
 17. *Voortgang Betuweroute en aanleg Derde spoor Duitsland
Kamerstuk 29 984, nr. 601 – Brief regering d.d. 29-04-2015
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld*