

Vergaderjaar 2015–2016

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 670

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 juni 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 mei 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 april 2016 inzake prestaties NS en ProRail 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 666);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 17 maart 2016 inzake topstructuur van ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 657);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 mei 2016 ter aanbieding van jaarverslag en jaarrekening van ProRail over 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 667);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 april 2016 inzake aanbesteding prestatiegerichte onderhoudscontracten (Kamerstuk 29 984, nr. 662);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 februari 2016 inzake stand van zaken Trillingsnormering Spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 655);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 februari 2016 inzake vervolg financiële ontwikkelingen met betrekking tot de spoortunnel Delft (Kamerstuk 34 300-XII, nr. 66);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 maart 2016 inzake voortgang Betuweroute en aanbidding onderzoek «Ontwikkeling spoorgoederenverkeer in Nederland» (Kamerstuk 29 984, nr. 659);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 april 2016 inzake review op aanpak te drukke treinen NS (Kamerstuk 29 984, nr. 664);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 april 2016 ter aanbieding van Actualisatierapport 2015 toegankelijkheid spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 661).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Van Helvert, Hoogland, Houwers, Madlener, Smaling en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 13.34 uur.

De voorzitter:

Ik heet iedereen welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Ik heet de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgen via het internet en natuurlijk onze gewaardeerde spoorwoordvoerders van harte welkom. Ik zie dat er nu drie aan tafel zitten, maar de ervaring leert dat er straks waarschijnlijk nog wat andere woordvoerders zullen aanschuiven. Dat zien wij zo meteen wel. Wij hanteren in eerste termijn een spreektijd van zeven minuten met twee interrupties per persoon.

Mevrouw De Boer (VVD):

Voorzitter. Ik zal mijn best doen om het in zeven minuten te doen en ga dus gelijk van start. Ik begin met de spitsproblemen, de zitproblemen in de trein. Mensen kopen een kaartje en willen een zitplaats. De NS moet wat ons betreft alles uit de kast halen om de ergste problemen met volle treinen op het spoor aan te pakken. Dat is ook gebeurd. Tegelijkertijd moeten wij ons realiseren dat er dit jaar en de komende jaren heel wat nieuwe treinen zullen instromen. De NS moet zich focussen op verbetermaatregelen die voortvloeien uit het reviewonderzoek naar de aanpak van volle treinen. Ik noem een paar dingen daaruit: meer en betere spitsspreading, betere benutting van de mogelijkheden van de inzet van ov-chipkaartdata om reizigersprognoses te verbeteren en betere samenwerking met andere vervoerders. Met name deze laatste twee punten zijn heel interessant, want als je met de auto gaat en een route plant via een app op je telefoon, wordt die route altijd last minute aangepast aan de files enzovoorts. Ik kan mij ook voorstellen dat bedrijven die apps ontwikkelen, gebruik zullen gaan maken van reizigersdata als je die veel meer vrijgeeft. Dan kun je bijvoorbeeld de mededeling krijgen dat je een overvolle trein vermijdt als je een halfuur later gaat, en dat je dan wel een zitplaats hebt. Zulke ontwikkelingen zijn mogelijk met de open data van alle reizigersstromen. Graag zouden wij van de Staatssecretaris een tijdpad krijgen waarin is opgenomen wanneer de problemen met volle treinen zo veel mogelijk zijn opgelost en hoe het staat met de verbetermaatregelen.

Ik door met de prestaties van de NS. Wij zijn groot voorstander van een aparte prestatie-indicator voor de prestaties van de IC Direct (Intercity Direct) op de hsl, de hogesnelheidslijn. Nu is dat het gemiddelde van de IC Direct en de Thalys. Daar komt een redelijke bodemwaarde uit; daardoor vallen de prestaties mee, terwijl de prestaties van de IC Direct op dit moment toch wel heel erg achterblijven. Daarom willen wij bij voorkeur een aparte prestatie-indicator voor de IC Direct op de hsl. Het gaat daarbij om punctualiteit, betrouwbaarheid en de zitplaatskans. En waarom is de streefwaarde van het algemeen klantoordeel over de HSL-Zuiddiensten naar beneden bijgesteld, van 75% naar 68%? Dat heeft ons nogal bevreemd. Daar kan een goede reden voor zijn, maar ik ben er op dit moment nog geen voorstander van.

Gehandicapten en mensen met een beperking kunnen niet goed met het openbaar vervoer reizen, onder andere doordat de assistentieverlening op een te beperkt aantal stations wordt aangeboden. Op dit moment wordt assistentieverlening aangeboden op 102 van de 408 treinstations. Dat

aantal wordt uitgebreid naar 147 stations, een zeer gunstige ontwikkeling die wij van harte toejuichen. De sprinters die de komende jaren zullen instromen, krijgen gelukkig ook een betere toegang voor mensen met een handicap. Volgens mij zijn er 102 IC-stations. Is er nou sprake van landelijke dekking in 2019? Kunnen mensen met een beperking over een paar jaar overal zelf in de trein komen, dan wel met assistentie in de trein worden geholpen? Ik vind het van belang dat deze mensen zicht hebben op de mogelijkheid om zelf met de trein te reizen op ieder moment dat zij dat willen. Het CPB-rapport van vorige week had een interessante invalshoek en stelde dat in het gunstigste geval ongeveer 40% van het doelgroepenvervoer naar het reguliere kan overstappen. Dat zou tot een forse besparing kunnen leiden. Ik vind dat een heel interessante benadering, want doelgroepenvervoer is heel kostbaar en valt onder de Wmo (Wet maatschappelijke ondersteuning). Ik verzoek de Staatssecretaris om dit te onderzoeken in overleg met haar collega van Volksgezondheid, want hier valt een wereld te winnen.

Ik kom nu op het goederenvervoer. Goederenvervoerders moeten acht maanden van tevoren ruimte reserveren voor gebruik van het spoor. Dat is al lastig genoeg, omdat schepen niet een jaar van tevoren melden wanneer ze aankomen in de haven van Rotterdam. Ik heb hier vragen over gesteld. Uit de antwoorden blijkt dat 70% van de ruimte voor goederenvervoer van tevoren moet worden aangevraagd. Kan dit niet naar beneden worden bijgesteld? Er is namelijk heel veel vraag naar lastminuteruimte voor goederenvervoer op het spoor, want zoals gezegd: schepen laten zich een jaar van tevoren moeilijk inplannen. Ik zou willen pleiten voor meer flexibele ruimte voor goederenvervoer op het spoor. Ook hier blijkt een van de achterliggende problemen de afstemming met Duitsland te zijn. Als DB Netz, de Duitse spoorbeheerder, geen ruimte plant, dan stopt het goederenvervoer bij de grens. Dit maakt goederenvervoer weinig flexibel en zorgt voor extra problemen gedurende onder andere de periode van werkzaamheden aan de Betuweroute in Duitsland, waardoor goederenvervoerders in Nederland moeten omrijden. Kan hierover betere afstemming met Duitsland en België plaatsvinden? Dit geldt overigens ook voor de nog vast te stellen gebruikersvergoeding op het spoor, die dit jaar opnieuw moet worden gedefinieerd. Dan kunnen er andere incentives worden gegeven. Kortom, is er met het onderbrengen van Keyrail bij ProRail voldoende aandacht voor het goederenvervoer en voor het afstemmen van stremmingen met de sector? Is er ook voldoende afstemming met de buitenlandse spoorbeheerders?

In dit verband heb ik nog een dilemma. België gebruikt Nederland in het zuiden als transitland voor spoorgoederenvervoer. Daar is niks mis mee, maar ook hier gaan gevaarlijke stoffen langs. Dat legt beslag op de maximale ruimte voor het vervoeren van gevaarlijke stoffen op het spoor die we in Nederland in de Wet basisnet hebben vastgelegd. Zoals de Staatssecretaris in antwoord op mijn vragen al schreef, is er al sprake van overschrijding van risicoplafonds op enkele goederenroutes. Dit kan funest zijn voor onze industrie en voor onze werkgelegenheid in Zeeland en Rotterdam. Is onze industrie straks nog in staat om gevaarlijke stoffen af te voeren? Het alternatief is over de weg, maar dat willen we allemaal niet. Ik vind dit zeer verontrustend. Als de Staatssecretaris daar nu nog geen volledig beeld van heeft, zou ik dat toch graag willen hebben. Duitsland en België kennen namelijk geen Wet basisnet.

Ik heb nog een verhaal en nog maar één minuut, dus ik ga een aantal punten heel kort samenvatten. Allereerst wil ik ingaan op de prestaties van NS en ProRail en het jaarverslag van ProRail over 2015. We hebben vorig jaar allerlei debatten gehad over de PGO-contracten (Prestatie Gericht Onderhoud), de financiële beheersing en de tekorten op projecten. Het was maar de vraag of alle projecten bij ProRail wel in control zijn. Wanneer krijgen wij deze informatie? Hierover hebben wij vorig jaar een aantal verhitte debatten gehad, maar ik mis de sense of urgency om terug

te koppelen over de financiële beheersing van de projecten, de PGO-contracten en de langjarige budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging van het spoor. En waar blijven de voorstellen waar ProRail mee zou komen? PwC had daarvoor elf voorstellen gedaan. Mijn laatste vragen vat ik heel kort samen. Hoe staat het met de planvorming om de capaciteit van station Schiphol structureel te vergroten? Hoe staat het met het onderzoek naar de mogelijkheden om de metro door te laten rijden op bestaand spoor – dat vind ik een interessante invalshoek – en het onderzoek naar het voltage op het spoor, om zo de capaciteit te vergroten? Een laatste opmerking. Het CPB heeft in zijn rapport aangegeven dat wij op het spoor in Nederland een zeer hoog veiligheidsniveau kennen. Dat is geweldig, maar dat is wel gebaseerd op goederenvervoerroutes. Dit brengt de nodige kosten met zich mee. Op de trajecten waar geen goederen vervoerd worden, zou je wellicht met minder onderhoudskosten toe kunnen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Er staat vandaag veel op de agenda. Ik ga in op een aantal punten. Laat ik allereerst zeggen dat er in 2015 een aantal stations is geopend; dat mag ook weleens benoemd worden. Onder andere in Arnhem heeft men een prachtig resultaat bereikt. Het station is erg mooi geworden. Er gaan dus ook dingen goed op het spoor. Recentelijk reed ik op de hsl mee met een van de machinisten, mensen die hun uiterste best doen om reizigers van A naar B te vervoeren. Het is altijd mooi om zoiets mee te maken. Dat zijn de leuke kanten van dit vak. ProRail scoort op alle waarden die in het contract zijn opgenomen voldoende of hoger. NS doet het op één punt niet goed genoeg, namelijk de vervoerscapaciteit in de spits op de hsl. Ik zou nu mijn bijdrage dus kunnen afronden door te zeggen dat het allemaal goed gaat op het spoor, maar dat is precies het punt dat ik wil maken. Hoewel het misschien wat gedurfd is, leg ik de vraag hier open neer: zijn al die contracten die we sluiten en al die prestatie-indicatoren die we maken wel nuttig? Dat is voor mij een groot vraagteken, want officieel er is nu één punt waarop het verkeerd gaat, op de hsl. Iedereen die daarin zit weet dat, maar volgens mij is er meer aan de hand. Ik vind dat wij de discussie hierover in aanloop naar 2019 toch een keer moeten voeren. Is dit de meest effectieve, prikkelende en stimulerende manier om dit soort relaties tussen de overheid en overheidsbedrijven vorm te geven? Ik ga door op de inhoud. De vervoerscapaciteit schiet tekort, maar het klantoordeel is voldoende.

De **voorzitter**:

Mijnheer Hoogland, ik moet u onderbreken. Mevrouw Van Veldhoven wil een vraag stellen over het vorige punt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat de heer Hoogland met dit punt komt, verbaast me niet helemaal. De Staatssecretaris gaf in het vorige debat hierover eigenlijk al een schot voor de boeg. Hoewel het zeker theoretisch gezien altijd een heel nuttige exercitie is om na te denken over de vraag of het systeem wel op de goede manier is ingericht, hebben wij hier wel te maken met een contract dat kort geleden is gesloten. Vindt de heer Hoogland dat dit contract in 2019 mogelijk moet worden aangepast?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dat is al mogelijk, maar ik denk niet dat de vraag was of het mogelijk is. Er wordt nu al een aantal prestatie-indicatoren aangepast omdat ze niet meer actueel zijn, bijvoorbeeld omdat op de hsl frequentieverhoging plaatsvindt. Ik vind dus inderdaad dat het mogelijk moet zijn om ze aan te

passen. Ik verwacht niet dat alle prestatie-indicatoren in 2019 verdwijnen, hoewel ik dat meer op basis van het verleden dan op basis van mijn eigen wensen verwacht. Ik heb geen heel strak beeld bij de manier waarop die sturing wel zou kunnen plaatsvinden, maar je ziet dat prestatie-indicatoren vaak door de actualiteit worden ingehaald. Ook kan het dus zijn dat je het in theorie goed doet, terwijl er in de praktijk nog best wat dingen mis blijken te gaan. En juist op dat ene punt dat in de praktijk misgaat, is het klantoordeel behoorlijk hoog. Dat zegt dus iets over de mate waarin die dingen uiteen kunnen lopen, maar dit blijft altijd lastig.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik vroeg inderdaad niet of er een juridische mogelijkheid is om ze aan te passen, maar of de Partij van de Arbeid wil dat het contract wordt aangepast. Kan de heer Hoogland zijn bespiegeling in die zin samenvatten? Op welke punten wil hij dat het contract wordt aangepast? Waar lopen theorie en praktijk te veel uiteen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik noemde al de daadwerkelijke vervoerscapaciteit in de spits, waarover het oordeel vrij laag is, en de beleving daarvan door de mensen. Dat lijkt mij een aardig punt om als eerste te bespreken, maar wij zouden meer van die indicatoren kunnen bespreken. Misschien kunnen we ze dan aanpassen. Ik ga dat niet nu doen, want de PvdA in de Kamer past niet nu de prestatie-indicatoren aan. Het lijkt mij nuttiger dat degene die zulke contracten sluit, dus het ministerie, en de NS hierover in gesprek gaan. Ik hoor graag hoe de Staatssecretaris daartegen aankijkt.

Ik ga door naar de volle treinen. Daar heb ik één vraag bij. Er wordt nu een aantal maatregelen uitgevoerd en er is een review gekomen, maar ik vraag mij altijd met boerenverstand af waarom je niet in de eerste klas mag staan als zo'n trein overvol is. Ik wissel het altijd een beetje af: soms zit ik in de tweede klas, soms in de eerste. Als ik dan met weinig anderen in de eerste klas zit, terwijl ik iedereen in de tweede klas zie staan, vraag ik me altijd af waarom mensen niet gewoon in de eerste klas komen staan tijdens de spits. Is dat een manier om op sommige trajecten meer capaciteit in de spits te bereiken?

NS werkt samen met RET, HTM en Arriva om de capaciteitsproblemen op te lossen. Ik zie een verschil tussen die drie partijen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik hoor de heer Hoogland een interessante bespiegeling houden over mensen uit de tweede klas die in de eerste klas zouden kunnen staan, maar je zou ook nog een stap verder kunnen gaan: waarom heb je eigenlijk eerste en tweede klas? Waarom heb je niet gewoon één trein? Dat zou ook nog een optie kunnen zijn. Kan de heer Hoogland die gedachte volgen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Nee, ik ben daar geen voorstander van. Ik vind het prima dat er ook een eerste klas is. Daar is theoretisch van alles over in te brengen met betrekking tot klasseverschillen en dergelijke, maar als je die discussie niet wilt voeren en het gewoon praktisch bekijkt, is het goed dat er een mogelijkheid is voor mensen die een andere vorm van reizen willen. Studenten met een ov-kaart, mensen die een dagje weggaan et cetera zitten in de tweede klas, terwijl mensen die willen werken en van hun baas zo'n mooie kaart krijgen, in de eerste klas kunnen zitten.

Ik was bij de samenwerking met RET, HTM en Arriva gebleven. Arriva heeft zijn aansluitingen met NS verbeterd en met de RET wordt samengewerkt om de lijn tussen Rotterdam en Hoek van Holland te verbeteren, maar HTM verlengt zelfs zijn trams. Is die mogelijkheid er omdat NS ook aandeelhouder van HTM is? Hoe bespiegelt de Staatssecretaris op het feit

dat het bij deze partij, waarover NS daadwerkelijk zeggenschap heeft, misschien wel mogelijk is om verdergaande maatregelen te nemen om de reiziger tegemoet te komen dan bij andere partijen? Is dat zo? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de samenwerking in de toekomst?

Over de trillingsnormering kunnen wij op dit moment inhoudelijk nog weinig zeggen, maar als we spreken zijn er in de Hofstraat in Eindhoven mensen die hun bed uit trillen. Daar heb ik de vorige keer al wat over gezegd. De Staatssecretaris zou in overleg gaan. Ik weet dat er nog een totaalbrief over deze problematiek komt, maar ik licht deze casus eruit omdat de Staatssecretaris volgens mij in Eindhoven is geweest om hierover te spreken. Graag hoor ik wat haar bevindingen waren. Het slechte bereik in de spoortunnel in Delft is inmiddels opgelost, maar er zijn in Nederland nog steeds heel veel tunnels waarin het bereik buitengewoon slecht is: de Schipholtunnel, Rotterdam Blaak ... Ik zal ze niet allemaal opnoemen. Is het niet mogelijk om een actieplan te verzinnen om dat samen met de providers, ProRail en misschien ook de vervoerders op te lossen? Ik zie een soort zomerplannetje voor me: het bereik komt naar je toe deze zomer, of zo iets. Daarmee kun je ervoor zorgen dat het echt wordt geregeld voor die tunnels en dat is nodig want het is knap irritant voor mensen die een gesprek voeren.

In december 2015 is de motie-De Boer/Hoogland aangenomen, waarin de regering werd opgeroepen om bij gevonden financiële ruimte prioriteit te geven aan Schiphol en een aantal internationale verbindingen. Hoe staat het daarmee? Welke rol speelt het Bundesverkehrswegeplan daarbij? Kan de Staatssecretaris de laatste stand van zaken schetsen?

Ik ga verder met twee andere onderwerpen. Om te beginnen zal ik, maar niet al te diep, ingaan op de Betuweroute. Het zal niemand verbazen dat ik daarover een aantal vragen heb. Ik denk overigens dat het ook bij de verantwoordingsdebatten aan de orde zal komen. Mijn eerste vraag is of de Staatssecretaris bereid is om te bekijken in hoeverre de Betuweroute daadwerkelijk heeft voldaan aan de doelstellingen waarvoor die spoorlijn ooit is aangelegd, namelijk het reduceren van de CO₂-uitstoot en het van de weg halen van vrachtauto's.

Er is een goedkope Thalys Brussel/Parijs, de IZY. Fantastisch! Ik geloof dat je in het bagagerek voor € 5 van Brussel naar Parijs kunt reizen. Maar alle gekheid op een stokje: het is wel een goede manier voor reizigers om over dat traject te reizen. Het is verder een aanbod in een segment waarbij niet zoals in de Thalys het comfort de hoofdrol speelt, maar gewoon «het er komen». Dat alleen al is winst op dat traject. Maar boven Brussel ligt Nederland. Mijn vraag zou dan ook zijn of we de die trein niet gewoon door kunnen trekken: de IZY omhoog vanuit Brussel, hup, Nederland in. Er ligt volgens mij een commerciële lijn die ook door andere benut kan worden; de HSL heet die, geloof ik. Heeft de Staatssecretaris contact gehad met degenen die IZY exploiteren en is zij bereid om onderzoek te doen naar de vraag of dit op dat traject ook zou kunnen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik heb de behoefte om toch een paar seconden van mijn tijd te wijden aan de jaarverslagen van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail. Ik wil namelijk complimenten maken aan de medewerkers van alle vervoerders op het spoor. In 2015 is er heel veel geknukt in de Kamer over het spoor. Ik denk dat er ook door het ministerie heel hard is geknukt voor het spoor. Zowel bij de Nederlandse Spoorwegen als bij ProRail is er in de top veel gewisseld. In 2015 is er ook een andere Staatssecretaris gekomen, maar ondanks dat heeft het personeel altijd een topprestatie weten neer te zetten door veel mensen naar werk, familie en vrienden te vervoeren. Het is goed om daarmee te beginnen.

Het weerhoudt mij er overigens niet van om kritisch te kijken naar de prestaties aan sich van het bedrijf in 2015. Dat staat daar namelijk los van. 2015 was een lastig jaar, maar in dat bijzondere jaar heeft ProRail toch een

prestatie geleverd door op alle prestatie-indicatoren te scoren boven of op de afgesproken waarde. We moeten zo eerlijk zijn om ProRail daarvoor een compliment te maken. Over de Nederlandse Spoorwegen kun je dat niet zonder meer herhalen. De prestatie-indicator «vervoerscapaciteit reizigers in de spits van de HSL-Zuid» laat namelijk zien dat de NS onder het vereiste niveau heeft gepresteerd en dat is in de eerste plaats natuurlijk buitengewoon vervelend voor de reiziger.

De Nederlandse Spoorwegen scoren verder op de prestatie-indicator «vervoerscapaciteit reizigers in de spits» op de bodemwaarde. Dat is natuurlijk ook heel mager. Het klinkt als: «Hé, dat valt relatief mee. Dat gebeurt in de spits en dat is nogal logisch.» Maar hoeveel procent van de reizigers reist er in de spits? Is dat 80%, dan krijgen de woorden «niet goed presteren in de spits» echt een andere lading, want dat zou betekenen dat je elke dag 80% van de reizigers niet goed bedient. Hoe kunnen we die score met andere woorden vertalen naar het aantal reizigers?

In de brief van de Staatssecretaris wordt het aantal meldingen van fysieke agressie in 2015 genoemd. Daarover hebben we al veel gesproken en er zijn ook veel beloften gedaan over de aanpak daarvan. Ik heb in een eerder debat zelf aangegeven dat ik de cijfers waaruit blijkt dat het aantal incidenten daalt, niet zomaar geloof. Het personeel zegt namelijk dat heel veel mensen incidenten niet melden, ten eerste omdat ze denken dat er toch niets mee wordt gedaan en ten tweede omdat de baas als iemand te vaak een incident meldt, zegt: «Zit je wel op de goede plek? Doe je je werk wel goed? Moet je niet eens een cursus doen?». De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij zou onderzoeken of het zo gaat. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken. De Kamer heeft daarnaast een motie aangenomen waarin zij de Staatssecretaris vraagt om te onderzoeken of de zaken die het personeel van Veiligheid & Service moet doen, wel passen bij hun bewapening en bevoegdheden. Ik ben benieuwd te horen hoe de Staatssecretaris die motie gaat uitvoeren.

De veiligheid in het openbaar vervoer speelt natuurlijk niet alleen bij het spoor. Daar wordt nu heel snel gezegd: cash uit de bussen. Van der Laan riep dat in Amsterdam ook heel snel, maar is dat wel een oplossing?

Ontstaat er niet veel agressie juist doordat er niet meer cash kan worden betaald in de bussen? Is er een analyse gemaakt van de ongevallen met cash en, zo ja, wat kunnen we daar dan van leren?

De aanbesteding van prestatiegerichte onderhoudscontracten staat op de agenda en daarover wil ik kort iets over zeggen. In 2015 hebben we daarover het een en ander met de Staatssecretaris besproken. In 2014 constateerden we dat de aanbesteding van de PGO's niet compliant was. Ik zat nog geen dag in de Kamer toen ProRail de brief stuurde waarin stond dat het niet helemaal goed liep en dat er in strijd met de wet was gewerkt. Er zijn oude aanbestedingscontracten die nog nooit zijn aanbesteed, maar er zijn ook nieuwe PGO's en oude pilot-PGO's, die illegaal zijn voortgezet. We hebben nu dat briefje gekregen van de Minister over die drie PGO's. Welke zijn dat precies? Zijn dat oude of nieuwe PGO's? Zijn dat die illegaal voortgezette pilots? Wanneer krijgen we verder een totaalbeeld van wat er allemaal is gebeurd? Destijds heeft de Staatssecretaris de Kamer beloofd dat er met de aannemers afgesproken zou worden dat de illegale onderhoudscontracten verscheurd zouden worden. De Staatssecretaris heeft dat gezegd, maar als je met de aannemers zelf spreekt, hoor je dat zij die helemaal niet gaan verscheuren, omdat het ministerie er zelf bij zat toen ze werden onderkend. Hoe zit het nu precies en wanneer krijgen we daar een overzicht van?

Veel omwonenden hebben last van trillingen door het spoor. Je kunt dat niet helemaal vermijden voor mensen die dicht bij het spoor wonen. Dat is logisch, maar het mag natuurlijk ook weer niet erger worden dan is afgesproken met de mensen. Klopt het dat het niet altijd tijdig ronden van

de wielen – wielen worden door het vele remmen minder rond – en het slechte onderhoud van de goederentreinen in combinatie met slecht geveerde massa's leiden tot drastische verhogingen van de wiellasten? Zo ja, wat kunnen we daar dan tegen doen en speelt de Staatssecretaris daar een rol in?

In dit algemeen overleg Spoor wil ik toch ook kort ingaan op de Betuwelijn. Er is een hoorzitting gehouden over de concurrentiepositie van de mainport Rotterdam. Verder is de Algemene Rekenkamer gisteren gekomen met een bericht over de Betuwelijn, een rapport dat overigens vorige week al is uitgelekt. Hieruit blijkt dat een aantal dingen niet helemaal goed gaat. Sterker nog, sommige dingen zijn echt behoorlijk verkeerd gegaan. Eigenlijk hebben we 250 miljoen euro meer uitgegeven dan was afgesproken met de Tweede Kamer en dat zou niet, onvolledig of onjuist zijn gemeld aan de Kamer. Daarnaast is het aan de Kamer toegezegde onderzoek naar de modal shift – hoe krijgen we het vervoer van de weg naar het spoor en het water – niet uitgevoerd. We weten daardoor niet precies wat de opbrengst is qua milieuwinst en vervoerscapaciteit in Nederland. Ik heb nog een aantal vragen over hoe we dat gaan doen.

De voorzitter:

Als u die beknopt kunt stellen, sta ik dat toe. U zit aan het einde van uw spreektijd.

De heer Van Helvert (CDA):

Dank u wel. Ik zal mijn concrete vraag nu voorlezen.

Ik krijg graag een overzicht van alle met de Kamer afgesproken uitgaven aan de Betuwelijn sinds 2006 en van de feitelijke uitgaven. In 2011 zijn hogere uitgaven aan de Betuwelijn gemeld, maar dat overzicht blijkt nu niet volledig te zijn geweest. Ik krijg graag een aanvulling op die informatie. Welke kosten verwacht de Staatssecretaris in de nabije toekomst te moeten maken voor het groot onderhoud aan deze lijn? Waar blijft ten slotte het toegezegde onderzoek naar de verschuiving binnen die goederenstromen?

De heer Houwers (Houwers):

Voorzitter. We hebben een aantal warme winters gehad, maar toch heeft de treinreiziger de laatste tijd in de kou gestaan: een tekort aan treinen, een te hoge uitval en een debacle met de Fyra. Gelukkig lijkt het nu weer wat beter te gaan: de lente lijkt aangebroken. De NS en ProRail lijken de weg naar boven gevonden te hebben en daarom begin ik met een compliment aan de Staatssecretaris voor haar tot nu toe daadkrachtige optreden. Ook mijn complimenten voor de inzet van de mensen van de NS en ProRail om de problemen weg te nemen of te verkleinen. Helaas zijn we er nog lang niet en daarom stel ik vandaag een aantal onderwerpen aan de orde waarbij naar mijn smaak nog wat verscherping en extra inzet nodig zijn.

Ik weet dat er nog een rondetafelgesprek komt over de structuur van de NS en ProRail, maar toch wil ik er nu toch ook iets over zeggen. Ik vind dat we weg moeten blijven van een discussie over de structuur van NS en ProRail. Het kabinet onderzoekt of die structuur toch weer veranderd moet worden, maar dat is een vergissing. Juist nu we de weg naar boven weer hebben gevonden, is er behoefte aan rust en stabiliteit. Met de stappen die er omhoog worden gezet, zijn de NS en ProRail naar mijn smaak goed bezig. Ik vind dan ook dat een structuurdiscussie nu onvoldoende mogelijkheden tot verbetering zou bieden. Het belangrijkste is naar mijn mening dat we gezamenlijk het spoor voor de reiziger verbeteren en dat we niet belanden in een oude en onnodige discussie. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

We moeten stoppen met alleen en vooral de NS verantwoordelijk te houden voor de te volle treinen. Ik begrijp goed waarom de reizigers ontevreden zijn, want een te volle trein is nooit leuk. Ik begrijp ook goed dat de NS een belangrijke rol heeft om te volle treinen te voorkomen, maar het probleem ligt niet alleen bij de NS. Bij drukte op de weg houden we toch zeker ook niet vooral Rijkswaterstaat verantwoordelijk? Ik vind dat drukte in de spits een maatschappelijk probleem is en dat er een integrale aanpak nodig is om de drukte te spreiden. Het vergt een aanpak waarbij alle elementen worden bekeken, ook de rol van de reiziger zelf. Is de Staatssecretaris dit met mij eens en is zij dus bereid om dit probleem breder en integraler aan te pakken?

Ik heb nog een vraag over de financiële situatie bij ProRail. Mij wordt namelijk niet duidelijk hoe groot het tekort bij ProRail nu eigenlijk precies is. De Staatssecretaris geeft aan dat er goede beheersmaatregelen zijn genomen, maar hoe groot is het gat dat gedicht moet worden? Kan zij mij daar concreet iets over vertellen?

Een ander belangrijk onderwerp is de veiligheid op het spoor. Complimenten voor de maatregelen die de afgelopen tijd zijn genomen om de veiligheid op het spoor te verbeteren! Ook hier zijn we op de goede weg. Wel vraag ik me af in hoeverre we er in slagen om ongenode gasten op de stations te weren. Met de bekende poortjes moeten we in staat zijn om alleen toegang tot stations te verlenen aan reizigers en om niet-betalende overlastgevers te weren. Kan de Staatssecretaris mij zeggen in hoeverre we daarin slagen?

De Staatssecretaris heeft daadkrachtig een boete uitgedeeld aan de NS. Dit lijkt mij terecht, gezien de ondermaatse prestaties. Ook vind ik dat zij terecht de opvatting huldigt dat die boete van € 500.000 ten goede moet komen aan de reizigers, maar mijn vraag is wel hoe ze daarvoor gaat zorgen. Is zij voornemens om een korting op de ritprijs te geven of om alle reizigers te trakteren? Ik heb begrepen dat de Staatssecretaris in overleg met consumentenorganisaties wat wil gaan doen, maar ik zou toch graag nu al horen hoe zij het vorm denkt te geven en hoe zij ervoor denkt te kunnen zorgen dat die middelen vooral terechtkomen bij de reizigers op de HSL-Zuid. Die reizigers hebben immers de meeste overlast onderzonden.

Een aantal andere sprekers heeft al iets gezegd over de Betuwelijn, maar ik wil er toch ook heel kort iets over zeggen. Gebleken is dat aan deze lijn veel meer geld is uitgegeven dan met de Kamer is gedeeld. Ik wil dat wel nuanceren door erop te wijzen dat ik me niet kan voorstellen dat wij, als we dat hadden geweten, een wijziging in het beleid hadden doorgevoerd. De Betuwelijn is en blijft namelijk een belangrijke spoorlijn met vervoerpotentie. Het is tegelijkertijd ook een lijn die zou moeten leiden tot milieuwinst door een modal shift. Mij is echter niet duidelijk of dat laatste doel is bereikt. Volgens mij is dat ook niet duidelijk, omdat het niet is onderzocht. Is de Staatssecretaris bereid om hiernaar alsnog nader onderzoek te doen?

Ik sluit af met twee kleinere vragen. Er is onderzoek gedaan naar trillingen door treinen. Een normering van de trillingen is niet te realiseren, maar heeft de Staatssecretaris wel inzicht in de effecten van trillingen op de mensen die naast het spoor wonen en op de gebouwen die naast het spoor staan, bijvoorbeeld verzakkingen en scheuren? Mijn laatste vraag: in hoeverre neemt de NS in de beleidsdoelstelling «van deur tot deur reizen» de taxistandplaats mee? Naar mijn smaak is er in stationsgebieden onvoldoende aandacht voor de plaatsing van taxistandplaatsen en is daar nog wat meer integratie mogelijk.

Ik moedig als allerlaatste de NS, de Staatssecretaris en ProRail aan om door te gaan op de ingeslagen weg en om ervoor te zorgen dat er uiteindelijk een beter spoor komt, want dat is in het belang van alle reizigers en gebruikers van het spoor.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter.

(De heer Smaling laat een snerpend geluid horen via zijn laptop.)

De heer **Smaling** (SP):

Dit is je lot als je in Hilversum woont naast het nieuwe spoor en het nieuwe perron. Ik leg zelf de route Amersfoort-Hilversum vaak af, van mijn broertje en mijn zusje naar mijn eigen huis. Het is maar een stukje van het hele tracé, maar het speelt op meer plaatsen: Alkmaar, Alphen aan den Rijn, Eindhoven, Nijmegen, Harderwijk. Ook daar hebben mensen lokaal erg veel last van het snerpende geluid van treinen. Dat komt natuurlijk voor en je kunt het ook niet altijd vermijden, maar het gebeurt ook op tracés waar wel zes treinen per uur voorbijkomen. Bij een bepaald weertype heeft men daar voortdurend met dit geluid te maken, ook 's avonds laat en 's morgens vroeg. Het heeft mensen doen verhuizen. Het maakt mensen in die wijk in Hilversum toch wel heel erg ongelukkig. Het is in dat geval na al die jaren nog niet verholpen, omdat ProRail en de gemeente het er niet over eens kunnen worden hoe ze het moeten aanpakken. Mijn klemmende vraag aan de Staatssecretaris is: word makelaar en probeer dit op te lossen, want deze mensen komen er niet uit; de bal wordt van de ene naar de andere kant gespeeld. Dat is doodzonde, want volgens mij gaat het op deze locaties om relatief kleine problemen. Het zou heel fijn zijn als dit kon worden opgelost. De Staatssecretaris zou daar heel veel mensen een plezier mee doen. Een compliment aan de Staatssecretaris, maar zeker ook aan haar voorganger, voor de sterk toegenomen toegankelijkheid van het spoor. We hebben daar erg veel aandacht aan besteed. Collega De Boer is hier bijvoorbeeld heel erg actief op geweest. We hebben verder Roos Prommenschenckel meerdere malen in de Kamer gehad. Het is al met al een toonbeeld van hoe doorzetten leidt tot actie en verbetering. Ik ben er erg blij mee. We zijn er nog niet, maar als je ziet hoezeer het is verbeterd, wil ik daarover toch graag mijn blijdschap tonen.

Ik bedank de Staatssecretaris voor haar brief over de topstructuur van ProRail. Ik onderschrijf wat er in de brief staat, maar als die bobo's toch allemaal onder de Wet normering topinkomens gaan vallen, zou je verwachten dat de CEO er ook onder gaat vallen. Is dat het plan of gaat dat niet gebeuren? Verder zou het misschien ook goed zijn om te bekijken hoe het zit bij de rest van de staf van ProRail. Worden er bijvoorbeeld initiatieven genomen om de deskundigheid bij ProRail op te krikken, zowel op het financiële vlak als op het technische vlak? ProRail moet over ingenieurs beschikken die echt verstand hebben van rails en de rest van de infrastructuur. Ik weet niet in hoeverre de Staatssecretaris nu al zo'n update kan opgeven. Misschien wil zij haar kruit drooghouden tot aan de behandeling van de Fyra of het wetgevingsoverleg, maar dat merk ik dan wel.

Ik ben er erg tevreden over dat de stations bij de NS blijven. We hebben de laatste tijd heel veel stations verbeterd zien worden. Weliswaar ging dat gepaard met forse kostenoverschrijdingen, maar aan het eind heb je dan wel wat. De heer Hoogland was blij met station Arnhem. Dat ben ik ook, maar ik loop daar al vijftien jaar door een bouwput in de hoop dat ik Hotel Haarhuis nog kan bereiken. Maar die perikelen zijn nu eindelijk ook voorbij. Ik zou ervoor willen pleiten om terughoudend te zijn met het teruggeven van de winkeltjes, want het is allemaal met publiek geld opgeknapt en de reizigers zijn over het algemeen erg tevreden over de voorzieningen. Nu is het er en dan zou het weer aan de markt worden gegeven. Ik heb een prachtig kaartje voor me van wat je er allemaal kunt krijgen: voor ieder wat wils. De patat van Weissmuller is niet mijn favoriet, maar verder hebben we daar nu wel iets wat goed functioneert en waarom zou het dan weer naar de markt moeten? Doe dat niet, is het advies van de SP.

Over de Betuweroute komen we nog wel te spreken in het verantwoordingsdebat. Er ligt een rapport van de Rekenkamer dat, zoals de heer Van Helvert al zei, is uitgelekt. Ik zou nu al wel graag een antwoord krijgen op de kernvraag of die lijn ooit rendabel wordt. Er zijn steeds weer tekorten en op een gegeven moment wordt dat tekort structureel en moet je je gaan afvragen of er jaar in jaar uit geld bij moet. Ziet de Staatssecretaris, zeker als dat stuk in Duitsland erbij is gekomen en de gemeente Oberhausen terug in het hok is gejaagd, mogelijkheden om die lijn op termijn toch rendabel te laten zijn? Die vraag is toch wel de kern van de kwestie rond dit grote project Betuweroute.

Het is positief dat er minder treinen moeten worden omgeleid door Oost-Nederland en via de Brabanneroute. We zagen daar natuurlijk heel erg tegen op. Het raakt ook een beetje aan de basisnetdiscussie van mevrouw De Boer, maar ik zou dan juist zeggen: er is heel veel denkwerk gaan zitten in die risicobenadering waarop de Wet basisnet is gebaseerd. Ik heb het altijd met heel veel interesse gevolgd, want je legt wel een risico bij een kleine groep, ook al maak je een grote groep risicovrij.

Het schijnt dat we de afgelopen weken zo'n beetje allemaal naast een machinist op de hsl hebben gezeten. Dat is goed, want het geeft je een beetje inzicht in de techniek en in wat die machinisten allemaal moeten kunnen. Die kennis heb je niet noodzakelijkerwijs ook nodig voor een normale route. Ze moeten twee keer van een normaal spoor met ATB-Vv naar een spoor met ERTMS. Er zitten dus ook technische grenzen aan wat je met deze grenzen kunt bereiken. Als je dat koppelt aan het feit dat prestatie-indicatoren als punctualiteit en uitval elkaar eigenlijk een beetje bijten, vraag ik me toch af waar de ontevredenheid ophoudt. Als je een kwartierdienst hebt en de trein te laat is, heeft dat tot gevolg dat de volgende trein er heel kort op zit en is de keuze om die trein dan maar niet te laten rijden eigenlijk vrij makkelijk gemaakt. Je moet je met het oog hierop afvragen of je de prestatie-indicatoren eigenlijk zou moeten veranderen of dat de NS toch dingen laat liggen, bijvoorbeeld dat men zou moeten zorgen voor nog beter opgeleide machinisten. Of moeten we wachten op de treinen die zijn besteld? Waar zit het «m in»? Ik vraag dat, omdat ik geen zin heb om elk halfjaar de NS af te rekenen op wat uitgevallen treinen. Op een gegeven moment moeten we gewoon vaststellen dat het een proces is dat een paar jaar gaat duren, maar dat we er dan ook zijn. Ik volg liever die route.

De voorzitter:

Mijnheer Smaling, ik heb niet zo veel zin om u te onderbreken, maar ik wijs u er wel op dat uw spreektijd zo ongeveer op is.

De heer Smaling (SP):

Dat is inclusief de snerpende trein? Ik ben eigenlijk klaar, voorzitter. Dat snerpende geluid heb ik even naar voren gehaald, maar de trillingen vind ik zeker ook een belangrijk onderwerp. In de regio's waar dat een rol speelt, wordt er al langere tijd aandacht voor gevraagd. Ik hoor graag wat de volgende stappen zijn.

De voorzitter:

Als u in een volgend debat dan iets meeneemt waardoor wij die trillingen allemaal voelen, dan ...

De heer Smaling (SP):

Daar zal ik voor zorgen.

De voorzitter:

Die indruk had ik al. De heer Van Helvert heeft een vraag voor u.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De heer Smaling wees erop dat het traject van de HSL-Zuid een ingewikkeld traject is voor machinisten. We weten dat je dat zou kunnen oplossen door een klein aantal machinisten op dat specifieke traject te laten rijden. De vakbonden willen dat liever niet, want die zien liever dat alle machinisten overal kunnen rijden. Steunt de SP het idee van de top van de NS om juist voor deze specifieke lijn de reiziger op één te zetten door een aantal machinisten specifiek voor dit traject op te leiden? Daarmee zou je best veel vertraging nu al kunnen voorkomen.

De heer **Smaling** (SP):

Ja, daar ben ik het helemaal mee eens. Mevrouw De Boer en ik stonden aan weerskanten van die machinist en wij hebben goed kunnen zien hoeveel hierbij komt kijken. Het is toch wel andere koek dan even een stukje rijden met een oude trein. Maar de eisen die aan de machinisten moeten worden gesteld, hangen natuurlijk ook af van het tempo van de verdere uitrol van het ERTMS. Om de slechte pr rondom dat stuk spoor weg te nemen moet je daar absoluut de beste machinisten inzetten.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van Veldhoven. Zij spreekt namens de democraten van D66.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter, dit jaar 50 jaar geworden!

De **voorzitter**:

Gefeliciteerd. U hebt het dan niet over uw eigen leeftijd?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb het over de partij en niet over mijzelf.

De **voorzitter**:

Dat wilde ik zeggen. Het gaat om de verjaardag van D66, dames en heren, en niet om de leeftijd van mevrouw Van Veldhoven.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Mevrouw Van Veldhoven is jonger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Als het nodig is om dat te benadrukken, moet ik me toch zorgen gaan maken. Dat doe ik maar een andere keer, want anders ben ik heel snel door mijn tijd heen.

De **voorzitter**:

Laten we ook uw bijdrage even afwachten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik ga er snel mee beginnen.

Voorzitter. Ik begin met de Betuwelijn, ook al zullen we daar een andere keer apart over spreken. Het is echt iets om je zorgen over te maken, vanwege het ontbreken van een goed beeld van alle tekorten. Ik heb er in een vorig AO ook al om gevraagd. Daarbij komt dat we ook een beeld moeten hebben voor wiens rekening eventuele tekorten komen. Waaruit worden die met andere woorden gedekt? Ik heb het nu over de Betuwelijn, maar in de stukken las ik dat er ook voor Delft een aanvullend tekort wordt aangekondigd. Het is niet alleen onduidelijk hoe groot dat tekort is, maar ik lees ook nergens wie het gaat betalen. En als het voor rekening van het Rijk komt, waaruit moet het dan worden betaald? Ik las in de stukken dat er bij de HSL-Zuid en de Betuwelijn problemen zijn met

de kwaliteit van het beton. Dat kan ook weer tot extra kosten leiden en ook in dit geval moeten we een beter beeld krijgen van de precieze omvang en de bandbreedte van de tekorten. Waaruit gaan we dit dekken? Ik vraag dat, want volgens mij loopt het inmiddels enorm in de papieren. Ik ga verder met een heel belangrijk onderwerp. Ik ben inderdaad met de trein mee geweest, maar ik heb daarnaast toen ook met een aantal conducteurs kunnen praten over hun praktijkervaringen met veiligheid. Het is heel interessant om een vrouwelijke conducteur te horen zeggen: «Ik doe alleen maar nachtritten. Ik doe dat graag. Ik pak het zo en zo aan, maar ik loop desondanks wel hiertegen aan.» Ik ben heel erg blij dat de Staatssecretaris 10 miljoen euro extra vrij heeft weten te maken om er het komende jaar voor te kunnen zorgen dat er op risicotreinen twee mensen zitten. Dat lost het problemen echter niet op voor de jaren daarna en dat extra geld zal dan ook structureel moeten worden. Deze 10 miljoen was eenmalig en ik vind dat we ervoor moeten zorgen dat het geld voor de dubbele bemensing van treinen op risicotrajecten structureel wordt. Een van de twee eyeopeners voor mij die ik graag met de Staatssecretaris wil delen, is dat het niet alleen om de avondtreinen gaat, maar soms juist ook om de ochtendtreinen. In de eerste ochtendtreinen zitten soms namelijk de mensen die het langst hebben gestapt en daarom het minst aanspreekbaar zijn op hun gedrag. Dat was in ieder geval de ervaring van de conducteur. Mijn tweede eyeopener is dat het misschien ook wel het overwegen waard is om op sommige risicotrajecten in plaats van twee hoofdconducteurs een conducteur en een medewerker Veiligheid & Service in te zetten. Een medewerker Veiligheid & Service heeft namelijk andere bevoegdheden. Zo mag zo'n medewerker met een reiziger van de trein af om die over te dragen aan de politie, terwijl een conducteur altijd op de trein moet blijven. Dit soort heel waardevolle praktijkervaring moeten we echt meenemen en ik zou de Staatssecretaris dan ook willen vragen om ervoor te zorgen dat er in de Voorjaarsnota staat dat dit geld structureel beschikbaar komt. Dat verdienen de mensen van de NS die dit belangrijke werk uitvoeren. Ik heb ook een voorstel voor een dekking, maar dat zullen we natuurlijk straks in de context van de Voorjaarsnota moeten bespreken. Laten we er nu eerst voor zorgen dat dit geld voor de risicolijnen beschikbaar komt. Is de Staatssecretaris bereid om na te denken over de combinatie van een hoofdconducteur en een medewerker van Veiligheid & Service?

Ik ga verder met een idee dat de heer Madlener en ik eerder hebben ingebracht, namelijk een noodnummer. De Staatssecretaris heeft toen gezegd bereid te zijn om het te onderzoeken. De conducteurs zeiden tegen mij: wij zouden het fantastisch vinden als er één nummer komt waar reizigers kunnen melden dat er iets aan de hand is. Als die berichten bij de centrale terechtkomen, kan die vervolgens contact opnemen met de trein en er eventueel voor zorgen dat politie of Veiligheid & Service klaarstaat. De conducteurs zouden dat heel erg verwelkomen en ik vraag de Staatssecretaris daarom nogmaals om hier iets mee te doen.

Met de conducteur naast wie ik heb gestaan, constateerde ik een aantal punten in het ontwerp waarvan je toch moet afvragen: hoe heeft dat kunnen gebeuren? Challenges wij onze technische ontwerpen wel? Laten we die wel zwaar genoeg challenges? Dat de nooddeuren in de tunnel bij Delft niet bestand zijn tegen de drukgolf van passerende treinen en dat de hsl de heuvel op moet remmen omdat hij op een bepaald punt maar 30 km/u mag rijden, zijn van die praktische zaken die daarvan een gevolg zijn. We zouden die hier eigenlijk niet moeten hoeven te bespreken, maar ik zou de Staatssecretaris nu toch willen vragen om ervoor te zorgen dat het challenges van technische ontwerpen wordt versterkt om dit soort dingen te voorkomen. Kunnen we verder niet gewoon een team met mensen uit de praktijk van de baan, van de trein en van de aansturing niet eens vragen om bij elkaar te gaan zitten om met een top tien van quick wins te komen voor verbeteringen voor de reiziger?

Met het oog op de tijd loop ik een aantal andere punten snel langs. Collega's hebben al heel belangrijke opmerkingen gemaakt over de toegankelijkheid van de stations. Ik sluit me daar graag bij aan. Ik ben in ieder geval heel erg blij met de priority seats en ik hoop echt dat mensen daar baat bij hebben.

Het preferente recht op de commerciële ontwikkeling bespreken we op een ander moment, maar mij heeft het wel heel erg verbaasd dat in het contract blijkbaar staat dat de NS zelf betrokken moet zijn bij de beoordeling of de manier waarop men het doet, onafhankelijk gezien, de beste beoordeling is. Dat is echt de slager die zijn eigen vlees keurt. Nog los van het onderzoek zelf is dat niet de manier waarop je een onderzoek vormgeeft om tot onafhankelijke oordeelsvorming te komen. Ik vind echt dat we naar een onafhankelijke evaluatie moeten gaan. Als er nog tijd voor is, zou ik bijna tegen de Staatssecretaris zeggen: laat die ook uitvoeren, want dan kunnen we die twee beelden naast elkaar zetten. Overigens deel ik de mening van onder anderen de heer Smaling dat we een zeer hoogwaardig aanbod hebben en dat het allemaal hartstikke goed is gedaan. De reiziger heeft er echt baat bij. Of het in de toekomst ook zo moeten worden georganiseerd en of het de enige optie moet blijven, zou ik graag onderzocht zien in een onafhankelijke review.

Een paar heel korte punten. De trillingen bij onder andere Beest zijn een groot probleem. In Groningen hebben we heel veel mensen met expertise met trillingen, bodembewegingen en bevingen. Misschien kunnen we daarvan gebruikmaken.

Er is een normbedrag van € 47.000 voor het aanpassen van huizen die zijn getroffen door te veel trillingen. € 47.000 per woning is veel voor een flat, maar heel weinig voor een monumentale boerderij. Hoe kom je dan tot zo'n uniform bedrag van € 47.000?

Het viel mij op dat één op de twee treinen niet als helemaal schoon wordt beoordeeld door de reiziger, want volgens de indicatoren is bijna 90% schoon. Misschien hanteert men verschillende indicatoren. Ik weet dat niet, maar voor het comfort van de reiziger is een schone trein heel belangrijk. Graag een reactie.

Ik heb de Staatssecretaris de vorige keer gevraagd wat de overheid zelf doet om te volle treinen te voorkomen. Op welke manier kunnen wij een bijdrage leveren? Ik las daarover niets terug in de brief en daarom ben ik benieuwd of de Staatssecretaris er nog iets over kan zeggen.

Tot slot wil ik deze keer ProRail een compliment maken voor het jaarverslag en de prestaties die men heeft geleverd. ProRail heeft namelijk dit keer een goedkeurende verklaring gekregen. Naast alle kritiek moet je ook durven erkennen dat het dit jaar goed is gelopen.

Voorzitter, gezien de tijd laat ik het hierbij.

De voorzitter:

Heel knap, u sprak precies zeven minuten. Mevrouw Van Veldhoven sprak namens D66 en is het mij een eer en genoeg om na haar het woord te geven aan de heer Madlener. Hij spreekt namens de Partij Voor de Vrijheid, de PVV.

De heer Madlener (PVV):

Voorzitter. Allereerst ben ik blij met de aandacht die er in de Kamer is voor sociale veiligheid. Daar heeft het in het verleden namelijk aan ontbroken. Ik zou graag de oproep om die 10 miljoen structureel maken ondersteunen. Wij blijven daar ook voor ijveren, want het is een zeer belangrijk onderwerp in de discussie over de veiligheid in het openbaar vervoer, zowel voor het personeel als voor de reiziger.

Ik ga verder met de actualiteit en wel het met rapport van de Algemene Rekenkamer over de Betuwelijn. Het heeft ons eigenlijk geschokt dat de Kamer verkeerd of onjuist of onvolledig is geïnformeerd. Nou kreeg de Kamer zelf ook een uitbrander van de Rekenkamer, omdat er te weinig

doorgevraagd zou zijn. Maar ja, het gaat om grote financiële belangen en die moeten natuurlijk wel worden gemeld. Het beeld bestaat nu dat er in de informatievoorziening aan de Kamer bewust op is aangestuurd om cruciale informatie te verdoezelen of achter te houden. Ik vind dat toch wel ernstig. Er is een debat over aangevraagd, maar dat verzoek werd helaas niet gesteund door de coalitie. Vandaar dat ik er, evenals anderen, in dit algemeen overleg maar naar vraag. Het is natuurlijk een ernstig punt. We hebben heel veel vragen en die gaan we later natuurlijk allemaal nog behandelen, maar ik vind het toch ook belangrijk dat er nu al een eerste reactie wordt gegeven door de Staatssecretaris. Hoe moeten we hier volgens haar mee omgaan? Wat houden die tekorten precies in en hoelang gaat het duren? Welke rol speelt Duitsland hierbij? Die vragen moeten beantwoord worden, want het gaat om veel geld.

Ik kom op het onderhoud in de toekomst. Er wordt onderzoek gedaan naar de betonconstructies. Ik ben benieuwd te horen wat de stand van zaken is. De vragen daarover van andere woordvoerders steun ik dan ook. Er is een onderzoek toegezegd naar de modal shift, het verplaatsen van vervoersstromen van de vrachtwagen naar de trein. Dat was ooit de bedoeling, maar er is onvoldoende onderzoek gedaan om te kunnen bepalen of die doelstelling is gehaald. Dat geldt ook voor de CO₂-besparing. Voor sommige partijen was dat de reden om voor meer treinen te zijn, maar ook daar weten we eigenlijk niets over. Ik zou graag zien dat de Staatssecretaris dit opheldert.

Het volgende punt betreft de prestaties van de NS. Het klantenoordeel over de NS is van 2014 op 2015 gedaald. De NS staat al jaren onder druk en we praten dan ook altijd in een negatieve context over de NS. Dat is niet voor niets, want er is daar heel veel aan de hand. Nu is in 2015 ook nog eens een lager klantenoordeel gescoord dan in 2014. Het gaat dus ook nog eens niet goed. Er zijn wel boetes uitgedeeld, maar je kunt je afvragen wie die uiteindelijk gaat betalen. Is het niet de reiziger die die boetes betaalt? Maar er zijn ook bonussen uitgekeerd! Hoe kan het dat er bonussen worden uitgedeeld als het klantenoordeel omlaag gaat? Laat duidelijk zijn dat de PVV sowieso geen behoefte heeft aan bonussen, maar de criteria op grond waarvan die bonussen automatisch worden verstrekt, lijken mij op zijn minst nogal dubieus. Als je het slechter doet dan het jaar ervoor, vermag ik niet in te zien waarom er bonussen uitgedeeld zouden moeten worden.

Over de Fyra hebben we het binnenkort. Wat er gebeurt bij de HSL-Zuid is natuurlijk een groot drama. Ik hoop dat we daarvoor een oplossing kunnen vinden, maar daar zullen we het nog voor het zomerreces over spreken.

ProRail maak ik een compliment. De nieuwe CEO heeft op ons een goede indruk gemaakt. Hij doet het goed en dat mag ook wel eens worden gezegd. Toch wil ik nog wel weten hoe het zit met de financiële problemen bij ProRail en de tekorten die daar op termijn ontstaan. Het heeft alle aandacht, ook van het ministerie, en daarom wil ik nu vooral weten hoe het hiermee staat. Wat is de laatste stand van zaken?

Ik heb al gezegd dat wat de PVV betreft alle salarissen bij ProRail en de NS onder de balkenendenorm moeten vallen. Hoe staat het met de bonussen en de salarissen?

De voorzitter:

Dames en heren, de Staatssecretaris heeft min of meer op mijn instigatie gevraagd om een schorsing van tien minuten. Dat gaan we dan ook doen. Daarna zal zij de vragen uit de eerste termijn beantwoorden, maar ik wijs er u wel op dat er naar het er nu naar uitziet om 15.15 uur zal worden gestemd in de plenaire zaal. Dat betekent dat ik het debat dan opnieuw zal moeten schorsen.

De vergadering wordt van 14.26 uur tot 14.45 uur geschorst.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik zal antwoorden aan de hand van vier thema's. Eerst zeg ik iets over ProRail. Daarbij zal ik ook de prestatiegerichte onderhoudscontracten meenemen. Daarna zal ik spreken over NS. Daarbij komen ook aan de orde de kernprestatie-indicatoren (KPI's) en de volle treinen. Het derde blok gaat over toegankelijkheid en sociale veiligheid. Last but not least is er het blok over het goederenvervoer. Daarbij zal ik inderdaad maar alvast een schot voor de boeg nemen op de punten die de woordvoerders hebben genoemd met betrekking tot het rapport van de Algemene Rekenkamer over de Betuweroute. De Kamer heeft daarover ook een aantal aanvullende vragen gesteld. Trillingen zijn indringend in beeld gebracht. Verder gaat het hierbij over belasting door geluid en over vervoer van gevaarlijke stoffen.

De Kamer heeft natuurlijk ook alvast het een en ander laten horen vooruitlopend op komende debatten. Ik zal proberen om de verleiding te weerstaan om dat ook te doen. Maar de woordvoerders kennen mij; hier en daar zal het misschien vanzelf doorklinken. Uiteraard verheug ik mij op alle debatten die nog komen over de vele onderwerpen op dit vlak. Ik begin met stil te staan bij het feit dat vele woordvoerders – ik vind dat mooi om te merken – van harte hun complimenten hebben uitgedeeld aan al die medewerkers op en rond het spoor, en in het openbaar vervoer die dag in dag uit hun best doen om er voor de reiziger een mooi product neer te zetten. Zij doen hun best om ervoor te zorgen dat reizigers goed en op een kwalitatief hoogwaardige manier worden vervoerd. Terecht hebben alle woordvoerders aandacht besteed aan alle problemen die er zijn. Voor die problemen wil ik zeker niet weglopen, want er zijn problemen. Dat moeten we onder ogen zien, we moeten er zo pragmatisch mogelijk mee omgaan en we moeten daarbij zo snel als kan handelen. Maar het moet ook gezegd worden dat we een heel druk bereden spoornetwerk hebben waarvan heel veel mensen gebruikmaken. Het moet ook gezegd worden dat er heel veel goed gaat. Het is echt een verademing om te merken dat in een debat als dit, dat een keer gewoon gezegd kan worden. Ik wil me daar van harte bij aansluiten.

Daarmee kom ik als vanzelf toch wel weer, via alle onderwerpen die ik nu bij de kop ga pakken, bij de zaken die nog niet goed gaan. Volgens mij moeten we namelijk vaststellen dat een aantal zaken nog niet goed gaat. Sinds mijn aantreden heb ik gemerkt dat ik nog nooit een situatie heb aangetroffen waarbij ik geld overhield. Hooguit heb ik tijdelijk ergens geld overgehouden, en dat was dan ook weer een probleem. Ik vind dat je daarover altijd helder moet communiceren op het moment dat je zaken helder hebt en bedragen kunt noemen die «uitgehard zijn», zoals dat bij ons zo mooi heet. Op zo'n moment kan ik de Kamer vertellen hoe het zit. Ik wil graag vertellen hoe het zit. Dat betekent dat ik ongetwijfeld in de komende tijd soms ook met boodschappen ga komen die niet leuk zijn en waarbij het gewoon tegenvalt. Ik kom daar later nog wat specifiek over te spreken. De vraag is niet of dat zo is en of het te allen tijde voorkomen kan worden. Het liefst wil ik zulke boodschappen natuurlijk voorkomen en ik zal er alles aan doen om ze te voorkomen. De vraag is echter hoe we er vervolgens met elkaar mee om willen gaan en de problemen willen oplossen. Ik vind dat de Kamer daar samen met mij naar moet kunnen kijken en daarin haar rol moet kunnen spelen. Dat is mijn houding.

De heer Madlener (PVV):

Dit is natuurlijk een aankondiging van wat verontrustend nieuws. Ik schrik daar wel een beetje van. Ik kan niet vooruitlopen op wat er nog komen gaat. De Staatssecretaris gaat nu echter van alles uitzoeken en de Kamer daarover informeren. Komt daarbij nu echt de onderste steen boven? Of krijgen we een jaar laten weer slecht nieuws? Is de Staatssecretaris nu echt bezig om helemaal te doorgronden wat er mis is? Er gaan zo veel

dingen mis in het segment van het spoorvervoer. Ik ben daarom bang dat de Staatssecretaris misschien niet alle onderste stenen bovenkrijgt.

Staatssecretaris Dijkma:

Wij hebben dit debat feitelijk al eerder gevoerd, namelijk in december. Toen heb ik de Kamer gezegd dat ik er alles aan zal doen wat in mijn vermogen ligt om de tekorten in beeld te brengen, en ik vervolgens aan de Kamer zal presenteren hoe we een en ander gaan aanpakken. Ik noem de tekorten bij beheer en onderhoud, de tekorten bij individuele spoortrajecten; in dat verband is Delft vandaag genoemd. Het vaststellen van problemen is één ding, maar ze moeten ook opgelost worden. Daarbij moeten we elkaar natuurlijk ook kunnen vinden. Ik zeg tegen de heer Madlener dat stofzuigerverkopers garanties verkopen. Ik doe dat niet. Maar ik doe wel wat de Kamer van mij vraagt. Dat doe ik zo goed mogelijk. Soms zie je echter bij grote spoortrajecten ook wel dat de tijd zijn werk doet. In de loop van de tijd lost een probleem zich soms een beetje op. Soms komen in de loop van de tijd ook dingen aan het licht die we een jaar ervoor gewoon nog niet wisten. De kwestie met het betonrot is daar een voorbeeld van. Daar moeten we ons in het debat ook wel rekenschap van geven. Ik hoop dus dat we met elkaar tot een situatie kunnen komen waarbij we de risico's zo veel mogelijk beheersen, dus ook tegenvallers of het feit dat geld niet op tijd wordt uitgegeven. Daarop moeten we zo veel mogelijk grip kunnen krijgen.

De woordvoerders hebben bijvoorbeeld met elkaar vastgesteld dat de directie van ProRail daarin nu echt goede slagen maakt. Die vaststelling onderschrijf ik. Volgens mij laat de gewijzigde topstructuur zien dat dit heel serieus wordt opgepakt. Dat is ook voor ProRail geen sinecure. Het gaat echt nog wel wat tijd kosten om dit allemaal op orde te krijgen. Er is echter wel een opgaande lijn. Maar dat betekent niet dat we niet ergens onderweg af en toe met tegenvallers te maken krijgen. Ik vind dat we dat met elkaar moeten zien. De Kamer moet mij vragen om die risico's zo veel mogelijk naar beneden bij te stellen. De Kamer moet mij ook vragen om, als er zich tegenvallers voordoen, ze de Kamer te melden. Vervolgens zijn we het samen ook eens over de oplossing. Dat is de werkwijze die ik hier heel graag opnieuw met de Kamer wil afspreken. In december heb ik dat ook al vastgesteld.

De Kamer heeft gevraagd naar de financiële stand van zaken op een aantal punten. Zij weet dat ik haar eerder heb toegezegd dat ik vóór de zomer kom met een zo veel mogelijk integraal beeld, ook omdat de Kamer over enkele onderwerpen heeft gezegd dat zij daar eigenlijk toch in wil investeren. Er is gesproken over een upgrade van station Schiphol. Daarover hebben we al een bestuursovereenkomst gesloten. Die heeft de Kamer als bijlage bij de stukken over de Fyra gekregen. Dat loopt dus nu. We weten nog niet precies wat het bedrag uiteindelijk wordt dat we hierin gaan investeren. We hebben wel een bandbreedte daarvoor in beeld gebracht en we hebben vastgesteld dat we dat samen met andere overheden en met Schiphol gaan doen. Ook zijn bijvoorbeeld de internationale verbindingen genoemd. Heel binnenkort zullen we besluiten wat we in dat verband precies gaan doen en hoe het daarbij financieel zit. Ik hoop dus voor de zomer de Kamer een beeld te kunnen geven van niet alleen die reeksen over beheer en onderhoud, wat daarbij mee- en tegenvalt en hoe dat zich precies in de tijd tot elkaar verhoudt, voor zover we dat nu kunnen zien, maar ook welke andere potentiële risico's wij nog zien – ik noem betonrot, individuele spoorprojecten – welke potentiële uitgaven we gaan doen met de steun van de Kamer, en hoe een en ander zich tot elkaar verhoudt. Ook moet dus duidelijk worden wat we niet doen. Want ook dat laatste hoort erbij. Ik heb eerder al gezegd dat we, als we heel veel ambities hebben, bijvoorbeeld op het ERTMS-traject mogelijk gewoon moeten temporiseren. Dat is om inhoudelijke redenen verstandig. Dat is ook verstandig, gelet op wat er om ons heen in Europa gebeurt.

Ook is het in financieel opzicht verstandig, gelet op de prioriteiten die we nu hebben en de kwesties die nu om een antwoord vragen. Ik ben blij met de steun van de Kamer daarvoor.

Ik heb de heer Madlener een lang antwoord gegeven, maar daarmee krijgt de Kamer wel een beetje een beeld van wat ik hiervan vind en waarmee we aan de slag zijn.

De voorzitter:

Dit is inderdaad toegezegd, ik meen tijdens het algemeen overleg van december over het spoor. De heer Madlener wil een vervolgvraag stellen.

De heer Madlener (PVV):

Ja, ik heb een vervolgvraag. Staatssecretaris Dijkma is de nieuwe Staatssecretaris. Zij is er natuurlijk ook om schoon schip te maken. Eigenlijk was het namelijk toch wel een puinhoop geworden op het spoor. De Staatssecretaris is nu alle verborgen kostenposten en tegenvallers in kaart aan het brengen. Het is allemaal in de boeken te vinden. Krijgt zij de volledige medewerking van NS en ProRail om hierbij de onderste steen echt boven te krijgen? We moeten namelijk niet blijven zitten met allerlei lijken in de kast of nieuwe tegenvallers. Heeft de Staatssecretaris het gevoel dat zij straks de Kamer echt kan informeren over alles wat er nu speelt? Zijn ProRail en NS echt bereid om mee te zoeken en mee te werken? De vorige Staatssecretaris gaf namelijk de indruk dat het haar allemaal overkwam en dat er voortdurend allerlei nieuwe kwesties gingen spelen. Ze gaf de indruk dat ze die dingen niet onder controle had. Dat wil de Kamer natuurlijk veranderen. We willen dat de Kamer echt is geïnformeerd over wat er aan de hand is. Heeft de Staatssecretaris dus het gevoel dat zij echt de onderste steen boven kan krijgen? Kunnen we echt schoon schip maken?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb het gevoel dat ik samen met ProRail en NS inderdaad die operatie vol in gang heb gezet. Daarbij moet de heer Madlener zich wel het volgende realiseren. Hij had het net over deskundigheid bij ProRail, bijvoorbeeld op het terrein van techniek, maar ook op het vlak van financiën. Een van de problemen is natuurlijk dat we bezig zijn om die deskundigheid te versterken. Ja, er wordt dus eendrachtig en met vol onderling vertrouwen aan gewerkt. Maar tegelijkertijd weet niemand van ons zeker of we werkelijk alles in beeld hebben wat er zich afspeelt, tot in de haarvaten van organisaties. Precies dat zijn we nu aan het organiseren, want we willen dat wél voor elkaar krijgen. Dat gebeurt nu bij ProRail onder leiding van een nieuwe directie. Men is daarmee voortvarend aan de slag gegaan. Ik heb er veel vertrouwen in, maar het zal ook tijd kosten. Je moet namelijk bijvoorbeeld ook werken aan de verbetering van de afdeling die kijkt naar het financieel beheer. We hebben bijvoorbeeld te maken met de PGO-contracten. Ik zal daar straks kort iets over zeggen en we gaan het daar volgens mij ook nog uitgebreid over hebben. Het is geen eenvoudige zaak om dat zogenaamd «compliant» te maken. Je kunt dat inderdaad niet met één knip met de vingers organiseren. We zijn daarbij ook afhankelijk van andere partijen. En we willen andere partijen, waarmee contracten lopen, ook nog recht doen. In dat ingewikkelde spel, waarbij veel mensen een rol spelen die gerechtvaardigde belangen hebben en waarbij veel middelen te besteden zijn, zijn we op zoek naar een manier om helderheid te krijgen over de vraag hoe we ervoor staan. Ik heb een heel positief gevoel bij de manier waarop er daarbij wordt samengewerkt. Ik ga de Kamer echter niet beloven dat hierbij voortaan alleen de zon nog maar zal schijnen en het nooit meer zal regenen. Dat kan ik niet beloven en dat kan niemand beloven. Als de Kamer mijn rol zou overnemen, zou zij dit ook niet kunnen beloven. De vraag is ook niet of er nooit meer een tegenslag zal zijn, maar hoe we met tegenslagen

omgaan. Hebben we op tijd in beeld dat dingen toch misgaan? Bespreken we dat? Heb ik voor de Kamer een adequate oplossing voor wat er misgaat in gedachte? Dat is volgens mij de deal. Er zullen dus overschrijdingen zijn en het zal dus bij Delft nog meer gaan tegenvallen; dat gaat gebeuren. Ik heb nu nog niet het uitgeharde bedrag. Zodra ik dat op papier krijg, gaat het ook naar de Kamer. Dan zullen we moeten gaan beslissen hoe we daarmee omgaan en kom ik met een oplossing. Daarbij moeten inderdaad soms ook lastige keuzes worden gemaakt. Zo zit het. Eerlijker en transparanter dan dit kan ik het niet vertellen.

De voorzitter:

En uitvoeriger ook niet.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is waar, voorzitter.

Hiermee heb ik eigenlijk al een groot deel van de vragen beantwoord die mevrouw De Boer over beheer en onderhoud had gesteld. We zullen dus voor de zomer met een verhaal naar de Kamer komen. Daarin zal staan wat we nu zien, ook doorgetrokken naar de langere termijn. We zullen daarbij uiteraard ook alle adviezen betrekken die daarover eerder zijn gedaan, bijvoorbeeld de adviezen van PricewaterhouseCoopers en van andere partijen.

Ik heb al gezegd dat ik de Kamer een brief over de kwestie in Delft zal schrijven zodra ik de cijfers op papier heb gekregen. Wat is er aan de hand? Wat zien we daar nu? Hoe willen we het oplossen?

De heer Hoogland sprak over de mobiele dekking in tunnels. Dit is even een heel ander niveau; ik ga wat heen en weer tussen de verschillende onderwerpen. Hierover zijn vragen gesteld door de heer Hoogland en zijn collega Oosenbrug. De antwoorden krijgt de Kamer schriftelijk. In Delft wordt er al gewerkt aan die dekking. Vanaf vorige week is er mobiel bereik voor KPN, Vodafone en Tele2. T-Mobile volgt naar verwachting over twee weken. Er wordt ook op dit punt echt hard gewerkt. Waar zitten er nog zwarte gaten? Op de weg zijn overigens ook gebieden zonder dekking, hoor. Als ik vanuit Den Haag naar het oosten rijd, merk ik regelmatig dat ik er ergens wordt uitgegooid. Dat zal ook nog wel zo blijven. Maar hier wordt echt iets aan gedaan.

De heer Hoogland (PvdA):

Onder het motto «het zijn de kleine dingen die het «m doen in het leven», stel ik hierover toch nog een vraag. De Kamervragen hierover zijn inmiddels beantwoord. Sterker nog, heel snel nadat de vragen waren gesteld, was het in Delft geregeld. Ik zeg niet dat het een door het ander komt, maar het feit dat die twee dingen samenvielen, was een aardig toeval. Het probleem is natuurlijk echter dat dit niet alleen in Delft speelt, maar ook in wat oudere tunnels. In de Schiphol tunnel ligt bijvoorbeeld al een gsm-netwerk, want anders zou ERTMS namelijk niet functioneren. Nou functioneert ERTMS in de praktijk inderdaad vaak niet, maar dat is weer een ander verhaal. Is het mogelijk om de problemen met die dekking in tunnels eens te inventariseren en wat breder aan te pakken? Dit is immers een te klein onderwerp om hierover elk AO te moeten spreken. Laten we dit dus in één keer voor heel Nederland inventariseren. Voor tunnels voor wegen zal ik dit vragen aan Minister Schultz van Haegen tijdens het AO over wegverkeer. Tijdens dit AO vraag ik dit dus echter aan de Staatssecretaris voor de spoortunnels. Alleen al dit in beeld brengen geeft volgens mij veel verlichting. Dan komen de partijen namelijk in beweging. Dat is in Delft ook gebeurd. Het Rijk had hierin namelijk, als ik het goed heb, geef formele verantwoordelijkheid.

Staatssecretaris Dijkma:

Dit zijn overigens wel twee verschillende grootheden. Spoortunnels zijn makkelijker te identificeren; laat ik het maar zo zeggen. Wellicht is er bij spoortunnels ook makkelijker iets aan te doen. Ik zal het gesprek hierover met de providers gaan voeren en ik zal dit dus voor de Kamer in beeld brengen.

De heer Van Helvert stelde terecht een vraag over de PGO-aanbestedingen. Ik heb daarover zojuist ook al iets gezegd. Welke waren het? De nieuwe PGO-contracten, dus de onderhoudscontracten die nog niet waren aanbesteed, worden nu aanbesteed. Binnenkort zullen we ook drie oude PGO-contracten opnieuw aanbesteden. Ik heb al gezegd dat ik voor de zomer van dit dossier een overzicht voor de Kamer wil maken. Daarin moet ook duidelijk worden hoe we hier verder mee gaan, wat we tegenkomen en wat mogelijke obstakels zijn. Er is natuurlijk veel onrust over deze kwestie, ook bij de aannemers; dat begrijp ik goed. Hoe zorgen we ervoor dat we enerzijds laten zien dat het onderhoud en beheer toch slimmer kan dan sommigen denken, maar er anderzijds perspectief op werk in de toekomst blijft. Er wordt immers natuurlijk ook nog steeds gewoon gebouwd, ook aan het spoor. Dat moet ook, want het aantal reizigers groeit, wat heel mooi is. Er is veel vraag naar spoorcapaciteit. Er moet op veel plekken nog gewoon letterlijk aan het spoor worden getimmerd.

Is er voldoende aandacht voor het goederenvervoer, ook bij ProRail? Ja, antwoord ik mevrouw De Boer, maar het kan altijd beter. Dat hebben we ook vastgesteld in het overleg met de mensen van het goederenvervoer. We hebben dit ook als beleidsprioriteit voor 2017 meegegeven aan ProRail.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik kom nog even terug op die onderhoudscontracten. De Staatssecretaris heeft duidelijk gezegd dat het om nieuwe onderhoudscontracten gaat en dat er binnenkort ook drie oude onderhoudscontracten zullen worden aanbesteed. We hebben het ook nog gehad over de illegaal verlegde pilotcontracten. Op 10 december 2014 heeft de Staatssecretaris daarover een brief op hoge poten gestuurd naar ProRail. Daarin schrijft ze dat dit echt niet door de beugel kan. Een halfjaar later heeft de Staatssecretaris de Kamer hierover geïnformeerd. Daarna heeft ze de Kamer in een debat gezegd dat die contracten na overleg met de aannemers verscheurd zouden worden. Zijn die contracten inmiddels verscheurd?

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, die zijn niet verscheurd. Ik heb de Kamer beloofd dat ik de totale context zal gaan schetsen. Wat gaat er nu precies op welk moment gebeuren en waarom? Dat overzicht zal ik de Kamer voor de zomer in een uitgebreide brief doen toekomen. Die contracten zijn dus niet toen ter plekke verscheurd.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik kan me voorstellen dat de Staatssecretaris niet de behoefte heeft om hier nu over te spreken, omdat het natuurlijk een wat vervelende situatie is. Eerst zei de Staatssecretaris namelijk tegen ProRail: dit kan echt niet. Een halfjaar later zei ze dat ook tegen de Kamer. Daarna zei ze in een debat hierover: we gaan die contracten verscheuren. We zijn inmiddels al meer dan een jaar verder, want dit is op 13 november 2014 door ProRail gemeld, maar die contracten zijn dus nog steeds niet verscheurd. Ergens gaat er dus nu iets mis. Wat gaat er mis?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wil er eigenlijk wél heel graag over spreken. En ja, het is vervelend. Zo zit het. Dit is vervelend en lastig, omdat uiteindelijk al die contracten

compliant zullen moeten worden. Dat is ook steeds het uitgangspunt geweest. Over de vraag hoe je dat precies doet zonder in enorme juridische voetangels en klemmen terecht te komen, moet echter goed worden nagedacht. We zijn daarmee samen met ProRail aan de slag gegaan. We hebben ook een soort voorstel voor een plan hiervoor. Als dat binnenkort helemaal klaar is, wil ik dat heel graag aan de Kamer doen toekomen. Dan wil ik ook met de Kamer bespreken of dit een realistisch pad is en of het een manier is die de Kamer voor ogen had. Ik vind het dus juist heel belangrijk om erover te spreken en het is een aangelegen punt. Het klopt dat niet alles is gegaan zoals eerder is voorgespiegeld. Ik houd de Kamer echter nu steeds tussentijds op de hoogte van wat we doen. Eigenlijk is het echter ook van groot belang om de context van dit verhaal met de Kamer te bespreken. We hebben immers nu eenmaal ook een besparing voorzien op beheer en onderhoud. Dat kan ook en ik ben ervan overtuigd dat dit inhoudelijk een verstandige route is. Maar voor de partijen die met ons samen letterlijk aan dat spoor bouwen, is het tegelijkertijd ook een hard gelag. Dat speelt ook allemaal; dat weet de heer Van Helvert overigens volgens mij ook. Hij zal immers ook door al die partijen worden benaderd. Dit moeten we op een zorgvuldige en goede manier doen. Uiteindelijk moeten we compliant worden; dat kan niet anders en dat is ook steeds de doelstelling geweest. Er is voor de manier waarop echter wel enig strategisch vernuft nodig, ook in het belang van de reiziger en alle mensen die hieraan werken.

Ik kom bij het blok over NS, en daarbij eerst op de kwestie van de volle treinen. Terecht zeggen veel woordvoerders dat alles uit de kast moet worden gehaald. De heer Houwers heeft volgens mij gelijk als hij zegt dat dit een breder maatschappelijk issue is. Dat is al vastgesteld en mevrouw Van Veldhoven heeft daarover tijdens een vorig debat ook al gesproken. Mevrouw De Boer vroeg naar de stand van zaken en naar het tijdspad. Wanneer zijn de problemen zo veel mogelijk opgelost? Het grootste effect mag uiteraard worden verwacht van de extra sprinters die vanaf december 2016 instromen. Maar NS heeft dit jaar ook nog een reeks andere maatregelen genomen. Verschillende dubbeldekkers keren terug. Dat gaat volgens mij vanaf september plaatsvinden. Er komt een pitstop, dus een versnelde uitvoering van onderhoud van materieel. Dat gebeurt doorlopend. Verder zullen in SLT's (Sprinter Ligthtrain) eersteklasplaatsen worden omgebouwd tot tweedeklasplaatsen. In een aantal regio's waar de druk op het spoor het grootst is, wordt comfortabel busvervoer aangeboden. Er wordt gewerkt aan betere spreiding over treinen en de reisinfo in de reisplanner wordt verbeterd. De review die we hebben laten doen, doet inderdaad ook een aantal aanbevelingen en mogelijke zoekrichtingen voor de wat langere termijn. Daarmee zullen we met elkaar aan de slag moeten. En ja, het Rijk heeft ook een actieve regierol te spelen bij het oplossen van het spitsprobleem, op de weg en op het spoor. Dat zegt de heer Houwers terecht. Het spitsprobleem is gewoon een maatschappelijk probleem. Daarvoor lopen er meerdere initiatieven. We bekijken bijvoorbeeld hoe we de rijksambtenaren meer uit de spits kunnen krijgen. Verder heeft NS het gesprek gestart met de hogescholen, om te bekijken of er wel of geen mogelijkheden zijn om het een en ander te doen met roosters. Sommige scholen willen daaraan meewerken, maar andere willen dat niet. Wat dit betreft is er echt het een en ander in gang gezet. Ook op onze eigen departementen bekijken we hoe we hieraan een bijdrage kunnen leveren.

Mevrouw De Boer vindt open reizigersdata een belangrijk instrument om te kunnen sturen. Dat ben ik zeer met haar eens. Ik vind sowieso dat data transparant moeten zijn als dat kan, mits die transparantie niet de privacy van met name reizigers raakt. Ik vind die transparantie heel belangrijk. Deze informatie kan beschikbaar worden gesteld, zo veel mogelijk als open data, via de systematiek van de Nationale Data Openbaar Vervoer. Vervoerbedrijven moeten daaraan natuurlijk eigenlijk ook zelf een bijdrage

gaan leveren. Je merkt dat daarbij hier en daar wordt gearzeld. Nederland is een erg competitief land bij aanbestedingen op regionaal niveau. Daarbij gaat het soms hard tegen hard. Daarin worden ook dit type onderwerpen vaak meegetrokken. Men zegt: wij geven liever niet zo veel prijs, want wij moeten concurreren met X of Y. Volgens mij is het juist belangrijk dat dit type informatie wél zo veel mogelijk beschikbaar komt. Dat gesprek voeren we steeds met de vervoerders.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het is prima en goed dat die maatregelen in gang zijn gezet. Ik ben ervan overtuigd dat we op de goede weg zitten. We spreken echter al een aantal jaren over die openbaarheid van gegevens. Het gaat daarbij om reizigersstromen. De Staatssecretaris heeft het over respect voor privacy. Ook de ChristenUnie heeft in het verleden al gehamerd op het belang van openbaarheid van gegevens, evenals de VVD en andere partijen. Dit komt echter nog steeds niet echt van de grond en we zijn inmiddels al een aantal jaren verder. Wanneer gaat dit nu gebeuren? Wanneer kunnen we zeggen: dat is de stip op de horizon? Dan kunnen mobiliteitsaanbieders bijvoorbeeld apps ontwikkelen waarmee je wordt geadviseerd om buiten de spits om te reizen. Dat is de moderne tijd. Nu blijven die vervoerders nog steeds op de vervoersgegevens zitten. Wat mij betreft geldt: gelijke monniken, gelijke kappen. Kunnen we die stip op de horizon zetten? Kunnen we hierover afspraken maken met de vervoerders en, zo ja, wanneer dan?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Daarvoor zijn wij voor een deel afhankelijk van de vraag in hoeverre vervoerders bereid zijn informatie onderling te delen. Er is al een fantastische app. Toen ik recentelijk met onze majesteit bij NS op bezoek was, heb ik die mogen zien. Met die app kun je reizigers een voorstel bieden voor een reis van deur tot deur. Daarin kan bijvoorbeeld ook staan waar je je fiets op het station kwijt kunt. Mevrouw De Boer weet dat dat voor mij ook een belangrijk onderwerp is. Als de reiziger met hoogfrequent vervoer is aangekomen, moet hij daarna niet een halfuur op zoek zijn naar zijn fiets. We zijn dus bezig om dat allemaal in beeld te brengen. Uiteindelijk wil je natuurlijk een soort link tussen al die gegevens van die vervoerders, waarmee de reiziger gewoon een voorstel op maat kan krijgen dat dwars door alle partijen heen loopt en dat ook dwars door alle modaliteiten heen loopt. De basissen zijn er allemaal al wel, maar vervoerders zullen uiteindelijk moeten gaan inzien dat dit in hun eigen belang is. Laten de Kamerleden mij geloven als ik zeg dat ik de vervoerders dat voortdurend meld. Je ziet wel dat er wat meer bereidheid is om dat te gaan doen, omdat de reiziger dat uiteindelijk ook steeds meer zal gaan afdwingen. Als vervoerders het niet zelf maken, zullen anderen gaan proberen om het zo goed en zo kwaad als het kan in beeld te brengen. Ik ben er dus wel optimistisch over dat het uiteindelijk gaat gebeuren, maar dit is wel een hardnekkig ding.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat blijkt wel, want we hebben het er al jaren over. Is de Staatssecretaris bereid om haar doorzettingsmacht op dit vlak in te zetten? Zij heeft de systeemverantwoordelijkheid voor het openbaar vervoer. Dit duurt gewoon te lang. Het gaat hierbij inderdaad om adviezen voor reizen van deur tot deur. Daarbij zijn ook van belang: de fiets, de taxi en noem alle overige vervoersmiddelen maar op. Ook is van belang dat reizigers een advies kunnen krijgen over hun kans op een zitplaats.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik weet niet of ik in alle gevallen die doorzettingsmacht heb. Voor een deel gaat het hierbij immers om private partijen of om regionaal aanbestede

concessies waarin hierover misschien zaken moeten zijn opgenomen, maar misschien ook niet. Als ik dit met een druk op een knop ergens stiekem zou kunnen regelen, had ik het uiteraard al gedaan. Uiteindelijk is dit ook een kwestie waarbij de bereidheid van anderen om deze stap te zetten van belang is. Daarbij speelt ook dat bij die partijen het inzicht moet ontstaan dat het zetten van die stap echt noodzakelijk is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik wil ook ingaan op dit punt, omdat we er eigenlijk al heel lang met elkaar over nadenken hoe we dit beter kunnen doen. Ik zie eigenlijk twee lagen in de vraag die mevrouw De Boer stelt en in het antwoord van de Staatssecretaris. De eerste laag heeft veel investeringsimpact. Als je bijvoorbeeld in fietsenstallingen overal lampjes moet installeren om de reiziger te laten zien waar hij zijn fiets kan stallen, levert dat tijdswinst op. Dat is prettig en comfortabel voor de reiziger, maar er is wel een financiële investering voor nodig. Dat kun je niet zomaar bovenop een concessie gooien. Je kunt niet zomaar zeggen: dit moet dus worden gedaan. Je moet er echter wel over in gesprek gaan.

De tweede laag betreft de reizigersdata. Zijn die nou van de NS of van andere partijen? En hoe worden die data dan gedeeld? Daarover is continu een beetje strijd gevoerd. De vraag is echter eigenlijk, waarom we dit niet publiek doen? Waarom is er niet één onafhankelijke instantie die de regionale, nationale en decentrale reizigersstromen van al die vervoerders goed in kaart heeft, zodat we kunnen bekijken of we ons vervoersaanbod ook goed in kaart hebben. Kan die informatie echt onafhankelijk worden verzameld?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat is precies de discussie die wij nu ook aan tafel met de vervoerders hebben. We hebben ook de hulp van de ACM ingeroepen om samen met ons te kijken naar de vraag wat we feitelijk van elkaar kunnen en mogen opvragen en waar sprake is van schending van de privacy. Hoe voorkomen we dat we elkaar in de problemen brengen? Op zich is het datasysteem er al. Het gaat nu ook om de stap ernaartoe. De druk vanuit zowel de reizigersorganisaties als het departement is groot. We hebben alle hulptroepen die we kunnen inschakelen ook aan boord. Het is goed dat de Kamer deze druk opvoert, want dat ervaar ik als steun.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Laat ik zeggen dat de Staatssecretaris zich daarin zeker ontzettend gesteund moet voelen door de Kamer. Immers, concurrenten kunnen zich zorgen maken over de beschikbaarheid van de eigen data bij de ander op een zodanig niveau dat die ander daarvan gebruik kan maken. Als de Staatssecretaris daartoe toegang heeft, kan daarvan nooit sprake zijn. De Staatssecretaris rijdt immers geen treinen. Het is voor de reiziger wel van belang dat die informatie beschikbaar is met het oog op het beste aanbod. Als we de Staatssecretaris hierin op de een of andere manier kunnen steunen, horen we het graag. Dit is echt Kamerbreed een zorg die we al heel lang hebben. Hiervoor moet echt een keer een oplossing komen. Anders moet er maar een bepaalde doorzettingsmacht geregeld worden. Dit moet een keer gebeuren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, voor de zomer kom ik hierop terug. De enige route die er nog is om iets af te dwingen, is de chipkaart. Daar kun je eventueel nog iets doen. Laten we nagaan hoever we nu komen. Iedereen zit eindelijk in een stand van bewustwording en in ieder geval lichte meewerking. Als dat kan worden doorgezet, heb ik daar een grote voorkeur voor. Als niet iedereen in de meewerkstand komt, zal ik in beeld brengen wat er wel kan.

Ik kom op de samenwerking met andere vervoerders door de NS en de vraag van de leden De Boer en Hoogland; in dit geval gaat het geruisloos over. Dat doen we, ook bij de verschillende spoortafels en bijvoorbeeld het vormgeven van de jaarlijkse dienstregeling. Er wordt goed naar elkaar gekeken.

Wat betreft de volle treinen en het staan in de eerste klasse: strikt genomen mag het niet, maar als er een noodzaak is om mensen te spreiden, dan weet ik dat bij drukte NS hiermee coulant omgaat. Misschien is het goed om nog te zeggen dat een heel deel nu in de verbouw is van eerste klasse naar tweede klasse. Dat thema van meer capaciteit in de tweede klasse is wel degelijk opgepakt in de aanpak van volle treinen, niet alleen voor de spits, maar permanent.

De voorzitter:

Mijnheer Hoogland, u wilt interrumpen, maar ik wijs u er wel op dat dit uw laatste interruptie is in dit debat. Ik wil u niet belemmeren, maar ...

De heer Hoogland (PvdA):

Laat ik het maar gewoon doen.

Even over die eerste klas. Ik weet wat er gebeurt. Het is ook goed dat treinen worden omgebouwd. Ik begrijp ook wel dat het een beetje afhangt van het humeur van de conducteurs, zeg ik oneerbiedig, of het wordt toegestaan om in de eerste klas te staan. Dat is op zich ook wel logisch, want dat zijn degenen die de baas zijn op de trein. De hoofdconducteurs bepalen dat. Ik zou het wel aardig vinden om een analyse te doen: waar is het altijd druk? Kun je het niet wat meer standaard maken? Dan zal dit vanzelf een weg vinden en weten mensen van tevoren dat ze gewoon in de eerste klas kunnen gaan staan zonder een boete te krijgen. Mensen zitten daar standaard, maar af en toe komt er iemand bij staan. Mensen willen ruimte om zich heen hebben en niet met hun neus in iemands oksel staan.

Staatssecretaris Dijkma:

Volgens mij is het punt nu juist dat NS heeft gekozen voor deze aanpak, maar dan veel permanentier dan wordt gevraagd. NS heeft onderzocht wat de drukste trajecten zijn. Vervolgens heeft men besloten om niet alleen toe te staan dat mensen in de eerste klasse staan, maar ook om van plaatsen in de eerste klasse tweede klasse te maken, zodat mensen kunnen zitten. Dat lijkt mij ook een logische aanpak. Ik weet niet of je moet zeggen of het van het humeur van de hoofdconductor afhangt, ik denk dat iedere hoofdconductor die met een heel volle trein te maken krijgt – dat is overigens ook mijn jarenlange ervaring als ov-gebruiker, dus ook al voor dit heel drukke jaar – zal zeggen: u moet doorlopen, u mag elders staan. Ik wil het nog wel een keer voor u navragen of dit niet gewoon het beleid is. Ik meen dat dit wel zo is.

De heer Hoogland (PvdA):

Welles-nietes is flauw, maar het is wel even nodig. Mijn ervaring is echt anders. Het komt regelmatig voor dat de trein vol zit, maar dat het niet is toegestaan om in de eerste klas te staan, simpelweg omdat het kaartje tweede klas een reisrecht in de tweede klas geeft en niet in de eerste klas. Staand in de eerste klas reizen is reizen in de eerste klas en daar heb je geen reisrecht voor. Het komt regelmatig voor, vandaar dat ik het hier aanklaagt. Maar wederom, misschien is het te klein om vanuit de Kamer te regelen. Het is wel een ergernis die veel mensen hebben. Ik deel de mening van de Staatssecretaris dat op een aantal punten het omkatten van eerste klas naar tweede klas natuurlijk de meest structurele oplossing is. Ik proefde een beetje dat het wel goed zou gaan in de praktijk, maar dat is echt niet het geval.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Als ik de heer Hoogland daar een plezier mee kan doen, dan zal ik dat nog een keer aankaarten. Dat wil ik best doen. Ik let bij het type maatregelen op de grote klappers. Ik zal het checken.

De **voorzitter**:

Ik denk dat de heer Hoogland daar wel mee akkoord is, met een kleine klap.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Ja, er wordt heel wat afgeklapt.

De **voorzitter**:

Maar niet altijd in positieve zin.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Dat weet ik. U weet ook niet hoe ik het bedoeld heb.

De **voorzitter**:

Anders had ik zelf wel een vraag gesteld.

Staatssecretaris **Dijk**ma:

Dat moeten we voorkomen.

De heer Van Helvert stelde de terechte vraag hoe het zit qua vervoerscapaciteit in de spits. Het is allemaal mooi dat we kijken naar de prestaties, maar hoeveel reizigers treffen we daar feitelijk mee? De NS presteert op de KPI vervoerscapaciteit in de spits op de bodemwaarde. Maar de spits kent toch meer reizigers dan normaal? Dat klopt. De helft van de reizigers reist in de spits. De gemiddelde bezetting in de spits is 40%, maar we zien dat op specifieke trajecten, zeker dat van de heer Hoogland, zo heb ik nu al vastgesteld, het echt veel te vol is. Daar zijn maatregelen nodig. De gemiddelde bezetting in het dalurensegment is ongeveer 30%. Het probleem is niet het generieke beeld, het gaat juist om de specifieke trajecten. Daarop moeten we inspelen.

Hoe kan de prestatie-indicator worden ingevoerd voor punctualiteit en zitplaatskans van de IC Direct, en niet alleen voor uitval? Dat was een vraag van mevrouw De Boer. De bestaande prestatie-indicator zitplaatskans hsl heeft betrekking op de IC Direct. In de Thalys hebben we alleen 100% gereserveerde plaatsen, dus daar speelt deze discussie niet. Met NS is afgesproken dat we aan de concessieset nog één KPI toevoegen. Die willen we zorgvuldig kiezen. Daarmee willen we richting geven aan datgene wat het meeste sturing behoeft. Dat is bij de hele trajectproblematiek van de IC Direct juist de uitval. Dat is echt een groot probleem. In ieder geval gaat het over de IC Direct en mogelijk ook over de IC Den Haag-Eindhoven en de IC Brussel. De nieuwe KPI gaan we uitwerken, ook naar aanleiding van de marktverkenning. Nu loop ik al wat vooruit op het debat en dat moet ik niet te veel doen. Mijn voorstel zou zijn om dit nog eens te herpakken op 22 juni. Dan zijn we wel met elkaar aan de slag.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg op het punt van de IC Direct naar slimme oplossingen van mensen uit de praktijk. Dat is al gebeurd. Mensen van NS en ProRail hebben samen volgens een zogenaamde leanmethodiek – tegenwoordig heb je overal methodieken voor – een analyse gemaakt. Daaruit zijn punten naar voren gekomen die in een soort plan zijn opgepakt. Een van de discussies die in de Kamer speelden ging over het voornemen om met zogeheten dedicated machinisten aan de slag te gaan. De Kamer heeft zelf kunnen vaststellen hoe complex die hsl is. Daarover kun je veel discussiëren, maar het is wel een feit: meer beveiligingssystemen die elkaar afwisselen, bochtjes, harde wind op de brug. Dat vraagt ongelofelijk veel, ook van de mensen die het rijdende

werk doen. Het is heel verstandig dat de expertise die NS daar nu op wil zetten, er ook komt. Ik hoop van harte dat er steun komt – die wil ik hierbij ook graag uitspreken – van u allemaal voor dat plan van de NS-directie om met dedicated machinisten op die lijn te gaan rijden. Dat zullen we heel hard nodig hebben om de uitval te kunnen beheersen.

De voorzitter:

Ik onderbreek u heel kort, Staatssecretaris. U zei dat het debat op 22 juni plaatsvindt, maar dat staat alleen nog met potlood geschreven in de agenda van de Griffie. Die nuance moet ik wel maken. Straks staan alle liefhebbers op de 22ste ...

Staatssecretaris Dijkma:

Het staat met hoofdletters in mijn agenda!

De voorzitter:

Dat begrijpen wij.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is goed, ik wacht het rustig af, voorzitter.

Dan de indicatoren in de concessie. Dat was even een debat tussen mevrouw Van Veldhoven en de heer Hoogland. Hoe gaan we daar richting 2019 mee om? We kijken nu al naar een aantal KPI's, daarmee wachten we niet tot 2019. De instelling is dat je moet blijven sturen op de goede doelen. Als we in overleg met NS wijzigingen kunnen aanbrengen die uiteindelijk vooral de reiziger ten goede komen, vind ik dat eerlijk gezegd een maatregel die je zou moeten willen nemen. Daar zullen we de Kamer altijd eerst in meenemen. Ik ga alleen iets doen als de Kamer dat ook een goed idee vindt; in meerderheid, zeg ik erbij. Wij kijken daarnaar en ik kom er in het najaar in het kader van een nieuw beheer- en vervoerplan op terug. Ik heb weleens het gevoel dat we wat hoog overvliegen over KPI's die niet per definitie – met de heer Van Helvert heb ik hierover ook een spannend gesprek gevoerd in een van de vorige debatten – het gevoel geven dat we daarmee precies en te allen tijde kunnen sturen op wat het meest effectief is. Dat moet je gewoon onder ogen durven zien en daarmee moet je ook aan de slag durven gaan, lijkt mij.

Dan was er een heel ingewikkelde vraag. Die heeft mevrouw De Boer wel vaker. Even kijken of ik hem goed kan uitleggen. Van mij wordt even een staaltje technische kennis gevraagd. Hoe zit het met de bodemwaarde van het algemeen klantoordeel HSL-Zuiddiensten? Is die naar beneden bijgesteld? De bodem- en streefwaarden zijn aangepast omdat we een nieuwe methode hebben om klanttevredenheid te meten. Die moeten we op zowel het hsl-traject als het hoofdrailnet gelijk hebben. Het is immers heel gek om met verschillende systemen te werken. Omdat het effect van de gewijzigde meetmethoden moet worden gecorrigeerd, zijn de bodem- en streefwaarden aangepast. Uitgangspunt is – dat is de kern – dat niet wordt toegestaan dat er minder ambitie komt. Daar gaat het om, lijkt mij. Je moet niet toestaan dat met het bijstellen van de bodemwaarde het leven wat gemakkelijker wordt gemaakt voor NS. Voor NS is het met de nieuwe methode dus net zo moeilijk of net zo makkelijk, het is maar hoe je het ziet, om de streefwaarde te behalen als bij de meting volgens de oude methode. Het voordeel is dat klantoordelen over beide systemen, dus over het hoofdrailnet en de hsl, hierdoor vergelijkbaar worden. Dat is, denk ik, wel belangrijk, want dat moeten we uiteindelijk ook weten.

Ik kom op de boetes. De heer Houwers heeft gevraagd hoe een en ander wordt georganiseerd. Komt een boete echt ten gunste van, in dit geval, de hsl-reiziger? De boete komt op een aparte regel op de begroting van I en M. We willen samen met de consumentenorganisaties bepalen waaraan die boete wordt besteed, zodat dit nog zichtbaarder ten goede komt aan de reiziger. Dat wordt een soort spaarpot. De consumentenorganisaties

hebben gezegd dat ze het nieuwe bedrag willen opsparen en het later zullen besteden aan een bestemming die ze belangrijk voor de reiziger vinden. Dat vind ik een goed idee. Dan kun je misschien ook eens wat substantiëlere dingen doen. Ik wil nu niet vooruitlopen op de bestemming, maar ik denk dat het goed is dat het op deze manier gebeurt. De heer Madlener vroeg: is het dan niet de reiziger die uiteindelijk betaalt? Nee, de belastingbetaler als je het heel ver doorvoert. Het is niet per definitie alleen de reiziger in het openbaar vervoer. Het zijn ook de automobilisten als je het intellectueel even afpelt. Daar ergens kom je terecht. In principe mag NS dit niet uit elk middel betalen. Wij hebben het zo geregeld dat de reiziger geen last ondervindt van de boetebetaling.

De heer **Madlener** (PVV):

De Staatssecretaris heeft mijn vraag over de bonussen nog niet beantwoord. Het kan niet zo zijn dat er enerzijds een boete aan de NS wordt opgelegd, terwijl er anderzijds bonussen worden uitgekeerd aan de top. Kan de Staatssecretaris op dit moment mijn vraag beantwoorden of er over 2015 bonussen zijn uitgekeerd door de NS? Of kan zij mij garanderen dat dit niet het geval is?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voor ProRail kan ik daar makkelijk antwoord op geven, want daarbij ben ik zelf wat meer «in charge», om het zo maar te zeggen. Daar zijn geen bonussen uitgekeerd. Wat betreft NS geldt dat de aandeelhouder, namelijk de Minister van Financiën, de Kamer hierover zal informeren met het jaarverslag staatsdeelnemingen. Ik kan de heer Madlener daarover nu dus nog geen antwoord geven, want dat zal in dat verslag aan de orde komen. Het komt dus nog en het gaat via die route.

De heer **Madlener** (PVV):

Dit vind ik wel een heel technisch antwoord. Ik begrijp dat dit officieel via de aandeelhouder gaat, maar we hebben het hier over het belonen of beboeten van prestaties. Ik vind dat je niet de reiziger moet beboeten door de NS te beboeten, maar dat je de verantwoordelijken moet beboeten. We hebben gezien dat het in het verleden verkeerd is gegaan met die bonussen. Nog in 2014 is onterecht een bonus uitgekeerd. Ik wil niet dat dit opnieuw gebeurt. Ik vraag de Staatssecretaris om dit, samen met haar collega, uit te zoeken en ons daarover te informeren. Naar ons oordeel is het absoluut onbestaanbaar dat er aan de top bonussen worden uitgedeeld over een jaar waarin er zoveel problemen zijn geweest, het klantenoordeel is gedaald en er boetes aan het bedrijf zijn uitgedeeld. Ik wil dat gewoon uitsluiten. Ik vraag de Staatssecretaris dus om dit op te nemen met haar collega en ons daarover te berichten.

Staatssecretaris **Dijkema**:

De Kamer heeft eerder al een motie (28 165, nr. 153) van de leden Merkies en Bashir aangenomen waarin een relatie wordt gelegd tussen het toekennen van een variabele beloning, dus een bonus, en boetes. Er staat niet een-op-een dat er nooit meer een bonus mag volgen als er een boete is uitgedeeld – dat is wat de heer Madlener zegt – maar er is wel een relatie gelegd. Ik neem aan dat de Minister van Financiën de Kamer in dat perspectief hierover zal informeren bij het jaarverslag over de staatsdeelnemingen. De heer Madlener zegt dat dit een technisch antwoord is. Dat klopt, maar het is ook wel zo dat de verantwoordelijkheid daar behoort te worden gelegd waar die daadwerkelijk ligt. Als de heer Madlener het debat hierover nog wil voeren, dan moet hij daar zijn. Ik verwijs hem daar vriendelijk maar wel dringend naartoe.

We komen bij IZY. De heer Hoogland deed hierover een suggestie: er is een goedkope Thalys Brussel-Parijs, kan dat ook in Nederland? IZY is inderdaad een lowcosttreinformule tussen Brussel en Parijs. De trein-

kaartjes zijn goedkoper, maar de reis duurt ook navenant langer, zo kan ik alvast zeggen. We hebben afspraken met NS over het aantal Thalystreinen naar Brussel en Parijs en de geschatte reistijd, want we moeten natuurlijk wel bekijken hoeveel er op dat hele traject rijdt. Als er een uitbreiding van het Thalysaanbod zou kunnen of moeten komen, dan is er ook nog de afhankelijkheid van de marktvraag. Is er voldoende marktvraag naar? Daarover beslissen NS en Thalys samen. Op zich staat echter niemand in de weg om een aanvraag te doen. Als er in Nederland behoefte zou zijn aan zo'n aanbod, dan zou dat wel kunnen, mits het past binnen de afgesproken marktvraag en de capaciteitsbehoefte. Hiermee kom ik aan het einde van dit blok.

Ik kom nu op de toegankelijkheid en de sociale veiligheid. Het gaat inderdaad goed met de toegankelijkheid van het personenvervoer per spoor. En ja, dat is ook te danken aan al die maatschappelijke organisaties en individuen die daar niet aflatend voor hebben geijverd. Roos Prommenschenkel werd in dit verband al even genoemd. Ik heb haar recentelijk op het departement mogen ontmoeten. Een groot deel van de Kamer heeft er ook voor geijverd. Overal worden stations omgebouwd. Het programma ligt op schema. NS neemt ook tal van maatregelen om het voor mensen met een beperking gemakkelijker te maken. Vooral het verbeteren van de assistentieverlening, waarover mevrouw De Boer net ook even sprak, is echt een goede zaak. Er komt een nieuw boekingsstelsel met een app waarmee er direct contact komt tussen de klant en de assistentieverlener. Dat maakt het weer een stuk efficiënter en klantvriendelijker. We lopen in Europa helemaal voorop met dit stelsel. Dat mag ook wel een keer worden gezegd. Gelukkig komen er langzaam maar zeker ook steeds meer treinen met een goede gelijkvloerse instap, zoals de FLIRT-trein – dat klinkt heel veelbelovend – die vanaf december 2016 instroomt. Dat zijn allemaal ontwikkelingen die uiteindelijk moeten bijdragen aan het einddoel van toegankelijkheid van het hele ov in 2030. Mevrouw De Boer vroeg hoe we zorgen voor een landelijke dekking. Op dit moment hebben van de 255 stations waar NS ook haltes heeft, de 102 drukste stations assistentie. We gaan dat in de komende jaren uitbreiden met 45 extra stations. We hebben hierover ook regelmatig contact met al die mensen die ik net al noemde. De Europese Unie schreef in 2007 voor dat er binnen 30 kilometer een station met assistentie moet zijn. Die eis is in de nieuwste wetgeving echter weer losgelaten. Toch gaat Nederland gewoon door met uitbreiding van de assistentieservice, waardoor de afstand gemiddeld op zo'n 15 kilometer komt te liggen. De vooraanmeldtijd hier, namelijk één uur voor de assistentie begint, behoort tot de kortste in Europa. NS zet op verzoek van belangenorganisaties dit jaar en volgend jaar een volgende stap: ze breidt in de avond en de nacht, zeg maar de wat lastigere tijden, de tijden waarop assistentie kan worden verleend uit. Dat is ook heel goed.

Ik kom op het belangrijke thema van de sociale veiligheid. Ik blijf het hierover met de heer Madlener eens. Dit is echt een kernthema binnen het openbaar vervoer. Immers, als het vervoer niet veilig is, dan is het ook niet aantrekkelijk, noch voor de mensen die er werken, noch voor de mensen die ermee willen reizen. De heer Madlener heeft gevraagd of die 10 miljoen structureel kan worden. Dat kan ik niet beloven. Ik heb net al gezegd dat ik eerder al een hoop financiële wensen van de Kamer heb gezien. Ik heb geprobeerd om met dit eenmalige bedrag iets in beweging te krijgen wat moeilijk zat, wat vastzat. Ik vind ook dat NS dit vanuit de concessie zelf moet oppakken. Het is dus ook een kwestie van afwegingen maken binnen het bedrijf. NS doet overigens echt goede dingen op dit vlak en besteedt er ook al veel meer geld aan. Dat zie ik ook. Ik kan nu echter niet toezeggen dat dit bij Voorjaarsnota geregeld zal zijn. Mevrouw Veldhoven zei dat ze een interessante dekking had gevonden, maar ik had niet de indruk dat die al binnen mijn begroting was gevonden, althans dat

suggereerde ze in ieder geval niet. Ik heb die dekking nog niet. Het gaat, langjarig gezien, wel om een fors bedrag. Ik kom op het cash betalen. Soms zie ik weleens berichten in de media verschijnen waarin staat dat afschaffing van het cash betalen een probleem is omdat de mogelijkheid van cash betalen er volgens de wetgeving moet zijn. Dat is niet waar. Dat moet ik hier één keer even goed uitspreken. Men kan dat gewoon afschaffen. Als je dat doet, moet je het wel goed doen. Dat ben ik met de heer Van Helvert eens. Je moet de mensen er dan op voorbereiden en er goed over communiceren. Het kan een bijdrage zijn.

De voorzitter:
Staatssecretaris ...

Staatssecretaris **Dijksma:**
Mag ik nog twee dingen noemen? Dan ben ik klaar met dit blok.

De voorzitter:
Door de stemmingsbel is het niet te verstaan. Die bel duurt wel een minuut. Ik vrees dat ik de vergadering nu moet schorsen voor de stemmingen, die vrij kort zullen duren. Daarna kunt u uitvoerig verdergaan met de beantwoording. Het is altijd heel vervelend, ook voor de journalisten. Het spijt mij heel erg, maar de stemmingen gaan nu eenmaal voor in het kader van het landsbelang.

De vergadering wordt van 15.39 uur tot 15.52 uur geschorst.

De voorzitter:
We zijn beland bij het blok «sociale veiligheid» en zijn daarmee halverwege de beantwoording.

Staatssecretaris **Dijksma:**
Hierna heb ik nog maar één blok, dus het komt echt goed, voorzitter. Dit blok gaat over de sociale veiligheid en agressie. De heer Van Helvert sprak over de aangenomen motie waarin de regering wordt verzocht om een onderzoek naar bewapening en toepassing van geweldsmiddelen. De heer Van der Steur, de Minister van V en J, heeft inmiddels een brief daarover gestuurd aan de Kamer. Hij heeft het gesprek gevoerd met NS. Daarin is aangegeven dat er geen aanleiding gezien wordt om de bevoegdheden uit te breiden of om aanvullende geweldsmiddelen in te zetten. We hebben dat debat al eerder gevoerd. Dat komt omdat sommigen van de mensen die in deze situatie zitten, zeggen: als je mij extra geweldsmiddelen geeft, kunnen die ook tegen mij ingezet worden. Het is dus een heel broos debat. Dit is gecheckt, ook op basis van de motie. De Minister van V en J heeft de Kamer daarover bericht.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Doel van de motie was niet om die mensen wapens te geven, maar om te onderzoeken of de zaken die de teams van Veiligheid & Service op dit moment moeten doen, nog wel passen bij hun bevoegdheden en middelen. Als je er dan achter komt dat dit misschien niet zo is, bijvoorbeeld omdat de politie, die hen opleidde, vindt dat dit niet het geval is en zij zich er niet meer happy bij voelen, dan zou een oplossing kunnen zijn om hun wapens te geven. Dat is niet iets wat we in ieder geval niet willen doen. Je zou ook kunnen zeggen dat die mensen taken verrichten die normaal gesproken een politieagent zou moeten doen. Als dat het geval is, dan moeten er misschien andere zaken ingezet worden. Nu richt de reactie van de Staatssecretaris op de motie zich op de vraag of die mensen extra wapens moeten krijgen, terwijl dat niet het eerste verzoek was in de motie.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik herinner me het debat nog vrij levendig. Het ging onder andere over het inzetten van extra bewapening. Overigens is het echt de Minister van V en J, die in samenhang met bevoegdheden van zowel de politie als bijvoorbeeld boa's, moet beoordelen of die moet worden gewijzigd. Dat gesprek is op basis van de motie met NS gevoerd. De uitkomst is niet anders dan wat de Minister aan de Kamer heeft gemeld. Mocht de heer Van Helvert van mening zijn dat daar met hem over moet worden gesproken, dan moet hij dat ook met hem doen. De heer Van Helvert haalt er dingen bij waarvan ik begrijp dat hij dat doet, maar die zaken hebben in een bredere context te maken met de vraag hoe wij onze veiligheid organiseren. Ik zou de heer Van Helvert daarnaar willen verwijzen.

De heer Van Helvert heeft gevraagd om een factcheck van het aantal incidenten. Ik heb toegezegd dat we dat zouden bekijken. Ik heb dit punt laten toevoegen aan de evaluatie van het maatregelenpakket. We zullen daarin ook de vraag meenemen of het beeld van de dalende lijn terecht is. Binnenkort wordt de evaluatie opgeleverd door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van V en J. Dat loopt via die route. Dat wordt gewoon gedaan. Dat was het verzoek in de motie; dat was terecht.

Een noodnummer is een interessante gedachte. Bij V en J en de politie wordt hier al naar gekeken, ook in relatie tot de politiemeldkamer. Dit punt heeft de aandacht. Op dit moment wordt het onderzocht.

De heer Houwers vroeg hoe we ongenode gasten kunnen weren. In het pakket van 2015 zaten al maatregelen, namelijk een stationsverbod en een reisverbod. Die verboden worden geregeld door vervoerders toegepast. Er zijn vanaf het vierde kwartaal van 2015 tot 1 april 2016 negentien stationsverboden uitgedeeld. Dat is het laatste cijfer dat ik heb sinds de tijd dat het is ingevoerd. Reisverboden worden door alle vervoerders opgelegd. We weten dat NS dit 13 keer heeft gedaan in de periode van het vierde kwartaal van 2015 tot 1 april 2016 en dat bijvoorbeeld de RET dit 30 à 40 keer per jaar doet.

Het laatste blok gaat over het goederenvervoer. Er zal uitgebreid, zowel bij het Verantwoordingsdebat als wellicht op een ander moment, gediscussieerd moeten worden over het rapport van de Rekenkamer over de Betuweroute. Ik ben het met de Kamer eens dat het informeren van de Kamer altijd tijdig, toegankelijk en inzichtelijk moet gebeuren. Dit is niet alleen een kwestie van cijfers laten zien, maar ook een kwestie van de context zo veel mogelijk laten zien. De Rekenkamer laat zien wat het Rijk sinds 2006 heeft uitgegeven aan de exploitatie van de Betuweroute. Die kosten zijn inderdaad hoger dan was voorzien. Deels komt dit overigens – daarmee duik ik even in de techniek – omdat de Rekenkamer een langere periode beschouwt dan men oorspronkelijk had voorzien. In 2006 was de gedachte: we gaan tot 2013 voorspellen wat ongeveer het bedrag moet zijn. De Rekenkamer heeft, en dat snap ik, uiteraard ook naar de jaren daarna gekeken. Daarnaast geldt dat er gewoon tegenvallers zijn in die periode daarvoor. Voor een deel gaat de discussie daar ook over. De Kamer heeft in de begrotingsstukken cijfers omtrent de exploitatie wel steeds gepresenteerd gekregen. Er werden door enkele woordvoerders termen gebruikt waarin ik niet in alle gevallen wil meegaan. Het gaat niet zozeer over de vraag of de informatie gegeven is – daarover kunnen we heel lang discussiëren – maar het gaat er meer over dat het voor de Kamer niet altijd inzichtelijk was dat de informatie er was. Dat is denk ik het punt. Dat moeten we gewoon beter doen, zoals we in de bestuursreactie ook hebben aangegeven. Dat geldt overigens niet alleen voor het onderwerp van de Betuweroute, maar ook wel voor een aantal onderwerpen die we eerder bij de kop hebben gehad. Het is belangrijk dat we vroegtijdig risico's transparant maken.

Er zijn ook vragen gesteld waarop ik nu hoop meer praktisch antwoord te kunnen geven. Zo vroeg de heer Van Helvert hoeveel de exploitatie van de

Betuwerroute kost. In het PwC-rapport, dat vorig jaar september aan de Kamer is gestuurd, staat bijvoorbeeld dat de exploitatie van de Betuwerroute tussen de 20 miljoen en 40 miljoen euro per jaar netto zal kosten. In het beheerplan van ProRail voor het jaar 2016, dat de Kamer ook heeft gekregen, is een bedrag voor onderhoud van de Betuwerroute opgenomen van 37 miljoen exclusief btw. PwC tekent daarbij overigens aan dat de verwachte opbrengsten van de gebruiksvergoeding mogelijk zijn overschat – men heeft zich iets te rijk gerekend – en dat sommige onderhoudskosten juist te laag zijn ingeschat. Voor deze en andere risico's is er al een risicoreservering gemaakt. Die heeft de Kamer ook bij de aanbieding van het PwC-rapport in september gekregen.

De heer Van Helvert vroeg of we een totaaloverzicht kunnen geven van alle uitgaven aan de Betuwerroute. Ik heb begrepen dat er nog een schriftelijke ronde komt, wat ik ook snap, en stel voor dat we dat daarin meenemen. De Kamer zal er ongetwijfeld opnieuw naar vragen. We kunnen daarin de vragen beantwoorden.

Er is gevraagd hoe we een betere en efficiënte benutting van de beschikbare ruimte voor het vervoer op het spoor regelen. Daarop kom ik zo meteen nog terug, want ik wil eerst nog twee andere vragen beantwoorden. De eerste vraag is of we ook onderzoek kunnen doen naar de modal shift. Dat lijkt mij een goed idee. De Kamer moet zich realiseren – dat zit ook in de bestuurlijke reactie naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer – dat het punt is dat in de tijd dat de Betuwerroute werd voorgesteld, er ook van uitgegaan is dat er flankerend beleid zou zijn waarmee het vervoer op de weg onaantrekkelijker zou worden gemaakt. De heer Madlener vroeg met plezier naar de modal shift, maar daar krijgt hij dan wel rekeningrijden voor vrachtwagens voor terug. Ik ga dit onderzoek doen, maar ik voorspel – ik waag mij niet zo vaak aan een voorspelling, maar deze durf ik nog wel aan – dat daaruit zal blijken dat wanneer je het vervoer over het spoor aantrekkelijker wilt maken, dat automatisch betekent, zoals oorspronkelijk ooit is bedacht, dat het vervoer op de weg onaantrekkelijker, duurder, moet worden. Dat is een van de zaken waar indertijd om politieke redenen van is afgezien. Dat kan, en dat is prima, maar dat heeft ook effect gehad op de tweede vraag, namelijk of de lijn ooit rendabel wordt. Ik zeg alvast dat dit bij ongewijzigd beleid niet gaat gebeuren. Overigens is de A2 ook niet rendabel, heb ik mij laten vertellen, maar we hebben die wel. De Kamer is daar ook blij mee, net als ik.

Het punt is dat een deel van de modalshiftbenadering van indertijd niet in gang is gezet. Dat was ook omdat er politiek gezegd is, door een meerderheid van de Kamer, dat men een aantal van de consequenties daarvan niet wilde. Zo wilde zij afzien van een heffing voor vrachtverkeer. Dat is op zichzelf een politiek volkomen legitieme keuze, maar die heeft ook consequenties. Die zie je hierin terug. Iedereen die nu heel moeilijk kijkt – ik begrijp dat ook – moet daar ook even over nadenken. Ik wil best toezeggen dat ik zo'n onderzoek doe. Het lijkt voor de volgende periode interessant om dat ten minste in beeld te brengen. Daar wordt nu vrij breed om gevraagd, dus dat kunnen we wat mij betreft ook doen. Maar de Kamer moet zich dat wel realiseren. Die bijsluiters zit er dan wel ergens in, niet omdat ik dat wil, maar omdat dit nu eenmaal de realiteit is.

De heer **Houwers** (Houwers):

Een van de overwegingen bij de Betuwerroute was toch de modal shift, waarbij je verkeer van de weg haalt, niet door het duurder te maken, maar omdat de trein een aantrekkelijk alternatief zou zijn. Zo spreken we nu ook met elkaar over meer gebruik maken van water als mogelijkheid voor vervoer van vracht. Ik vind het dan een enigszins wonderlijke redenering dat je niet zou willen zien wat het effect is zonder die verkeerslijn duurder te maken. Als er dan helemaal geen verschuiving heeft plaatsgevonden, weten we dat met elkaar. Dat leidt er wat mij betreft niet automatisch toe

dat ik vervoer via de weg duurder wil maken, maar ik wil wel inzicht hebben in het effect van de Betuweroute. Ik vraag de Staatssecretaris om dat onderzoek te doen en er niet automatisch de conclusie eraan te verbinden die zij nu eraan verbindt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, ik vind dat het onderzoek moet plaatsvinden zonder dat ik van tevoren al allerlei conclusies trek. Anders is het geen onafhankelijk onderzoek. Ik geef wel mijn verwachting mee. Het punt is dat het in de tijd van de aanleg van de Betuweroute natuurlijk wel de verwachting was dat er sprake zou zijn van flankerend beleid. Daarvan zijn de berekeningen wat betreft de effectiviteit van die lijn uitgegaan. Als je tijdens de rit de spelregels verandert, heeft dat ook gevolgen voor de effectiviteit van de lijn. Daarmee is niet gezegd dat er met de komst van de Betuweroute geen verschuiving heeft plaatsgevonden van de weg naar het spoor. Dat zal ongetwijfeld in beeld gebracht kunnen worden, maar de beoogde maximale verschuiving is natuurlijk toch minder aanwezig geweest omdat een van de maatregelen die als flankerend beleid werd gezien, om allerlei politieke redenen niet is uitgevoerd. Zo heeft de politiek uiteindelijk effect op de effectiviteit van bepaalde kwesties. Dat kan, en dat zijn ook reële afwegingen, maar we moeten dat wel onder ogen willen zien. Dat is het enige wat ik zeg. Als de heer Houwers mij vraagt om opnieuw te bekijken hoe de modal shift verder verbeterd kan worden – daar vraagt hij om; hij vraagt niet alleen of die er is, maar ook of die beter kan – dan voorspel ik dat dit ook zal leiden tot voorstellen voor bijvoorbeeld flankerend beleid, zoals de Kamer die eerder heeft afgewezen. Dat is mijn voorspelling, en ik denk dat dit ook wel uit het onderzoek zal blijken. Iedereen kan dan zeggen: alles afwegende, blijven we dat afwijzen. Dat kan, maar sommigen kunnen ook zeggen: misschien moet ik er nog eens over nadenken. Dat moet in een volgende periode ook gewoon gebeuren. Ik wil best dat onderzoek nu in beeld gaan brengen omdat ik denk dat het nuttig is, ook in de richting van een nieuwe kabinetsperiode, om dat nog eens scherp op het netvlies te hebben. Tegen iedereen die zegt dat de lijn niet rendabel is, terwijl dat wel de bedoeling was, zeg ik dat we daar ook zelf invloed op hebben uitgeoefend. Dat probeer ik over te brengen.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ik wil dan toch de volgende opmerking maken. Ik spreek natuurlijk niet namens de commissie, maar ik vind toch dat onderzocht moet worden wat er tot nu toe gebeurd is en wat er veranderd is. Wat is er aan verkeer van de weg gehaald dat vervolgens via de trein is gegaan? Meten is weten. Ik ga niet op voorhand zeggen wat de stellingname zal zijn als dit onderzocht wordt, maar ik vind het niet onterecht dat wordt bekeken wat de effecten zijn van het op de een of andere manier duurder maken van het wegverkeer, het goedkoper maken of sponsoren van het treinverkeer et cetera. Kortom, ik wil alle mogelijkheden hebben om die naast elkaar te kunnen zetten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zeker, en daar ben ik het ook mee eens; ik denk dat dat heel nuttig is. Wij grijpen niet in, maar wat is de verwachting? Als het met het derde spoor in Duitsland beter gaat, zullen wij hopelijk weer een toename zien. Dat moeten wij wel zo veel mogelijk met elkaar in beeld brengen. Ik ben er dus van harte voor om die verschillende opties naast elkaar te leggen.

De heer **Smaling** (SP):

Ik ben blij dat het punt zo naar voren komt, want ik heb daarover een batterij aan schriftelijke vragen liggen. Die zullen nog wel worden beantwoord, in ieder geval voor een deel op een manier die mij zal aanspreken. Hoe breed zal de Staatssecretaris dit doen? Worden in deze

studie ook de binnenvaart en zelfs de luchtvaart meegenomen? Kun je daar een kosten-batenanalyse op loslaten waarin ook de milieu en klimaateffecten worden meegenomen? Of moet ik het me niet zo groot voorstellen? Overigens zou dit een ontzettend leuke klus zijn voor het PBL.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar uiteindelijk moet die ook op tijd klaar zijn en enigszins behapbaar blijven. Misschien mag ik hierop terugkomen in ons schriftelijk verkeer over dit onderwerp; ik zal de Kamer meenemen in de vraag wat ik wil laten onderzoeken. Als zij dat dan niet goed genoeg of niet breed genoeg vindt, kunnen wij daar tijdens het debat over spreken. Is dat een goed idee?

Mevrouw De Boer heeft met een collega een set schriftelijke vragen gesteld over de efficiënte benutting van het spoor in meer algemene zin voor het goederenvervoer op dit moment. Zij heeft erop gewezen dat nu 70% tevoren moet worden aangevraagd en dat de flexibele ruimte maar beperkt is. De vraag is wat je moet doen als je op het laatste moment capaciteit nodig hebt. ProRail houdt nu al rekening met ad-hocaanvragen voor de capaciteit voorafgaande aan het verdeelproces; het gerealiseerde verkeer wordt opgehoogd met minimaal 50%. In de praktijk liggen op vrijwel alle corridors twee keer zo veel treinpaden voor goederenvervoer als nodig zijn. Daardoor is er voldoende flexibele ruimte, maar het is soms lastig als iedereen tegelijk vervoer op hetzelfde moment wil. Dan ontstaan er problemen.

Ik vervolg met het vervoer van gevaarlijke stoffen en de vragen waarom wij een basisnetsysteem hebben en wat dit betekent. Aan het vervoer van gevaarlijke stoffen worden zowel internationaal als nationaal strenge eisen gesteld. Via de risicoplafonds in de Wet basisnet sturen wij op beheersing van de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen, bijvoorbeeld op de Brabantroute. Wij hebben recentelijk de eerste resultaten ontvangen van de benutting van het basisnet op de trajecten die als omleidingsroute worden gebruikt in verband met de werkzaamheden aan het derde spoor in Duitsland. Hieruit blijkt dat in enkele gevallen op een aantal routes sprake is van overschrijding van de risicoplafonds. Je kunt dat pas achteraf vaststellen en niet van tevoren helemaal voorspellen. Dit betekent dat er op korte termijn actie moet worden ondernomen. Wij brengen in overleg met de sector nu de oorzaken van die overschrijdingen in kaart en de maatregelen die wij kunnen nemen. Ik zal de Kamer daarover op korte termijn berichten.

Mevrouw De Boer sprak over het transitieverkeer naar bijvoorbeeld België en Duitsland dat niet per se van Nederlandse verladingsafkomstig is. Het vrije verkeer van goederen is een basisbegrip van onze marktunie. Ik kan dus niet zomaar zeggen: dat vervoer mag niet. Uiteindelijk moet ProRail als een soort «honest broker» – dat is toch wel het woord van ons voorzitterschap – de capaciteit verdelen, want anders komt men echt in de problemen. Wij moeten dus iets doen. Ik zal de Kamer daarover berichten, maar dan moeten wij ook precies weten wat de oorzaak van die overschrijdingen is. Ik ben het eens met de heer Smaling en mevrouw Van Veldhoven als zij zeggen dat wij dit systeem niet voor niets hebben. Het vervoer van gevaarlijke stoffen is risicovol, maar wij willen die risico's op een intelligente manier zo veel mogelijk beperken; dat zijn wij aan onze burgers verplicht. Wij gaan het gesprek met de vervoerders aan en de Kamer krijgt een verslag van het verloop daarvan en een voorstel.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik hoop dat dit voorstel ook enigszins behelst dat wij dat vervoer mogelijk blijven maken of dat wij anders misschien zelfs moeten durven kijken naar de Wet basisnet. Wij hebben een en ander gedaan om de mensen die langs het spoor wonen, de geruststelling te geven dat dit aan een maximum is gebonden – en daar staan wij allemaal faliekant achter –

maar als dit leidt tot een toename van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, spannen wij het paard achter de wagen. Dat is risicovoller. Bovendien heeft dit gevolgen voor de industrie in Zeeland, Moerdijk, Rotterdam en noem maar op, want als die stoffen niet meer kunnen worden vervoerd, dreigt de werkgelegenheid in Nederland in gevaar te komen. De transit van Belgische goederen over ons spoor gaat dan wel ten koste van onze bedrijvigheid. Ik wil dit nu toch signaleren. Het zal goed zijn als de Staatssecretaris als zij daarop terugkomt, ingaat op de vraag hoe wij dit op een positieve manier kunnen oplossen. Misschien moeten wij overgaan tot een bijstelling van de plafonds die wij eerder hebben gesteld in de Wet basisnet, want Duitsland en België kennen deze wetgeving niet. Wil de Staatssecretaris daarbij meenemen dat wij die goederenpaden met België en Duitsland afstemmen, want nu gaan de goederen allemaal via Venlo omdat dat sneller en goedkoper is? Bovendien heeft Duitsland het ook liever via die route. Hier zitten echt veel haken en ogen aan, maar ik vraag de Staatssecretaris om hier met een positieve blik naar te kijken en met een voorstel naar de Kamer te komen hoe wij dit wel mogelijk kunnen maken zonder dat dit ten koste gaat van onze industrie.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik wil hierover drie opmerkingen maken. Ik ga geen compromissen sluiten op het gebied van veiligheid. Als het voorstel van mevrouw De Boer is: ga met die normen aan de slag, is mijn antwoord: dat ga ik niet zomaar doen. Die normen zijn er niet voor niets. De tweede opmerking is dat ik geen buitenlandse verladers van onze spoorwegen kan weren. Dat zal ik dus ook niet doen. Iedereen die meeluistert – ik weet hoe het werkt – weet nu wat het speelveld is. Mevrouw De Boer vraagt vervolgens terecht of ik alle denkbare creativiteit wil aanwenden om het vervoer over het spoor zo veel mogelijk zijn weg te laten vinden. Daarop is mijn antwoord ja. Zij heeft gelijk: wij willen liever niet dat dit vervoer zich van het spoor naar de weg verplaatst. Daarnaast geldt dat wij het bedrijfsleven zo veel mogelijk van dienst willen zijn en daarvoor willen wij de vervoersstromen zo goed mogelijk op gang houden.

Dit neemt niet weg dat de norm nu op een aantal trajecten wordt overschreden. Ik moet er de vinger achter krijgen waar dit nu precies aan ligt. Ik zal alle creativiteit en kracht waarover wij samen met de vervoerders beschikken, inzetten om te zoeken naar een oplossing. De Kamer mag mij daarop aanspreken, maar ik ga niet marchanderen met normen. De situatie in Nederland en Duitsland is niet in alle gevallen vergelijkbaar. Wij hebben een heel druk bereden spoor en het vervoer – zeker op de Brabantroute – gaat vaak door bewoond gebied. Dat vraagt ook echt iets van ons. Het overleg met Duitsland en België is goed en dat zal hierbij worden betrokken. Onder die condities zal ik een maximale inspanning leveren om dit op te lossen. Ik zie echter een paar harde grenzen waar wij nu niet overheen moeten gaan.

De voorzitter:

Mevrouw De Boer heeft een vervolgvraag. Ik zie dat de heer Van Helvert ook een vraag heeft, maar hij heeft geen mogelijkheid tot interrumpen.

Mevrouw De Boer (VVD):

Wij delen de zorg, want het moet veilig. Het punt is echter dat wij de normen misschien wel te scherp hebben gesteld. Als die leiden tot vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, is het risico nog groter. Dan kunnen wij wel normen hebben voor het spoor, maar dan lopen wij daar een groter risico. Ze kunnen ook leiden tot het verdwijnen van industrie uit Nederland. Wij moeten daar toch goed met elkaar over spreken. Ik maak mij echt ernstige zorgen. Ik vraag de Staatssecretaris om hier met een open blik naar te kijken. Ik vertrouw er heus wel op dat zij het

maximaal haalbare zal doen, maar ik vraag toch om een open blik, zeker in de huidige situatie van de omleidingen doordat Duitsland nog niet klaar is met het derde spoor aan Duitse zijde. Ik wacht de eerste reactie af, maar ik overweeg hierover een motie in te dienen. Misschien vraag ik in tweede termijn een VAO aan. Ik vraag toch om een open blik in plaats van star vasthouden aan die normen.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb altijd het idee dat als je veiligheidsnormen met elkaar afspreekt, die er niet voor niets zijn. Er is geen sprake van starheid; ik wil juist alle creativiteit aanwenden om dit op te lossen. Ik ben het ermee eens dat wat over het spoor kan worden vervoerd, ook over het spoor moet worden vervoerd. Dit gesprek begint echter niet met het uitgangspunt dat wij misschien ooit te strikte normen hebben afgesproken. Ik meen dat die risico's in het verleden terecht heel scherp in beeld zijn gebracht. Wij hebben die veiligheidsnormen omdat onze omstandigheden daarom vragen. Wij hebben namelijk een extreem druk bereden spoor, het drukst bereden spoor van heel Europa. Ons spoor gaat veel door en langs bewoond gebied. Ik zal straks nog ingaan op de opmerkingen over trillingen en geluid. De leden spreken mij daar namens de omwonenden ook op aan. Namens diezelfde omwonenden zullen wij er ook voor zorgen dat het veilig blijft, want dat hoort er wel bij. Ik zal echt met een open blik aan de slag gaan, in die zin dat wij gaan doen wat kan. Ik ben daar nooit kinderachtig in en de Kamer mag mij daarop aanspreken. Als het niet lukt om daaruit te komen, treffen wij elkaar weer in deze zaal. Ik zeg echter niet op voorhand iets wat ik niet verstandig vind. Als de Kamer er anders over denkt, hoor ik dat wel, maar mijn advies is nu om het niet op die manier te doen.

Dan komen wij als vanzelf bij trillingen en geluid. Ik ben zelf niet naar de Hofstraat geweest, maar een van mijn trouwe en goede mensen is daar geweest. Er is een gesprek gevoerd met de bewoners en vertegenwoordigers van de gemeente en de provincie. Dit gesprek wordt in juni voortgezet. Ook hier wordt met een positieve, open en creatieve inzet bekeken wat kan.

De heer Houwers heeft gevraagd of wij inzicht hebben in de gezondheidseffecten van trillingen. Ja, dat inzicht is verkregen in een RIVM-onderzoek. Daaruit blijkt dat de trillingen niet zo sterk zijn dat zij leiden tot schade aan gebouwen. Met de brief van eind vorig jaar hebben wij het RIVM-rapport aangeboden en toegelicht. De conclusie is dat trillingen op zichzelf gezondheidseffecten hebben, maar ook dat er meer studie nodig is om vast te stellen wat je moet doen om die te verhelpen en wat het meest effectief is. Dat loopt nu.

De heer Van Helvert heeft gevraagd naar trillingen als gevolg van vierkante wielen. Het is waar dat het onderhoud van treinen invloed heeft op het voorkomen van trillingen. Personentreinen worden stelselmatig onderhouden. Goederentreinen komen uit heel Europa en dat is ook hier weer de bottleneck. Dit betekent dat wij daar nog wel eens last van hebben. ProRail meet de onderhoudstoestand van de wielen en zet, als dat nodig is, ook wagons aan de kant. Dat hoort er ook bij.

De heer Smaling heeft gevraagd of ik, als dat nodig is, wil bemiddelen tussen ProRail en de gemeenten als er klachten zijn over geluidhinder. Wij kijken al in goed overleg met verschillende gemeenten – ik zou het liever zo noemen – naar de vraag welke geluidsmaatregelen moeten worden genomen. Daarbij worden de wettelijke normen aangehouden. De programma's worden nu gebundeld uitgevoerd om zodoende ook aanbestedingsvoordelen te verkrijgen. Daar wordt dus echt aan gewerkt. Mevrouw Van Veldhoven heeft nog gevraagd naar een normbedrag.

De heer **Smaling** (SP):

Ik vind het fijn dat daaraan wordt gewerkt, maar het voorbeeld van Hilversum dat ik in mijn inbreng heb gegeven, is al jaren oud. Daar is in 2007 een extra perron aangelegd en sindsdien hebben de mensen er last van. Ik weet niet hoe dat is in de andere plaatsen die ik noemde. De mensen die naar de Staatssecretaris luisteren, denken nu misschien: er wordt aan gewerkt, maar er wordt niet aan gewerkt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zal dat nagaan. Ik moet vragen hoe dat precies in deze casus zit, want dat weet ik niet uit mijn hoofd.

De heer Smaling heeft verder gevraagd of er nog verdere stappen worden gezet. In een brief van 29 februari jongstleden wordt gesteld dat aan het einde van dit jaar de resultaten bekend worden gemaakt van het onderzoek van ProRail naar de neveneffecten van maatregelen op het terrein van trillingen. Dan komen ook de uitkomsten van het vervolgonderzoek van het RIVM beschikbaar waarover ik al sprak in antwoord op de vraag van de heer Houwers.

Dan kom ik op het normbedrag. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe ik daaraan kom. Het antwoord is: uit onderzoek. Wij verzinnen dit niet zelf. Dit is de uitkomst van een uitvoerige studie. Er wordt nu wel onderzocht of dit nog verder kan worden verfijnd. Het is dus werk in uitvoering. Zodra ik iets meer weet, kom ik hierop terug.

Voorzitter. Dit is het einde van mijn antwoord in eerste termijn.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Veldhoven heeft nog een vraag. Mevrouw De Boer heeft nog een onbeantwoorde vraag. Dit kan allemaal in tweede termijn, hoewel die wel kort is. Mevrouw Van Veldhoven in eerste instantie?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had inderdaad een paar onbeantwoorde vragen en ook nog een interruptie. Die ga ik gebruiken voor sociale veiligheid. Als je met mensen praat die er elke dag mee te maken hebben, is dat een indrukwekkend punt. Er is gesuggereerd om te kijken naar de risico's bij ochtendtreinen en om te werken met een conducteur en een medewerker veiligheid en service. De Staatssecretaris en ik hebben een discussie gevoerd over mogelijkheden om de financiële bijdrage te verlengen. Bij de Voorjaarsnota zal uitkristalliseren of daar een meerderheid voor is. Los daarvan kunnen we met het geld dat er nu is, onderzoeken of er met de optie van een conducteur en een medewerker veiligheid en service sneller kan worden gewerkt met twee mensen op een trein. Kunnen die ochtendtreinen, die volgens de mensen in de praktijk een probleem zijn, daarmee worden bediend? Is de Staatssecretaris bereid om dat te onderzoeken?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Misschien is het goed om even te vertellen hoe we dit doen. We hebben een heel breed overleg. Daar zitten de vervoerders bij, maar ook vertegenwoordigers van de bonden en allerlei reizigersorganisaties. Daar bespreken we steeds of we met die maatregelen op het goede spoor zitten. Ik mag van mijn politieke assistent geen woordgrappen meer maken, maar dat lukt gewoon niet. Sorry, Guido. Het is zo verleidelijk bij dit onderwerp dat ik er niets aan kan doen.

De **voorzitter**:

Eerder bedacht u ze waarschijnlijk zelf.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Zolang ik er zelf niet het hardst om lach, gaat het nog goed, denk ik. Anyway, het lijkt mij prima om dit type ideeën in het volgende overleg in

te brengen. Dat wil ik best doen, maar ik vind wel dat het echt gedragen moet worden door de groep mensen die ermee werkt. Als zij dat zelf een goed punt vinden, kunnen wij dat verder bespreken. Dat is mijn reactie op het voorstel van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De Staatssecretaris en ik zitten helemaal op één lijn. Het gaat om de suggesties van mensen die in de praktijk tegen dingen aanlopen. We doen het voor hen en niet voor ons. Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat zij dat daar wil bespreken. Ik vraag haar om concreet toe te zeggen wanneer zij erop terugkomt. Er is een suggestie gedaan een noodnummer, maar dat ligt er al een tijd en daar wordt naar gekeken. Ik wil op een gegeven moment wel weten of het gebeurt of niet. Worden deze suggesties ingebracht? Wat komt er dan terug? Gaan we het doen of niet? Hetzelfde geldt voor de praktijkvoorbeelden waar de Staatssecretaris het over had, zoals de. De machinist met wie ik ben meegereden, had toevallig ook een paar suggesties. Ik ben wel benieuwd welke maatregelen er in de praktijk genoemd zijn, niet omdat wij dat moeten overdoen, maar omdat ik graag wil zien wat eruit komt. Wat kunnen wij daarvan verwachten? Dan kunnen we de politieke back-up geven als er eventueel moeilijke knopen moeten worden doorgesneden om die maatregelen te realiseren. Wanneer komt de Staatssecretaris met die informatie bij ons terug?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik was even aan het overleggen over het tijdschema dat wij hebben bij dit thema. We hebben voor de zomer nog een wat kleiner overleg en na de zomer een wat groter overleg. Mijn idee is om de Kamer daarna, dus dat zal uiterlijk in oktober zijn, te informeren over de voortgang en over de brede mogelijkheden. Ik zal dan ook specifiek rapporteren over de nu naar voren gebrachte punten. Die is sowieso altijd goed en die moeten we zo veel mogelijk toepassen. Daar ben ik ook een voorstander van.

De **voorzitter**:

Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik constateer dat er behoefte is aan een korte tweede termijn, met een spreektijd van twee minuten en één interruptie. We hebben afgesproken dat de vergadering tot half zes duurt en dat moeten we kunnen halen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik wilde eerst een opsomming geven van de vragen die nog niet beantwoord zijn, maar het is zonde als dat van mijn tijd afgaat. Dan bespaar ik u de moeite om die dingen te noemen. Ik had gevraagd naar mogelijkheden om de metro te laten doorrijden over bestaand spoor. Hoe zit het met het onderzoek naar de verhoging van het voltage? In het CPB-rapport werd vorige week genoemd dat er 40% kan worden bespaard door het doelgroepenvervoer voor mensen met een beperking of met een handicap te integreren in het openbaar vervoer. Kan de Staatssecretaris daarover van gedachten wisselen met haar collega van Volksgezondheid? Dat zou een interessante besparing zijn qua financiën. Kunnen we dat in gang zetten of daar onderzoek naar doen? Het veiligheidsniveau op het spoor is gebaseerd op het goederenvervoer, maar dat vindt niet overal plaats, dus dan zou je met een lager onderhoudskostenniveau toekunnen. Dat waren de vragen die in eerste termijn waren blijven liggen. Dan kom ik op mijn tweede termijn, die ik kort houd. Ik was erg enthousiast over het voorstel van mijn buurman, de heer Hoogland, om de ICE door te laten rijden naar Amsterdam. Het internationaal personenvervoer op het spoor is geliberaliseerd, dus die ruimte kan aangevraagd worden. Het is aan ICE om dat te doen. De Staatssecretaris komt nog voor de zomer terug op de tekorten bij de beheers- en onderhoudsreeksen, dus

die vraag laat ik even liggen. Ik wil graag een VAO aanvragen over de doorzettingsmacht open data, zodat ik naar aanleiding van een motie hierover van gedachten kan wisselen met de Staatssecretaris. We hebben het gehad over de prestatie-indicatoren van de NS. Ik snap er geen bal van dat de klanttevredenheid in de nieuwe methode van 75% naar 68% moet. Misschien kunnen we daar nog een keer op terugkomen, want ik snap geen bal van de redenering dat dezelfde ambitie overeind blijft, als het percentage van 75 naar 68 gaat. Een positief punt is dat er dedicated machinisten op de hsl worden gezet. We hebben een gezellige ochtend bij de hsl gehad met collega Smaling. We hebben gezien dat het vrij ingewikkeld is om van het ene naar het andere systeem over te gaan. Ik heb een motie ingediend over het invoeren van het rondje om de kerk op het spoor, zodat conducteurs worden opgeleid om bepaalde trajecten goed te kennen. Ik ben blij dat er met een open blik wordt gekeken naar het goederenvervoer. We moeten daar goed naar kijken, want vervoer over de weg is echt gevaarlijker en brengt meer risico met zich dan over het spoor. We zitten er niet op te wachten dat de normen worden overschreden die we zelf net hebben vastgesteld. Ik signaleer wel het probleem dat onze industrie hierdoor in gevaar kan komen. Dat zou ik toch echt willen voorkomen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik wil een vraag stellen over een belangrijk punt, dat anders in de lucht blijft hangen. De suggestie is dat aan de ene kant de industrie door moet, en dat snap ik. Aan de andere kant hebben we het belang van mensen die aan het spoor wonen en die niet willen dat er gevaarlijke stoffen langs de achtertuin worden vervoerd. Dat zijn buitengewoon complexe zaken. Er zijn ingewikkelde berekeningen over de kans dat er een keer in de honderd miljoen jaar een ontploffing plaatsvindt. Dat raakt aan wat de essentie is van de woonomgeving voor mensen, namelijk de veiligheid. Het is nogal wat als dat op de schop wordt genomen. Mijn vraag is wat mevrouw De Boer wil bekijken of veranderen, want dat is mij niet helder geworden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Nederland kent de Wet basisnet. Duitsland en België kennen die niet. We hebben ook flankerend beleid vastgesteld, zoals het BLEVE-vrij rijden. Er moet nog een debat over Tilburg worden gevoerd. Er zijn heel veel aanbevelingen gedaan over flankerend beleid om het vervoer over het spoor zo veilig mogelijk te maken. We moeten bekijken hoe ver we daarmee kunnen komen. Het heeft niet mijn voorkeur om af te stappen van de normen die wij hebben vastgesteld, maar ik signaleer als probleem dat het risico hoger wordt als het vervoer over de weg verdwijnt, en dat gaat gebeuren. Vertelt u dat maar eens aan de mensen die langs die weg wonen of die over die weg rijden. Ik ben laatst mee geweest met de ILT, die vrachtwagens aanhoudt waar echt gevaarlijke stoffen in zitten. We hebben het over het spoor, maar dat gebeurt ook over de weg. Als dat tot gevolg heeft dat we daar een cap op zetten en dat onze industrie uit Nederland dreigt te verdwijnen, dan wordt het paard achter de wagen gespannen, kan ik u vertellen. Dat heeft echt niet mijn voorkeur. We moeten het zo veilig mogelijk doen. Misschien kan het met veel meer flankerend beleid of met een andere routing. We kunnen ook kijken naar de gebruiksvergoeding op het spoor. Deze is nu gebaseerd op het gewicht, maar dat kan ook op basis van een andere routing. Het is goedkoper om via Venlo te gaan. Dat scheelt € 170 per trein en het is ook sneller, dus dan worden er bij voorkeur treinpaden aangevraagd over Venlo. Dat wordt ook gefaciliteerd door Duitsland. Misschien is het een idee om integraal samen te werken en om af te stemmen met de Duitse counterpart van ProRail, als het gaat om de ruimte voor spoorgoederen-

vervoer, ook voor gevaarlijke stoffen. We kunnen wel zeggen: hier wat minder, maar in Duitsland moet het net zo goed door bebouwd gebied. Daar staat de bebouwing nog veel dichter op het spoor, kan ik u vertellen. Ik heb dit probleem gesignaleerd omdat ik denk dat het goed is als de Staatssecretaris dat oppakt en er met een open blik naar kijkt. Ik dank de heer Hoogland voor zijn interruptie, waardoor ik het nader kon toelichten.

De voorzitter:

U bent meer dan duidelijk geweest, maar er is toch een vervolgvraag van de heer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Nee, het is geen vervolgvraag, maar een conclusie. Het antwoord is zo uitgebreid dat ik vaststel dat dit onderwerp te belangrijk en te complex is om in een VAO af te doen. Ik verzoek mevrouw De Boer om dit een keer te bespreken in een van de AO's over veiligheid bij het goederenvervoer en het stimuleren van de industrie.

De voorzitter:

Even voor de helderheid: de VAO-aanvraag van mevrouw De Boer ging over open data. Dat was de invalshoek. Vervolgens is er de suggestie om dat onderwerp in een algemeen overleg te agenderen. Dat mag en dat kan. Dat moet mevrouw De Boer allemaal zelf weten. Zo simpel is het. Dan geef ik het woord aan de heer Hoogland voor zijn tweede termijn.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Heel kort. Ik dank de Staatssecretaris voor de drie punten waarmee zij verdergaat: overleg met de telecomsector over de tunnels, navraag doen naar het staan in de eerste klas en het doortrekken van de easy rider – even een woordgrapje, want daar houdt de Staatssecretaris van; zij mag het niet meer doen, dus doe ik het – van Parijs naar Brussel. Er zijn ook een aantal andere onderwerpen besproken. Ik denk dat het belangrijkste is dat de Staatssecretaris terugrapporteert over het wijzigen van de prestatie-indicatoren. Daar komen we nog op terug. Ik heb verder geen vragen meer.

De heer Van Helvert (CDA):

Voorzitter. Ik wil eerst ingaan op het basisnet. In de brief is de Staatssecretaris heel streng over de sector. Wat is de rol van de sector hierin? Volgens mij is het basisnet de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris. De sector kan niet ineens stoppen met overschrijdingen, wanneer zij dat zou willen. Volgens mij is dat echt iets van de Staatssecretaris.

We hebben uitgebreid gesproken over de PGO-contracten, een moeilijk en lastig onderwerp. Een klein jaar geleden beloofde de Staatssecretaris de illegaal verlengde contracten te verscheuren. Zij zegt nu dat wij er voor de zomer op terugkomen. Vorig jaar werden wij daags voor het reces door de Staatssecretaris geïnformeerd over die contracten. Dat dreigt nu weer te gebeuren. Nu krijgen wij waarschijnlijk weer daags voor het reces een brief daarover. Dat vind ik lastig. Zolang die contracten op tafel liggen, handelt ProRail in strijd met de wet. Hoe verhoudt dat zich tot andere bedrijven die op zo'n manier tewerk gaan en waar we wel streng over zijn? Moet er niet een soort gedoogbeschikking komen, met voorwaarden? Of maakt dat niet uit bij een bedrijf waarvan wij aandeelhouder zijn? De status quo is dat het handelen van ProRail op dit punt in strijd is met de wet.

Over de vierkante wielen zegt de Staatssecretaris dat het klopt dat deze extra trillingen en geluid veroorzaken. Zij zegt dat dit komt doordat men last heeft van wagons uit het buitenland, waar het onderhoud soms minder goed is georganiseerd dan in Nederland. De Staatssecretaris zou daar wel iets van moeten kunnen zeggen. Deutsche Bahn of DB Schenker

zou dat dan op kunnen lossen. Ik hoorde al dat de Staatssecretaris energie wil steken in telefonie, wat volgens mij geen hoofdtaak is van de overheid. Zou zij hier ook energie in willen steken?

Bij de modal shift ging het volgens mij ook over het behalen van milieudoelstellingen. In die zin vraag ik mij af wat de keuze is om dat wel of niet te onderzoeken.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Ik kan het kort houden. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Wij zullen de zaken blijven volgen, om ervoor te zorgen dat het op het spoor nog beter gaat.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik ben ook wel tevreden over de beantwoording. Ik heb nog een vraag over de Hilversumkwestie. Krijg ik een brief of een belletje? Of liever: wat krijgen de mensen daar? Dat is het belangrijkste. Ik wil niet per se een motie hoeven indienen, dus daarom vraag ik dat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Ik wil eerst even aanhaken bij de opmerking die net gemaakt werd over vierkante wielen. Zou het mogelijk zijn om de vergoedingen die worden gevraagd, te differentiëren, afhankelijk van de staat van het materieel? Dan maak je het aantrekkelijker om met schoner, stiller en zuiniger materieel te rijden. De term zuiniger is niet van toepassing op het spoor, maar in ieder geval zuiniger voor de oren van de mensen die ernaast slapen. Als je dat non-discriminatoir doet, is er meer mogelijk dan alleen het weren van wagons uit bepaalde landen. Graag een reactie. Ik had ook een vraag gesteld over de indicator schone treinen. Het viel mij op dat het voor de reiziger heel belangrijk is dat de trein comfortabel is. In de recente rapporten is te lezen dat een schone trein, waarbij je je afval kwijt kunt in een prullenbakje, een belangrijk aspect is. Daarom is er bij ruim 50% van de treinen, volgens een op de twee reizigers, de zorg of de trein wel schoon is. De indicator laat zien dat objectief gezien veel meer treinen schoon zijn. Daar had ik nog een vraag over gesteld. Licht dat aan de verschillende maatstaven die we daarvoor hanteren? De beleving van de reiziger is belangrijk. Hij wil dat de trein schoon en veilig is en dat die op tijd rijdt. Dat draagt allemaal bij aan het comfort van zijn reis. Aan de ene kant is het een klein punt. Aan de andere kant valt het op en doet het iets met de reisbeleving, waarover we het telkens toch hebben. Ik heb nog een vraag gesteld over de huidige inrichting van het challengen van technische voorstellen. Dat een deur in een tunnel in Delft niet bestand is tegen de treinen die druk veroorzaken als ze erdoorheen rijden, is eigenlijk echt bizar. Dat er op de hsl net na een tunnel een controlepunt ligt waardoor de machinist moet remmen terwijl hij heuvelop gaat en er grote risico's zijn dat de trein stilvalt, is een ontwerpfout. Hoe zorgen we ervoor dat we dit soort ontwerpfouten zo veel mogelijk voorkomen? Wat kunnen we daar structureel met elkaar aan doen? Het is namelijk geen kwade opzet, maar er worden fouten over het hoofd gezien. Hoe kunnen we dat verbeteren? Ik laat het hierbij, want ik ben door mijn twee minuten heen.

De heer **Madlener** (PVV):

Voorzitter. Ik wil eerst ingaan op de Betuweroute en de modal shift. De Staatssecretaris weet de problemen met de exploitatie van de Betuweroute vooral aan de modal shift. Dat is niet onze hobby; de PVV is niet van de modal shift. Wij zijn voor efficiënt vervoer en niet voor subsidies of boetes vanwege politieke wensen of milieueisen. Ik heb overigens ooit quasiserieus voorgesteld om de Betuweroute te asfalteren omdat dit efficiënter zou zijn.

Ik heb specifiek gevraagd naar de rol van Duitsland. Duitsland heeft afspraken gemaakt dat het niet nagekomen is. Er gaan zelfs geruchten dat Duitsland onder druk van zijn eigen belangen in Hamburg de Rotterdamse haven frustreert. Dat zien we op tal van terreinen. Het moet niet gaan om de modal shift. Het gaat er hierbij om of de Kamer goed geïnformeerd is en Duitsland de afspraken nakomt. Dat moet door de Staatssecretaris niet tot modalshifthobby worden verengd.

De Staatssecretaris heeft gezegd dat zij niet over bonussen bij de NS wil spreken met de Kamer omdat haar collega daarover gaat. Ik vind dat niet sterk. Bij bonussen gaat het natuurlijk ook over prestaties en het afrekenen van de verantwoordelijken. De Staatssecretaris doet dat met boetes aan de NS, maar ik heb liever dat dit via de verantwoordelijken gebeurt. Ik wil gewoon weten of die bonussen zijn uitgekeerd. Ik vind dat deze commissie, die gaat over de prestaties, hierover een vraag kan stellen en er een antwoord op verdient, ook van deze Staatssecretaris. Het is één kabinet, dus laten we niet naar elkaar gaan wijzen, want dat is al te veel gebeurd in het verleden.

Er is gesproken over geluid en trillingen. Dat is voor Hilversum heel erg en dat moet niet vaker gebeuren. Daarom heb ik al eerder gevraagd naar het Theemsweg-tracé in Rozenburg, want daar zijn zorgen over. Misschien kan ik dat bij deze gelegenheid nog een keer doen, zodat we niet weer de fout maken dat heel veel mensen overlast zullen krijgen van een nieuw tracé, in dit geval van de Betuweroute.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Allereerst ga ik in op de vragen van mevrouw De Boer, die deels – excuses daarvoor – zijn blijven liggen. Zij ging in op de mogelijkheid om de metro door te laten rijden op bestaand spoor, met name rondom Schiphol. De NS heeft dat met enkele andere partijen onderzocht. Een van de mogelijkheden is inderdaad dat metrovoertuigen op het spoor naar Schiphol rijden. Dat is een eerste exercitie; het is ook nog niet met ons gedeeld. Het is in het kader van het toekomstbeeld van het openbaar vervoer absoluut interessant om te bekijken hoe we dit soort oplossingen kunnen organiseren. Het is overigens niet zonder meer te realiseren, omdat een metro nu eenmaal aan andere technische eisen moet voldoen dan een trein. Ik heb mij laten vertellen dat de huidige metrovoertuigen niet nu al kunnen rijden op het spoor.

Ik ga in één klap door naar de vervolgvraag van mevrouw De Boer, namelijk naar het doelgroepenvervoer en de mogelijkheid die het CPB daarover naar voren bracht. Ik ben er zelf ook een groot voorstander van om in het beeld van ons toekomstige openbaar vervoer even door, zoals het in het Engels heet, silos heen te breken. Ik denk namelijk dat we het op een aantal terreinen over een andere boeg moeten gooien. Er is bijvoorbeeld al heel lang een discussie over vervoer in de krimpgebieden. We zullen allemaal nieuwe mogelijkheden, bijvoorbeeld van elektrische fietsen, moeten inzetten om een heel ander plaatje te maken van de manier waarop we ervoor zorgen dat gebieden ontsloten bleven. Ook zullen we, zowel uit vervoerdersperspectief als overheidsperspectief, veel meer moeten bekijken hoe een reiziger zijn afwegingen maakt. Die kijkt niet naar één model maar naar een van-deur-tot-deurconcept. Dat zal ook onze benadering moeten zijn. Ik ben bereid om het onderzoek dat u vraagt te doen. Ik denk dat het heel goed is om te bekijken hoe we het doelgroepenvervoer en het reguliere vervoer veel meer in elkaar kunnen laten overvloeien en van alle muren die er nu soms tussen gebouwd zijn, te beoordelen of ze moeten blijven bestaan, altijd vanuit het perspectief van de reiziger met of zonder functiebeperking. Ik wil dat gesprek met mijn collega natuurlijk graag voeren, maar dan met de regionale vervoersautoriteiten erbij, want voor een belangrijk deel zijn de gemeenten en provincies aan zet om hun eigen perspectief te geven. Ik heb met hen afgesproken om in de komende tijd over het toekomstbeeld te spreken.

Wij hebben al eens benoemd dat we naar dit onderwerp willen kijken. Het CPB komt wat dat betreft als geroepen.

Mevrouw De Boer vroeg naar het onderzoek om het voltage te verhogen en daarmee de capaciteit op het spoor te vergroten. De spoorsector heeft een verhoging van het voltage op het spoor van 1.500 naar 3.000 volt, dus 3 kV, in onderzoek. Die wordt aangeboden aan het departement in het kader van Beter en Meer. Ik denk dat we dat even moeten afwachten en heel precies moeten bekijken wat wel en niet kan.

Mevrouw De Boer ging in op het verschil in waarde van het klantoordeel. Zij zei: ik begrijp er geen bal van. Het is ook een technisch lastig verhaal, maar de bottomline voor mijzelf is dat we van de NS niet opeens minder prestaties verlangen. Daar gaat het mij om. Daar reken ik elk oordeel uiteindelijk gewoon op af, zodat we niet met het veranderen van een prestatieoordeel of een percentage opeens minder gaan vragen. Daar moet het op beoordeeld worden. De vraag was: Wat is uw oordeel over de dienstverlening? Nu is de vraag: Wat is uw oordeel over bijvoorbeeld het reizen per trein? Die vragen worden ook op het hoofdrailnet gesteld. Omdat we een en ander met elkaar willen vergelijken, is er de noodzaak om de systemen op elkaar af te stemmen. Dat zit erachter.

Mevrouw De Boer heeft mij gevraagd naar de doorzettingsmacht voor open data en wil dat eventueel nog in een VAO bekrachtigen. Het kan goedschiks en deels ook kwaadschiks. Het gaat goedschiks als we zeggen: laten we er met elkaar toe komen. Dat is de meest effectieve route, want ik kan niet in alle gevallen alles altijd bij iedere vervoerder afdwingen. We hebben mogelijkheden via de data die voor de ov-chipkaart beschikbaar zijn, maar ook daar zitten nog allemaal haken en ogen aan, waaronder juridische. Ik denk dat het belangrijk is dat we dit in het NOVB (Nationaal Openbaar Vervoer Beraad) opnieuw op de agenda zetten. Dat hebben we ook al gedaan. Het wordt nu ook met de ACM besproken. We zitten dus al in een traject om hiertoe te komen. Mevrouw De Boer zegt dat we er al jarenlang over praten. Dat wil ik meteen erkennen, maar ik was niet van plan om dat nog jarenlang te blijven doen, want die tijd heb ik niet. Ik wil ook graag resultaat laten zien, maar ben deels afhankelijk van anderen. Mevrouw De Boer zegt dat IZY oké is, maar ik ben het eens met haar redenering dat dit voor een deel om te beginnen aan IZY zelf is.

Ze heeft nog eens vastgesteld dat we naar de Kamer toe komen met informatie over de tekorten. Dat doen we voor de zomer, zoals we eerder al hadden we afgesproken.

Ik ga nu in op de problemen met het goederenvervoer. Ik denk dat niemand van ons een exclusief patent wil hebben op veiligheid, maar ook niet op het economisch belang. Beide spelen een rol in die discussie. Het is niet de rol van de vervoerders – de heer Van Helvert sprak daar even over – om hem te zeggen hoe het zit met het basisnet, want dat weten we zelf wel. Er moet in een open gesprek naar oplossingen worden gekeken, waar zijn collega De Boer mij ook om vraagt. Het is altijd handig om dat aan tafel met elkaar te doen, zoals we dat in de beste poldertraditie van dit land meestal ook voor elkaar krijgen. Dat is hoe ik daarnaar kijk.

De heer Hoogland heeft een aantal winstpunten gemarkeerd. Ik kom daar, zoals ik heb beloofd, op terug.

Ik ga nu in op de PGO's. Die brief komt echt niet vlak voor het reces, zo beloof ik de heer Van Helvert. Waarschijnlijk komt die begin juni, zodat de Kamer nog ruimschoots de tijd heeft om mij daarover de oren te wassen. Op verschillende punten zijn er problemen met compliance. Die hebben te maken met oude contracten die zijn aanbesteed en pilots die onderhands verlengd zijn. Het lastige daarvan is dat daarmee juridische verplichtingen aangegaan zijn die je niet zomaar onbestaanbaar kunt verklaren.

Tegelijkertijd zit in de wetgeving niet alleen dat we compliant moeten zijn, maar ook dat het veilig moet gebeuren en we kwaliteit moeten leveren. Het is dus niet met een nagelschaar helemaal precies te knippen. Je kunt daardoor niet zeggen: het moet gisteren al opgelost zijn, punt. Of: dat zegt

de wet, punt. De wet zegt namelijk heel veel tegelijk. Daarbij moeten verschillende factoren worden gewogen. Ik ga de Kamer een tijdspad voorstellen waarin we dat stuk voor stuk verstandig doen, op een wijze dat we niet juridisch – dat is ook weer vanwege de wet – tegen allerlei andere problemen aanlopen. Het is een complex onderwerp; het is eigenlijk een mijnenveld. Daar moeten we met elkaar verstandig, lichtvoetig maar wel beslist, overheen dansen. Dat is niet anders. De heer Van Helvert sprak over de vierkante treinwielen. Het is zeker zo dat wagons aan de kant gezet worden. Daar moeten we absoluut op blijven sturen.

Hij heeft een aantal dingen over de modal shift gezegd. Mij lijkt het dat je op het gebied van milieuwinst en maximale efficiency langs die lijn moet kijken wat er zou kunnen en wat er gebeurt in het bestaande model; ik moet ook de heer Houwers erbij houden. Zo zou je dat moeten doen. Ik kom in de beantwoording van de vragen terug op de manier waarop dat zou kunnen worden onderzocht. De Kamer kan daar dan nog iets van vinden.

Ik dank de heer Houwers voor zijn bijdrage.

De heer Smaling krijgt van mij een brief. Hij kan ook een belletje krijgen, maar dan kan Hilversum daar niet van meegenieten. Daar heeft hij dan misschien wat aan, maar de mensen ter plekke niet. Ik doe het dus maar gewoon via een brief.

Mevrouw Van Veldhoven zegt dat je differentiatie in de gebruikersvergoeding zou kunnen toepassen. Dat idee is zo goed dat het deels al bestaat. Voor geluid schijnen we dat wel te doen maar voor trillingen nog niet. Het is iets om met elkaar verder op te pakken.

Ik ben het met haar eens dat reinheid een belangrijke asset is; dat herken je meteen. In het Vervoerplan 2016 is dat ook als verbetermaatregel opgenomen. Reizigers beoordelen overigens de reinheid hetzelfde als in 2014. Circa 51% geeft een 7 of hoger. Objectief gezien is de reinheid ook wel verbeterd. NS is recentelijk bijvoorbeeld gaan experimenteren met schoonmaken tijdens het reizen. Ik heb met een van de mensen in dat team gesproken; dat wordt ontzettend gewaardeerd. Dat begrijp ik ook heel goed. Reizigers zien dat er iets gebeurt. Mensen gaan ook spontaan meehelpen met het legen van hun prullenbakken: top. Daar moeten we vooral mee doorgaan.

Mevrouw Van Veldhoven ging nog in op het challengen. Dat is belangrijk. Het vraagt aandacht op verschillende momenten. Bij de aanleg van nieuwe infra moet er in de ontwerpregelingen rekening worden gehouden met technische veiligheidsvoorschriften en effectiviteit. Daar moeten we nog scherper op gaan toetsen. Bij de introductie van nieuw materieel hebben we conform de aanbeveling van de enquêtecommissie een proefbedrijf als oplossing voor dit vraagstuk ingezet. Ook in de dagelijkse operatie moet er aandacht voor zijn. Je moet dat op al die niveaus doen, nog meer dan we al deden. Dat staat bij de verschillende spelers op het spoor op het netvlies. Daar zijn concrete maatregelen voor zichtbaar.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik had de cijfers over reinheid inderdaad in de brief gelezen, maar mij viel op dat er een groot verschil zat tussen wat er objectief in de trein aan de hand is en hoe de reiziger het ervaart. Daarom was mijn vraag: hanteren we verschillende maatstaven, of hoe verhogen we dat percentage anders? Als de reiziger het gevoel heeft dat één op de twee treinen niet schoon genoeg is, is dat aantal wat mij betreft nog veel te laag. Bij het zwerfafval-dossier, dat ik ook doe, zijn er allerlei voorbeelden waaruit blijkt dat mensen het gevoel hebben dat er iets aan gebeurt als je schoonmaakt in drukke periodes. Dat wordt heel positief gewaardeerd. Er zijn misschien lessen uit dat dossier te halen om dit punt verder te brengen.

Mijn vraag gaat over het structureel challengen van maatregelen. Voor ICT hebben we het BIT (Bureau ICT-toetsing) dat toetst. We hebben een

proefbedrijf voor materieel. Bij andere infrastructurele werken als tunnels lopen we in de praktijk regelmatig tegen problemen aan. Je kunt ook nooit alles van tevoren voorzien, maar hoe kunnen we structureel zorgen dat we het zo goed mogelijk challengen? Zou de Staatssecretaris daar nog eens over na willen denken? Ik verwacht vandaag van haar niet een oplossing voor alle problemen ooit, maar met elkaar kunnen we misschien proberen om het zo veel mogelijk te voorkomen.

Staatssecretaris Dijkma:

Dat zullen we ook moeten doen. Daarover voeren we overigens ook al discussies met ProRail. ProRail geeft zelf ook aan dat daar in de aanbesteding en uitvraag al rekening mee moet worden gehouden. Het heeft ook heel veel te maken met de expertise die je vraagt van de bouwers en wat je zelf kunt doen om de partijen die een aanbesteding krijgen een challenge te kunnen leveren. Het heeft dus ook te maken met de vraag of ProRail nog voldoende techneuten heeft om dat werk te doen. Pier Eringa heeft terecht al een paar keer gezegd dat in de organisatie meer spankracht moet worden teruggebracht om dat goed te kunnen. Het heeft dus met allerlei zaken te maken. Het is terecht dat mevrouw Van Veldhoven daarnaar vraagt. Daar zullen we op enig moment op terug moeten komen om te laten zien wat voor we vooruitgang we boeken. Het blijft zo dat je niet alles altijd van tevoren weet. Ook gaan er dingen mis. Dat is nu eenmaal zo. Maar je kunt het wel beter proberen te doen en dat moet ook; daar zijn we het zeer mee eens.

De heer Madlener heeft een paar vragen gesteld. Hij heeft zijn mening gegeven over de modal shift. Die herken ik, dus daar is hij superconsistent in. Hij ging in op de rol van Duitsland. Ik ben steeds in goed overleg over het derde spoor – er werd ook nog even gevraagd hoe het precies zit met de werkzaamheden – met mijn Duitse collega's. Ik heb echt een andere indruk dan die de heer Madlener hier nu geeft. Ik zit met mijn collega's aan tafel om te bespreken hoe we ervoor zorgen dat dingen zo vlot mogelijk gaan, omdat men ook zelf een economisch belang ziet om de verbinding tot stand te brengen van de havens naar wat ik maar even oneerbiedig de «Keulenpot en verder» noem. We zullen binnenkort tijdens de TEN-T Days met de drie landen, Duitsland, België en Nederland, over het goederenvervoer per spoor spreken, om te bezien wat de huidige kansen van die verbindingen zijn en hoe we daarin verder kunnen komen. Overigens zullen we daar ook op het gebied van de reizigers naar kijken. Als de heer Madlener dat niet erg vindt, ben ik hier dus een slagje optimistischer over.

Binnen enkele maanden – waarschijnlijk rond de zomer – komt er een ontwerp-tracébesluit over de Theemsweg. Bewoners kunnen dan hun zienswijze kenbaar maken.

Ik heb wel een antwoord gegeven op de vraag over de bonussen, alleen beviel dat de heer Madlener niet. Dat kan. Het antwoord is namelijk: op zichzelf zijn er bij ProRail geen bonussen uitgekeerd. Indien dat zo zou zijn bij de NS, wordt daar pas bij het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen door de Minister van Financiën aan de Kamer verslag over gedaan. Ik heb ook gezegd dat er wel degelijk al een Kamermotie op dit punt is aangenomen, weliswaar minder vergaand dan het voorstel van de heer Madlener, waarin een relatie is gelegd tussen het uitkeren van een bonus, boetes en hoe dat zich tot elkaar verhoudt. Daar zal verantwoording over moeten worden afgelegd. Ik kan er ook niets aan doen dat de routing van deze informatie logischerwijs via de aandeelhouder verloopt. That's life, zeg ik tegen de heer Madlener.

De heer Madlener (PVV):

Zo werkt de politiek toch niet helemaal. De regels zijn misschien zo, maar de Staatssecretaris kan natuurlijk best zeggen dat het wat haar betreft gezien de mindere prestaties van de NS in 2015 en alle problemen van de

NS in de afgelopen jaren, niet zo kan zijn dat er bonussen worden uitgekeerd aan topmensen. Dat zou kunnen, maar de Staatssecretaris is daartoe helaas niet bereid.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, deze informatie komt naar de Kamer, maar op een net iets ander moment dan vandaag.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij hebben we hiermee de tweede termijn van dit algemeen overleg over het spoor gehad en kan ik door naar de lijst van toezeggingen.

- In het najaar zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de uitkomsten van haar gesprek met telefoonproviders over mobiele dekking in spoortunnels.
- Voor het zomerreces zal de Staatssecretaris de Kamer op de hoogte brengen van de mogelijkheid om ov-chipkaartdata breder te gebruiken ten behoeve van de reizigers.
- De Staatssecretaris zal nagaan of het mogelijk is dat reizigers met een kaartje voor de tweede klas mogen staan in de eerste klas als de tweede klas vol is.
- In het Beheer- en Vervoerplan zal de Staatssecretaris in het najaar terugkomen op de doelmatigheid van de huidige kernprestatie-indicatoren.
- Op korte termijn zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de wijze waarop wordt omgesprongen met de overschrijding van plafonds uit het basisnetvervoer van gevaarlijke stoffen.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de vraag of toekenning van het normbedrag voor trillinghinder afhankelijk is van de grootte van een woning.
- Na de zomer ontvangt de Kamer nadere informatie in het kader van maatregelen ter verhoging van de sociale veiligheid, waaronder de invoering van een speciaal noodnummer.
- De Staatssecretaris zal de Kamer informeren over de mogelijkheden om IZY van Parijs naar Brussel door te rijden naar Nederland.
- De Kamer ontvangt nadere informatie over de spoorproblematiek in Hilversum.
- De Staatssecretaris zal met haar VWS-collega en regionale partijen bespreken in hoeverre het doelgroepenvervoer via het reguliere vervoer kan verlopen.

De heer Houwers heeft nog een aanvulling.

De heer **Houwers** (Houwers):

Wellicht heb ik het gemist, maar heb ik u de modal shift ook horen noemen?

De **voorzitter**:

Die zit in de schriftelijke vragenronde.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat komt er gewoon aan, dus bij dezen. De wijze waarop we dat onderzoek doen, komt aan de orde in de schriftelijke vragenronde die de Kamer nog krijgt. Dat wordt met bloed ondertekend op papier gezet.

De **voorzitter**:

De heer Houwers verheugt zich erop. Ik bedank de Staatssecretaris, haar ambtelijke staf, de geachte woordvoerders, de mensen op de publieke tribune, de mensen die het debat volgden via het internet en natuurlijk de stenograaf en de bode.

Sluiting 17.01 uur.