

Wijziging Spoorwegwet en Wet personenvervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet en de Wet personenvervoer 2000 in verband met de uitvoering van het kabinetsstandpunt "Spoor in beweging" (32666).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb wel zin in een avondje spoor. Ik weet niet of wij de hele avond nodig hebben, maar dit is in ieder geval een mooi wetsvoorstel. In dit wetsvoorstel staan enkele zaken die de aansturing van ProRail en NS verbeteren, zoals de introductie van een adviesrecht voor klanten van ProRail op het beheerplan. Ik zie nog wel een enkel verbeterpuntje voor dit wetsvoorstel en daarom heb ik twee amendementen ingediend.

Voordat ik daar kort op inga, zeg ik eerst nog iets over de positie van ProRail. Daarover zijn wij allang met elkaar in gesprek. Het is bekend dat wij ooit een keer een nota daarover hebben geschreven. Een belangrijk nieuw instrument in dit wetsvoorstel is de direct opeisbare boete voor ProRail. Helaas is dit instrument nodig en heeft de minister zowel NS als ProRail beboet. Dit valt nog onder het regime van de oude wet, waarbij NS en ProRail de mogelijkheid hebben om de boete deels ongedaan te maken door beter te presteren. Straks kan het geld direct opgeëist worden.

Wij hebben er al eens eerder over gesproken dat het innen van boetes een hoog vestzak-broekzakgehalte heeft. ProRail is namelijk volledig van de Staat. De Reiziger – met hoofdletter R! – schiet er niet zo veel mee op. De minister heeft wel toegezegd dat het geld weer besteed wordt aan het spoor, maar dan praten wij toch meer over een papieren boete dan over een boete met een echt effect. Kan de minister vertellen waar de boetes van 2010, die dit weekend definitief zijn geworden, concreet naartoe gaan?

Mijn fractie heeft – creatief als zij probeert te zijn – gezocht naar een goede bestemming voor deze bijna 1,5 mln. die iets oplevert voor reizigers. Het is ons opgevallen dat in de begroting vanaf 2013 geen subsidie meer is opgenomen voor reizigersorganisatie ROVER. Wij stellen voor – ik gebruik dit wetsvoorstel er even voor; inhoudelijk kan dit ook – om de boetes die straks geïnd worden aan reizigersorganisatie ROVER te geven. Daarmee kunnen wij die bezuiniging ook ongedaan maken. Bovendien versterken wij daarmee de stem van de reiziger in de komende jaren en zorgen wij ervoor dat die gehoord wordt. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit voorstel. Voor toekomstige boetes kan ook het verlagen van de tarieven een optie zijn, zodat de Reiziger wordt gecompenseerd voor onvoldoende prestaties van NS en ProRail. Ook op dit voorstel ontvang ik graag een reactie van de minister.

Uiteindelijk is de minister verantwoordelijk en hoeft de kunstgreep van een boete niet nodig te zijn. Bij Rijkswaterstaat gebeurt dit bijvoorbeeld ook niet. Het debat over

de staat van ons spoor en de aansturing van ProRail zullen wij ongetwijfeld verder voortzetten bij de discussie over het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor. De ChristenUnie wil wel dat de minister veel meer grip krijgt op ProRail. Hoewel dit wetsvoorstel een paar stappen in de goede richting zet, is het, naar wij denken, toch nog niet helemaal voldoende, maar daar kunnen wij later over doorspreken.

Ik kom bij de amendementen. Het debat over de gevolgen van het winterweer raakt ook de twee amendement die ik heb ingediend. In het amendement op stuk nr. 9 wordt het adviesrecht voor consumentenorganisaties op het beheerplan van ProRail geregeld. Consumentenorganisaties hebben al diverse adviesrechten richting NS, maar voor ProRail is dit nog niet goed geregeld. Sinds het winterweer van vorig jaar overlegt ProRail wel met het Lovcov over onder andere het beheerplan, maar dat is wat anders dan een wettelijk adviesrecht op het beheerplan. Nu er voor klanten van ProRail wel wettelijk adviesrecht komt op het beheerplan, is het niet meer dan logisch om in hetzelfde artikel ook hetzelfde adviesrecht voor consumentenorganisaties te regelen. De ChristenUnie vindt dat alle adviesrechten voor NS en ProRail eenduidig in de wet moeten worden geregeld; vandaar dit amendement. Wij hopen uiteraard op een positieve reactie van de minister.

In mijn amendement op stuk nr. 10 richt ik mij ook op die eenduidigheid. Consumentenorganisaties hebben al enkele adviesrechten bij NS over bijvoorbeeld de wijzigingen van de dienstregeling, maar niet over het volledige vervoerplan. Wel vindt er op basis van afspraken in de vervoerconcessie overleg plaats over het op te stellen vervoerplan. De ChristenUnie vindt dat consumentenorganisaties volledig adviesrecht moeten krijgen en dat dit, net als het adviesrecht voor klanten van ProRail op het beheerplan, gewoon netjes thuishoort in het wetsvoorstel. Daarom regelen wij dit in dit amendement.

In dit amendement wordt ook een adviesrecht voor ProRail en provincies op het vervoerplan geregeld. Hiermee wordt gewaarborgd dat ook de bijdrage die het hoofdrailnet levert aan de regionale ontsluiting wordt verzekerd bij het opstellen van het vervoerplan. Sprinters zijn immers steeds vaker de ruggengraat van het regionale ov-net. In het amendement wordt ook een motiveringsplicht geregeld voor het geval dat van de adviezen wordt afgeweken. Nu wordt in het vervoerplan vaak keurig het advies van provincies vermeld, maar ontbreekt vaak de motivering van de NS waarom van deze adviezen wordt afgeweken.

Tot zover mijn mondelinge toelichting op deze twee amendementen. Wij proberen het daarmee keurig in de wet regelen. Wij beogen eenduidigheid over de gehele linie voor NS en ProRail. De problemen die door winterweer op het spoor zijn ontstaan maken het volgens mij ook noodzakelijk om het op deze manier keurig wettelijk te regelen. Wij denken dat deze amendementen dit wetsvoorstel verder kunnen verbeteren. Wij hebben op die manier meegedacht met de regering, zoals dat past bij de verantwoordelijkheden die fracties in de Kamer dragen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ook de Raad van State heeft opmerkingen gemaakt over het ontbreken van adviesrecht. Daar heeft de minister op gerepareerd. De heer Slob wil dat repareren middels twee amendementen. Ik sta even stil bij het amendement over het adviesrecht voor consumentenorganisaties bij ProRail. Hoe ziet de heer Slob dat concreet voor zich? In prin-

Slob

cipe zijn de vervoersmaatschappijen namelijk de klanten van ProRail. Als het goed is, weten zij wat de consumentenorganisaties willen. Zetten we de vervoersmaatschappijen op die manier niet buitenspel?

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Nee, het lijkt mij juist goed om ook de consumentenorganisaties zelf een stem te geven, zodat zij wettelijk het recht krijgen om een advies te geven. Het betreft een adviesrecht; zij zullen niet bepalen wat er gebeurt. Op deze manier zorg je volgens mij ervoor dat opvattingen van belanghebbenden die uiteindelijk met producten worden geconfronteerd, zo breed mogelijk worden meegenomen bij het maken van afwegingen. Als wij dan ook nog bepalen dat motivering nodig is als ervan wordt afgeweken, hebben wij volgens mij alles op tafel liggen en kunnen er goede keuzes worden gemaakt.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel kent de ambitieuze titel Spoor in beweging. Het is goed dat de Kamer vanavond in beweging komt. Wij hebben het wetsvoorstel namelijk op 26 februari 2011 van de minister ontvangen. Zo ziet u maar hoe zorgvuldig de Kamer dit wetsvoorstel heeft behandeld. Dat laat zijn wij ons hierbij zeer betrokken voelen.

Wij moeten echter oppassen dat wij het spoor niet bijster raken. Er lopen namelijk een aantal zaken parallel aan elkaar. Collega Slob refereerde er al aan. Wij hebben nu de behandeling van dit wetsvoorstel, maar ondertussen worden ook de discussies over de concessie, het winterweer en de commissie-Kuijken gevoerd. Iedereen die wel eens op de rails heeft gestaan en wacht totdat het rode licht gedoofd is – anders is het buitengewoon gevaarlijk – en naar de horizon kijkt, ziet de twee parallelle sporen in de verte bij elkaar komen. De vraag is of wij dat met dit wetsvoorstel ook bereiken. Als je namelijk verder het spoor opgaat, blijken die spoorlijnen toch niet bij elkaar te komen. Wij hebben het idee dat dit in een aantal dossiers ook niet zo blijkt te zijn.

De minister geeft terecht aan dat het voorliggende wetsvoorstel werk in uitvoering is. Op vragen van mijn fractie geeft de minister aan dat wij in 2012 de tweede tranche van het wetsvoorstel mogen ontvangen. 2012 is echter een buitengewoon lang jaar; dit jaar heeft zelfs 366 dagen. Kan de minister daarom aangeven wanneer wij de tweede tranche van het wetsvoorstel mogen ontvangen?

Uit het verslag heeft de minister kunnen afleiden dat de CDA-fractie kritisch staat ten opzichte van de boetes voor ProRail. Collega Slob refereerde er ook al aan dat de overheid eigenaar is van het bedrijf. Het gaat dus wat ons betreft om een vestzak-broekzakboete. Welke oplossing ziet de minister zelf om dit beter te laten werken? Op welke manier denkt zij dat zij meer realistische sturing van ProRail kan krijgen?

Recentelijk heeft ProRail een boete van € 300.000 gekregen en de Nederlandse Spoorwegen een boete van 2,75 mln. De minister geeft aan dat zij dit niet ten koste van de reizigers wil laten gaan, maar kan zij ook uitleggen hoe het precies in zijn werk gaat? Als dat geld blijkt uit de organisaties kan worden gehaald zonder dat dit ergens effect op heeft, dan heeft het namelijk in die organisaties gezeten terwijl het er niet in had moeten zitten.

De minister geeft aan dat de berging van de treinen goed geregeld is en dat zij daarom geen aanleiding ziet om hieraan aandacht te besteden in de volgende tranche. Is de minister bekend met de gebeurtenissen op 3 januari 2012? Ik ben dat wel. Zonder dat er sprake was van een vlokje sneeuw, kwam er een trein tussen Amsterdam Zuid en Schiphol tot stilstand. De betrokkenen hebben ongeveer twee uur vastgezeten in een sprinter. Mijn collega's kennen deze beroemde en beruchte trein wel. Ik zie de heer Bashir instemmend knikken; hij kent de sprinters ook van een andere discussie. De plaszakken waren op dat moment niet aan boord, weet ik uit betrouwbare bron. Als ik een kleine enquête zou hebben gehouden onder de reizigers in de bewuste trein met de vraag of er in hun ogen adequate maatregelen waren genomen en of zij ook vinden dat de minister in de tweede tranche geen aandacht zou hoeven te besteden aan het wegslepen van treinen, denk ik dat het merendeel ontkenkend geantwoord zou hebben. Dit terwijl juist het oordeel van de reiziger zo belangrijk is voor de minister, ook bij het innen van de boetes.

Over het innen van de boetes hebben wij het al eerder gehad. Hoe wordt dit gemeten? Een van de zaken die daarbij spelen, is het aantal zitplaatsen. Bij de evaluatie van de KPI's bleek dat veel mensen het gevoel hebben dat zij geen zitplaats hebben als zij hun tas niet kwijt kunnen en de plek tegenover hen niet vrij is. Als je vervolgens navraag doet, blijkt dat zij wel degelijk konden zitten, maar toch niet het gevoel hebben dat zij zitplaats hadden. Hoe gaat dit in zijn werk? Ik begrijp dat de minister de boetes mede op basis van de mening van de reizigers heeft geïnd. Kan zij dit meer objectiveren? Is dit iets wat de organisaties uiteindelijk zelf moeten regelen?

Wij hebben hier al eerder over gesproken op basis van een rapport van 1500 pagina's. Uit die evaluatie van de Spoorwegwet is een aantal verbeterpunten naar voren gekomen. Deze worden nu in wetgeving omgezet. Wat mijn fractie betreft zullen wij over de specifieke aansturing van ProRail van gedachten wisselen met de commissie-Kuiken, en daarna met de minister op basis van de raadsdaging. Toch vind ik het belangrijk om vanavond ook over de boetes te spreken, aangezien de minister nu zelf met een wetsvoorstel in de Kamer staat dat ook daarover gaat. De minister zal haar mening geven over de amendementen van collega Slob. Op basis daarvan zullen wij onze afweging maken.

Met het voorliggende wetsvoorstel geeft de minister invulling aan een aantal afspraken die in het verleden tussen Kamer en kabinet zijn gemaakt. Mijn fractie werkt van harte mee aan de invulling daarvan, maar wij realiseren ons dat de warme winter op het spoor zal worden gevolgd door een warm voorjaar, waarin wij verder zullen spreken over het hoofdrailnet. Wij hopen dat de discussies van de commissie-Kuiken en de discussies over dit wetsvoorstel er straks voor zorgen dat de sporen in de verte figuurlijk weer bij elkaar komen. Niet letterlijk, want dan ontspoord de trein.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Afgelopen vrijdag bracht de minister het nieuws naar buiten dat zij boetes en dwangsommen gaat innen bij NS en ProRail. Omdat de reizigers in 2011 minder tevreden waren over onder meer de punctualiteit, de informatievoorziening, de aanspreekbaarheid van het per-

soneel en de beschikbaarheid van zitplaatsen, moet NS ruim 1 mln. betalen aan haar grootaandeelhouder, zou je kunnen zeggen. ProRail wordt voor drie ton aangeslagen vanwege slechte reizigersinformatie. Zoals mijn collega's al zeiden, heeft dit een groot vestzak-broekzakgehalte. Het lijkt een mooie, stoere actie voor de bühne, maar de grote vraag is wat de reiziger hiermee opschiet. Moet de reiziger hier blij mee zijn? Dat is nog maar de vraag. Mijn fractie heeft er vaker op gewezen dat dit ook een hoog gehalte van symboolpolitiek heeft. NS maakt over een goed jaar een slordige 200 mln. winst. Daarbij valt 1 mln. boete in het niet. Trouwens, als de Staat boetes int bij NS, kan hij die in zijn rol als aandeelhouder niet meer ophalen als dividend, maar dat geheel terzijde.

Een boete of dwangsom voor ProRail kan voor de reiziger zelfs averechts uitpakken, want die gaat ten koste van het budget dat voor onderhoud en aanleg van spoorinfrastructuur bestemd was. Je weet althans niet zeker of het daar nog aan besteed gaat worden. Daar is de reiziger mooi klaar mee: monopolist ProRail geeft slechte reizigersinformatie en als genoegdoening krijgt de reiziger een strafkorting op het spooronderhoud.

Ik ben dus niet bijster enthousiast over de voorstellen die de minister in deze wetswijziging doet om de boetesystematiek verder uit te bouwen, integendeel. Ik denk dat de schoen op een heel andere manier wringt. Aangezien de spoorbedrijven niet naar behoren functioneren, de mooie punctualiteitscijfers ten spijt, moet de minister de touwtjes aanhalen en zelf meer sturing geven. Niet via lapmiddelen in de vorm van boetes achteraf – daar heeft uiteindelijk niemand wat aan – maar vooraf. Stuur meer op de prestaties van deze bedrijven, zit ze op de huid en zeg wat je van ze verwacht. Van deze heel andere rol voor de minister verwacht ik veel meer dan van een verder opgetuigd boetesysteem. Dan komt er wel een boete, maar ik heb liever een boze minister die erbovenop zit, een publieke opinie die zich tegen deze bedrijven keert als het echt slecht gaat, en een Kamer die daar nog een klap op kan geven. Ik vraag de minister om een reactie hierop.

Als de minister zo enthousiast is over het uitdelen van prikkels aan de spoorbedrijven, waarom werkt zij dan niet met een prikkel die niet ten koste van de reiziger gaat maar waar deze profijt van heeft? Dat kan bijvoorbeeld door de tariefsvrijheid van de NS aan banden te leggen als de kwaliteit van de dienstverlening ernstig te wensen heeft overgelaten. Daaraan gerelateerd is de fractie van GroenLinks er voorstander van – daar hebben we in de Kamer al eerder discussies over gevoerd – om dat rare bonussysteem voor de directie helemaal af te schaffen. Deze mensen worden goed betaald en daarvoor moeten ze goed werk afleveren. Als ze goed werk afleveren, hoeft dat voor ons niet nog eens extra beloond te worden. Dat zit gewoon in het salaris. Als we al een sanctiesysteem willen optuigen in de hoop dat spoorbobo's beter hun best gaan doen, wil ik dat reizigers daar niet het slachtoffer van dreigen te worden. Als je echt voor de reiziger zegt te zijn, moet je een systeem ontwerpen waarin reizigers bijvoorbeeld gevrijwaard blijven van tariefsverhogingen als de kwaliteit echt achter is gebleven.

De minister heeft er terecht op gewezen dat deze lijst met wijzigingen van de Wet personenvervoer 2000 nog niet uitputtend is. Dat kan ik voor veel wijzigingen die eraan komen, best volgen; anderen spraken daar ook al over. Ik kan het echter niet volgen op het punt van de uitvoering van mijn met een ruime meerderheid aangenomen motie van 12 oktober 2009 over het instellen van een

spoorwaakhond. Ik heb deze motie meer dan twee jaar geleden ingediend. Evenals haar ambtsvoorganger verzekert de huidige minister mij meer dan eens dat zij aan de slag zou gaan met deze motie. In maart vorig jaar nog beloofde de minister mij een uitwerking van deze motie. Ik tast echter nog steeds in het duister en daar krijg ik een beetje genoeg van. Waar ging het ook al weer om? In mijn motie constateer ik dat er op het spoor geen toezichthouder bestaat die geschillen tussen vervoersbedrijven en reizigers kan beslechten. Dat vind ik problematisch, omdat reizigers nu eenmaal per definitie te maken hebben met monopolisten. Of een spoorbedrijf nu een aanbesteding heeft gewonnen of zoals de NS – dat pleit is nog niet helemaal beslecht, maar daar zou het wel op neerkomen – een concessie onderhands gegund heeft gekregen: het zijn monopolisten. Waar monopolisten opereren, behoeven belangen van consumenten, in dit geval reizigers, extra aandacht.

Ook heb ik uitgesproken opvattingen over de plek waar deze reizigersbelangen behartigd zouden moeten worden, namelijk bij de Vervoerkamer van de NMa. Precies daarover ging een discussie tussen mij en toenmalig minister Eurlings, die wel iets wilde in deze richting maar die het wilde onderbrengen bij de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat. Dat zie ik helemaal niet zitten. Laten we wel wezen: deze instantie heeft helemaal geen verstand van consumentenzaken. Het ligt veel meer voor de hand om de bevoegdheden van de NMa op dit punt uit te breiden. Nu al is de NMa bevoegd om een oordeel te geven over de tarieven die ProRail bij vervoerders in rekening brengt om over het spoor te mogen rijden. Ik kan mij heel goed voorstellen dat ook reizigersorganisaties bij de NMa terecht zouden kunnen voor tariefgeschillen of voor andere grote geschillen over de diensten van vervoerders in relatie tot de prijzen. Ik denk dan aan stelselmatige wanprestaties op bepaalde trajecten en aan geschillen over compensatie, zoals vorig jaar naar aanleiding van het winterweer of onlangs nog naar aanleiding van de softwareproblemen met de nieuwe abonnementen bij TLS. In dat soort gevallen zou het echt heel goed zijn als een club als de NMa kan bepalen wat een redelijke oplossing is, als de betrokken partijen er niet uit komen. Ik vraag de minister opnieuw en met klem om mijn breed gesteunde motie hierover, die ook in de Kamer in de nieuwe samenstelling nog steeds een brede meerderheid zou hebben, uit te voeren en mij daarover op de kortst mogelijke termijn te berichten. Ik zou namelijk werkelijk niet weten waarom dit alles zo lang moet duren.

Ik heb even getwijfeld of ik mijn derde en laatste punt bij de behandeling van dit wetsvoorstel zou aansnijden of dat ik dat zou doen bij een van de komende spoordebatten. Ik kom er toch maar wel mee, want dan heeft de minister desnoods wat bedenktijd. Ik zou namelijk graag zien dat de minister wat meer druk op de spoorsector zet om tot milieuprestaties te komen. Het is niet dat er niets gebeurt, maar GroenLinks hecht eraan dat duurzaamheid steviger verankerd wordt binnen ProRail en NS. De beste manier om dat te regelen is door in de prestatie-indicatoren getallen op te nemen op het gebied van duurzaamheid. In elk geval zou dat kunnen voor energiebesparing. Ik vraag de minister om erover na te denken om dergelijke indicatoren af te spreken voor geluid, trillingen en externe veiligheid. Natuurlijk bestaan daar ook wel normen voor, maar ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op mijn stelling dat het mes aan twee kanten snijdt als je dit meeneemt in de kernprestatie-indicatoren. Ik krijg

Van Gent

hierop graag een reactie. Ik overweeg op dit punt een motie in te dienen in tweede termijn.



De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik kan het kort houden vanavond. Er is voldoende gediscussieerd in de nota naar aanleiding van het verslag.

Dank voor de afronding. Het is een afronding en ook een beetje een nieuw begin. De zaken zijn afgerond in de zin dat zaken worden vastgelegd in wetgeving. Het traject dat ervoor gekozen is, is wat ons betreft ook een wijs traject. Het is ook een nieuw begin, omdat wij aan de vooravond staan van de bespreking van het rapport van de commissie-Kuiken en andere discussies. Mijn collega Slob heeft al verwezen naar de discussie over de vraag hoe het verder moet met de aansturing van ProRail en NS. Wij hebben ervoor gekozen om dat debat maar even te laten voor wat het is. Dat komt ongetwijfeld in volle hevigheid terug in de discussie over de stukken waarover ik zojuist sprak. Het is verstandig om dit af te ronden. Een grondige evaluatie heeft hieraan ten grondslag gelegen. Wij gaan over dit soort prachtige, uitdagende vergezichten verder debatteren als het moment daar is.

Ik wil twee concrete punten naar voren brengen. Het eerste punt, dat ook al door collega's naar voren is gebracht, betreft de boetes. Wij hebben een aantal maanden geleden een motie ingediend met het verzoek om de boetes concreet te alloceren. Doe er iets mee! Je zou het een boetepot kunnen noemen. In tegenstelling tot een fooienpot zou je een boetepot kunnen hebben, die ten goede komt aan de reizigers of op bepaalde plekken waar het spoor veel hinder oplevert, aan de omwonenden. Je zou ook kunnen denken aan gevaarlijke overgangen. Wat dat betreft nogmaals het verzoek om als je toch met dat boetesysteem werkt, om het echt vast te leggen in een boetepot zodat mensen er iets voor terugzien. Het heeft al iets onbevredigends, maar het is nog onbevredigender als je het gevoel krijgt dat het vestzak-broekzak is en dat het wordt gebruikt om kasrimes in begrotingen te kunnen opvangen. Als wij hiermee werken, is het verstandiger om het voor een bepaald doel te alloceren.

Het tweede punt is ook iets waar wij geregeld tegen aanlopen. Waar wij waardering hebben, spreken wij waardering uit, maar wij horen toch vaak klachten over de wijze waarop ProRail de inspraak organiseert en zijn positie gebruikt – ik zal verder geen kwalificaties geven – ten opzichte van bewoners, maatschappelijke organisaties en ondernemers bij grootschalige spoorprojecten. Ik ben recentelijk in Bathmen bij Deventer geweest. Daar hebben 800 keurige bewoners uit pure frustratie op een gegeven moment maar een inspraakavond van ProRail verlaten, omdat de inspraak dermate was dat men überhaupt niet aan vragen stellen toekwam. ProRail was niet bereid om de massale opkomst te accommoderen. Wij horen die klachten vaker. Mensen die af en toe bij een inspraakavond zijn geweest, vragen zich af of daar een overheid zat die er voor haar burgers is of dat het ProRail was dat vast van plan is om het vooropgezette project er doorheen te drukken. Is de minister bereid om een goed extern onderzoek te laten doen naar de wijze waarop ProRail op dit moment betrokkenen, maatschappelijke organisaties en ondernemers bij dit soort projecten betreft, om er wat meer inzicht in te krijgen? Het is cruciaal dat betrokkenen het gevoel hebben dat er naar hen wordt geluisterd

en dat er iets wordt gedaan met die alternatieven en dat, als dat niet gebeurt, men het gevoel heeft: er is in ieder geval naar ons geluisterd. Het hoeft geen uitgebreid onderzoek te zijn. Kijk eens goed naar een aantal representatieve projecten uit de afgelopen paar jaar om te zien op welke manier wij dat kunnen verbeteren. Ik hoop op een positieve respons van de minister. Anders zullen wij in tweede termijn een motie daarover indienen.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Er zitten heel veel verschillende voorstellen in dit wetsvoorstel. Ik begin met een onderwerp dat van harte door de SP-fractie gesteund kan worden. In het voorliggende wetsvoorstel wordt namelijk voorgesteld om een aantal strafrechtelijke sancties door bestuurlijke boetes te vervangen. Bijvoorbeeld het niet in acht nemen van spoorseinen zal voortaan niet meer direct strafrechtelijk gesanctioneerd worden. Dit kan op steun van de SP-fractie rekenen. Een machinist die een rood sein mist, doet dat niet met opzet. Hier kan van alles achter zitten, bijvoorbeeld onduidelijke seinen, niet goed zichtbare seinen, maar ook seinen die niet functioneren. Mocht uiteindelijk toch blijken dat een machinist wel door schuld of verwijtbaar gedrag gevaar heeft veroorzaakt, dan is er nog altijd het Wetboek van Strafrecht. Maar het is vaak onredelijk om direct met strafrechtelijke vervolging te dreigen.

Met een ander deel van dit wetsvoorstel lijkt de minister meer regie te willen voeren op het spoor. Het idee van meer regie is goed, maar de uitvoering hiervan leidt helaas tot een papieren werkelijkheid, bijvoorbeeld het beheerplan. Er wordt nu al door ProRail een beheerplan opgesteld. Het opnemen van een beheerplan in de wet zorgt echt niet voor meer regie.

Een ander voorstel is het in de wet opnemen van het adviesrecht voor klanten van ProRail. Dat lijkt mij sympathiek voor de positie van de klanten, maar het versterkt niet de positie van de minister.

Het meest vreemde vind ik toch wel de boetes die de minister aan ProRail wil kunnen opleggen. Boetes aan NS kunnen al, maar de minister wil nu ook boetes aan ProRail kunnen opleggen. Hiermee wordt natuurlijk geen regie gevoerd, maar een show opgevoerd. NS en ProRail zijn voor honderd procent eigendom van de Nederlandse Staat. Als je NS een boete oplegt, gaat dat ten koste van de dividenduitkering. Uiteindelijk komt er dus evenveel geld bij de overheid terecht, met of zonder een boete. Hetzelfde geldt voor ProRail. Boetes aan ProRail gaan ten koste van de reserves van ProRail. Als je later aan ProRail opdrachten tot investeringen geeft, zul je die afgeroomde reserves toch weer moeten aanvullen. Regie voer je dus niet met symbolische maatregelen zoals geldboetes aan NS en ProRail.

Hoe moet het dan wel? De parlementaire onderzoekscommissie Onderhoud en Innovatie Spoor heeft adviezen gegeven over de aanpak van de organisatie op en rond het spoor. De discussie over de organisatie en het voeren van regie is nog maar net begonnen. Ik vind het dan ook niet verstandig om nu wetswijzigingen voor te stellen die de discussie over dat rapport kunnen raken. Het is beter om de discussie over de uitkomsten van het parlementair onderzoek goed te voeren en gezamenlijk als Kamer tot een consistent verhaal te komen. Dit wetsvoorstel is dan ook grotendeels mosterd voor de maaltijd.

Aptroot



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik heb, om aan te haken bij de heer Bashir, liever mosterd voor de maaltijd dan daarna. Als je die tijd voor de maaltijd krijgt, kun je die nog gebruiken. Maar ik begrijp wel een beetje het kritische standpunt ten opzichte van dit wetsvoorstel. Als je gewend bent om ergens je kleding te kopen, maar de kwaliteit niet goed is, de prijzen te hoog zijn en je waardeloos wordt geholpen, ga je in de toekomst naar een andere winkel. Als het autobedrijf waar je komt je niet goed helpt, ga je naar een ander en koop je de volgende keer zeker niet je auto bij dat bedrijf. Wij hebben hier te maken met twee monopolisten, twee autobedrijven, twee staatsbedrijven. Waren het maar gewoon autobedrijven, dan konden wij zo switchen. We zitten er dus aan vast. We hebben allemaal de indruk dat we te weinig grip erop hebben. We stemmen voor dit wetsvoorstel. Het vervoerplan voor NS, het wettelijk vastleggen van het beheerplan voor ProRail, bestuurlijke boetes opleggen aan ProRail in plaats van strafrechtelijke procedures, wij begrijpen het allemaal wel. Binnen het huidige systeem zijn het allemaal kleine verbeteringen, maar de essentie wordt niet verbeterd: hoe krijgen we grip op de twee bedrijven waar miljarden in omgaan, waar miljarden aan belastinggeld in zitten? Die twee monopolisten hebben we namelijk hard nodig om de mobiliteit in Nederland goed voor elkaar te krijgen. Wij steunen deze verbeteringetjes. We zijn echter niet enthousiast, mede omdat we de indruk hebben dat die boetes weinig indruk maken op de top van ProRail of NS.

Afgelopen week vond ik het een beetje hilarisch. Ik heb ontzettend gelachen. Er verscheen namelijk een persbericht van NS, in de zin van: we hebben nog nooit zo goed gedraaid, de punctualiteit is geweldig, 200 mln. winst. En binnen het uur komt er een persbericht van de minister: tjongetjonge, ze hebben het niet goed gedaan, dikke boetes, een paar miljoen voor NS, een definitieve boete over het jaar daarvoor. Ik vind het wel grappig, maar dat is het natuurlijk niet. De essentie is dat we geen grip op die twee bedrijven hebben. We kunnen het nu niet regelen. Het zou ook ad hoc zijn om nu te zwaar in te grijpen. Ik kondig wel alvast aan dat we naar aanleiding van het rapport van de commissie-Kuiken Wissel op de toekomst willen praten over de aansturing van ProRail en NS. Ik wil weten wat de minister hiervan vindt. Zij heeft naar aanleiding van het winterweer zelf duidelijk gemaakt dat ze niet tevreden is over de aansturing van de bedrijven. De klant kan bij deze bedrijven niet stemmen met de voeten. We moeten dus op zijn minst regelen dat we grip krijgen. Ik heb al eens eerder gezegd dat we ervoor moeten zorgen dat een raad van commissarissen of een directie vervangen wordt als die niet functioneert. Die instrumenten hebben we nu allemaal niet. Wij gaan er met de commissie-Kuiken over praten en daarna met de minister, maar de minister heeft ook aangekondigd dat ze de aansturing van de bedrijven wil beoordelen. Wanneer denkt zij dat ze haar mind daarover heeft opgemaakt, zodat wij met haar kunnen praten over haar standpunt over datgene wat we concluderen naar aanleiding van het debat over het rapport van de commissie-Kuiken?

De heer **Bashir** (SP):

De heer Aptroot zegt dat de boetes die opgelegd zijn aan de top van NS en ProRail geen pijn doen. Daar ben ik het helemaal mee eens, maar de topmensen van NS en Pro-

Rail doen wel mooi mee door te zeggen dat ze een boete opgelegd hebben gekregen. Is de heer Aptroot bereid om voor de behandeling van het rapport van de tijdelijke commissie ook na te denken over het koppelen van die boetes aan de bonussen van de top van NS en ProRail? Als je een boete oplegt aan NS en ProRail, dan zou dus ook de top geen bonus meer moeten krijgen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben daartoe niet alleen bereid, ik vind dat we alle mogelijke opties moeten bekijken. Worden de beloningen gekoppeld aan de resultaten? De heer Slob heeft weleens voorgesteld om van ProRail een soort Rijkswaterstaatconstructie te maken, zodat we er rechtstreeks grip op hebben, de minister kan ingrijpen en wij de minister er rechtstreeks op kunnen aanspreken. Het is allemaal voor ons bespreekbaar. Overigens vind ik het een heel goede zet van de minister dat ze bij de aanstelling van de nieuwe topvrouw van ProRail afgelopen jaar, een op zichzelf goed salaris heeft geregeld dat wel binnen de balkenendenorm is, en waarbij geen bonus wordt opgenomen. Maar ondanks alle ellende met het winterweer en de boetes overweegt de raad van commissarissen van NS om de bonussen uit te keren. Voor de VVD is dat onbestaanbaar, maar het gebeurt wel. We moeten echt over dat soort instrumenten praten. We moeten grip op die bedrijven krijgen. De top mag een behoorlijke beloning krijgen, maar nu bepaalt deze club zelf wat men mag verdienen. Dat is niet goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik heb begrepen dat er bij ProRail korte metten gemaakt is met de hele bonussystematiek. Dat zou NS ook moeten doen. Ik heb echter een andere vraag. De heer Aptroot wil eigenlijk ook van die rare boetes af. Het is een vreemd systeem. Wij zouden naar een ander systeem moeten, waarin wij afspraken maken over de kwaliteit. Als die kwaliteit achterblijft, moet tegen NS worden gezegd: geen tariefverhoging. Dan heeft de reiziger een klein voordeel omdat de kwaliteit is achtergebleven.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ben niet enthousiast over die boetes. Wie betaalt uiteindelijk de boete? De aandeelhouder, dus de Nederlandse belastingbetaler. Dat zijn wij met elkaar. De directie eet er geen boterham minder om. Het idee van mevrouw Van Gent om dan maar af te zien van tariefverhoging, houdt in dat de exploitatie onder druk komt te staan. Dat zou ten koste kunnen gaan van het vervoer en de aandeelhouders. En dat zijn wij weer met zijn allen. Als mensen verantwoordelijk zijn, moet je ze op hun verantwoordelijkheid afrekenen. Dat kan een waarschuwing zijn of geen salarisverhoging of geen bonus als er zo'n regeling is. Op een gegeven moment moet je een streep trekken en zeggen: u maakt het al jaren niet waar. Wat ons betreft betekent dat dat iemand dan vervangen moet worden. Met het afzien van tariefstijging wordt het financiële draagvlak voor het spoorvervoer steeds kleiner. Dat moeten wij niet willen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

De VVD-fractie wil af van het gehanteerde boetesysteem. Zij wil af van de bonuscultuur bij NS en een beetje bij ProRail. Zij wil daarnaast dat de minister meer grip krijgt op NS en ProRail.

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij willen graag dat de minister er veel meer grip op krijgt, want dan krijgen wij er via de minister ook meer grip op. En dat is echt nodig. De politiek moet daar de baas zijn. Het moet geen zelfbestuur zijn van twee monopolistische overheidsbedrijven. Ik wil niet zeggen dat ik altijd tegen bonussen ben. Ik zou haast zeggen: je moet voor de top een bonus-malussysteem invoeren. Als men het heel goed doet, is het helemaal niet verkeerd om iets extra's te geven, binnen een fatsoenlijk beloningssysteem. Als men het niet goed doet, moet men zeker geen bonus krijgen. Het is fout dat dat nu nog steeds het geval is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik heb ook gevraagd naar het boetesysteem. Ook GroenLinks wil daar eigenlijk al jaren vanaf, omdat het in feite een schijnvertoning is. Uiteindelijk betalen wij het zelf. Het is nu helder. Ook de VVD-fractie wil af van het boetesysteem.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij willen van het boetesysteem af, want uiteindelijk betaalt de belastingbetaler, de overheid het zelf. Ik wil het echter niet kwijt als wij er niet iets anders voor in de plaats krijgen. Het opleggen van een boete is wel een signaal. De top van zo'n bedrijf zou zich rot moeten schamen als er een boete wordt opgelegd. Het is een van de weinige middelen die de minister heeft om te zeggen dat men niet voldoet aan de afgesproken kwaliteit. Wij willen daar betere, effectievere middelen voor in de plaats.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Aptroot gaf aan dat hij van mening is dat de minister meer grip op de zaak moet krijgen. Kan hij een concreet punt aangeven waarop die grip volgens hem nu ontbreekt?

De heer **Aptroot** (VVD):

Heel simpel: de leiding van het bedrijf, de raad van commissarissen. Ik vind het heel gek dat die als monopolist, als staatsbedrijf kan opereren terwijl wij er niks over te vertellen hebben. Er gaat meer dan 2,5 mld. belastinggeld bij. Als eenmaal de concessie is uitgegeven, moet de minister gedurende de periode van de concessie, tien jaar lang, met de hoed in de hand vragen of alsjeblieft aan de wens van de minister of voor mijn part de unanieme Tweede Kamer voldaan kan worden. Dat vind ik niet passend.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Is de heer Aptroot bekend met het verlicht structuurregime en wat dat precies inhoudt voor de aandeelhouder?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja, dat is allemaal leuk, maar wij moeten juist bekijken of wij een structuurregime of een verlicht structuurregime willen handhaven. De optie die de heer Slob heeft genoemd om van ProRail een soort Rijkswaterstaat te maken, vind ik prima. De gebruiker betaalt namelijk maar een klein beetje voor het spoor. Het is allemaal belastinggeld. Het gaat allemaal via onze begroting, maar wij hebben er bijna niks over te vertellen. Ik vind dat de structuur echt in essentie ter discussie moet worden gesteld.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Mijn vraag was waarschijnlijk niet duidelijk. Weet u wat het verschil is tussen een verlicht structuurregime en een gewoon structuurregime?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik weet dat de grip van de aandeelhouder behoorlijk verschilt.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik vraag dan hoe.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, dat vind ik ...

De heer **Haverkamp** (CDA):

Dan begrijp ik uw vraag aan de minister rondom grip. Misschien is het handig als u dat eerst bestudeert.

De heer **Aptroot** (VVD):

Nee, de essentie is nog steeds dat wij met een concessie voor tien jaar en de huidige structuur geen grip hebben op de bedrijven. Als we al grip zouden hebben, zou de minister aan haar collega van Financiën nog moeten vragen om als aandeelhouder wellicht wat invloed te kunnen hebben. Dat vinden wij niet verstandig.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. In 2005 is de nieuwe Spoorwet ingevoerd, die vervolgens in 2008 is geëvalueerd. Vandaag zetten we een eerste stap met het verwerken van deze evaluatie in de wet via een wijziging. Het is al door een aantal collega's gezegd en het is ook de rode draad in mijn verhaal, dat dit niet los is te zien van het onderzoek dat is uitgevoerd door de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor oftewel de commissie-Kuiken. Ik sluit mij aan bij de heer Haverkamp, die heeft gezegd dat de concessie en het winterweer parallelle sporen en banen zijn die bij elkaar komen. Ik vind dat een mooie beelddispraak om de situatie op het spoor te schetsen.

Genoemde commissie heeft geconcludeerd dat een gebrek aan regie en visie op het spoor een wissel trekt op de toekomstige kwaliteit van het spoor. De samenhang tussen de wijziging van vandaag en het werk van die commissie manifesteert zich op verschillende terreinen. Ik denk dan aan de relatie tussen ProRail en vervoerders en decentrale overheden. Ook doel ik op het zodanig inrichten van het systeem van boetes, bonussen, investeringen en aanbestedingen dat niet steeds gekozen wordt voor de goedkope en risicomijdende oplossingen voor de korte termijn maar voor de duurzame innovatieve investeringen voor de lange termijn. Dat is wat D66 betreft de opgave waarvoor we met zijn allen staan. Overigens beperkt dit zich niet alleen tot de vervoerders en de decentrale overheden maar strekt het zich ook uit tot de positie van ProRail als enige opdrachtgever voor bedrijven en marktpartijen voor spoorbouw- en beheeropdrachten. Deze kwesties zijn ook gerelateerd aan het wetsvoorstel dat vandaag voorligt, maar ik bewaar ze liever voor de behandeling van het rapport van de commissie-Kuiken, waarbij we op de unieke monopolistische rol van ProRail nog verder kunnen ingaan. Wel hoor ik graag van de minister hoe zij omgaat met de samenhang. Wordt daarbij ook een lan-

Verhoeven

getermijnvisie op het spoor uitgewerkt, wat de commissie-Kuiken terecht heeft gemist in het huidige beleid?

Dit wetsvoorstel richt zich voornamelijk op drie dingen, te weten de aansturing van ProRail, de samenwerking tussen ProRail en de vervoerders en de decentrale overheden en tenslotte het feit dat op het terrein van veiligheid op het spoor een aantal strafrechtelijke sancties door bestuurlijke boetes worden vervangen. Wij zijn positief over de voorgenomen wijzigingen. Wel hebben we nog een paar vragen.

In het wetsvoorstel staat dat ProRail een beheersplan moet maken. Dat betekent dat ze meer moet samenwerken met klanten en dat ze beter afrekenbaar moet worden op geleverde prestaties. Klopt het dat ProRail nog akkoord moet gaan met het nieuwe principe van de geldboete? Kan de minister aangeven hoe het hiermee staat? ProRail vraagt zich natuurlijk af of het principe van die boete wel passend en effectief is. Ik kan mij vanuit ProRail sowieso wel voorstellen dat ze dat zegt want het is natuurlijk nooit leuk als je als organisatie een boetesysteem op je af ziet komen. Kan de minister in ieder geval aangeven waarom zij denkt dat het wel effectief kan zijn? Het is op een bepaalde manier toch een prikkel die een hoog symbolisch gehalte heeft.

De minister heeft ook aangegeven dat de boete in meer en in andersoortige gevallen kan worden opgelegd dan in vergelijking met de huidige dwangsom. Zij schrijft: de last onder dwangsom is een herstelsanctie. Oftewel bij herstel van de fout hoeft er niet betaald te worden. Voor een boete geldt dat natuurlijk niet, want die moet je altijd betalen op het moment dat een bepaalde prestatie niet behaald en geleverd is. Maar het verschil tussen die twee dingen sluit moeizaam aan op de praktijk. De minister noemt de overschrijding van het maximumaantal grote storingen als een voorbeeld waarbij een geldboete kan worden opgelegd, terwijl een dwangsom daarbij niet mogelijk is omdat het gaat om een niet gehaalde prestatie die niet te herstellen is. De minister heeft deze week nog een dwangsom opgelegd aan ProRail, omdat reizigers bij vertraging onvoldoende werden geïnformeerd. Dat is ook een niet-gehaalde prestatie, die ook niet achteraf te herstellen is. Kan de minister aangeven waar het verschil zit tussen die dwangsom, die nu al bestaat, en die boete, waarvoor zij de wetgeving wil aanpassen? Dat verschil is mij na bestudering nog niet voldoende duidelijk.

Ik heb eens nagedacht over een goede metafoer om te zeggen wat die boete eigenlijk doet. Ik denk dat een hele goede is dat het een soort vestzak-broekzak is, maar ik moet eerlijk bekennen dat ik daar niet erg origineel in ben. Ik heb het de ChristenUnie, het CDA, GroenLinks, de Partij van de Arbeid, de SP en de VVD allemaal zo horen noemen. Het is een vestzak-broekzakmodel. Zo zie je hoe de Kamer het met elkaar eens kan zijn. Zelf had ik erbij geschreven dat het mij doet denken aan het reclamespotje voor een grote Nederlandse bank, waarin een verliefd koppel telkens een cent naar elkaar overmaakt. Volgens mij gaat het namelijk zo: ProRail betaalt de boete uit de subsidie van I en M en betaalt deze ook aan I en M. I en M besteedt het geld uit die boete vervolgens weer aan ProRail. De vraag is al door iedereen gesteld: gaat dat echt pijn doen, werkt dat? Ik hoor hierop graag een reactie.

De minister geeft ook aan dat de geldboete een uitbreiding is van een stelsel van prikkels om beter te presteren. Los van de vraag of de boete effectief is, kun je je ook afvragen of de hoogte van de boete niet peanuts is vergeleken met de bedragen die omgaan in zo'n concessie. Hoe

gaat de minister ervoor zorgen dat deze boetes ProRail echt gaan prikkelen en niet slechts speldenprikjes zijn?

Voor de rest stemmen wij graag in met alles wat in de wetswijziging wordt voorgesteld. Wij zijn zeer benieuwd naar de reactie van de minister op de twee amendementen van collega Slob.

□

De heer **De Jong** (PVV):

Voorzitter. Wat de PVV betreft valt er weinig aan te merken op deze wetswijziging. Middels de uitvoering van het kabinetsstandpunt Spoor in beweging worden betere sturingsinstrumenten wettelijk vastgelegd. Wel moet ik zeggen dat het natuurlijk erg vreemd is dat als er een boete wordt opgelegd aan ProRail of NS wegens het niet halen van bepaalde prestaties, er nog steeds variabele beloningen kunnen worden uitgekeerd, temeer daar deze zijn gekoppeld aan die prestatiefactoren. Hoe zit dat precies? Deelt de minister de mening dat er geen sprake kan zijn van enige vorm van variabele beloning wanneer er een boete wordt opgelegd aan NS of ProRail? Ik heb hierover een motie klaarliggen, die ik graag wil indienen wanneer ik hierover geen toezegging krijg.

Ik heb nog enkele vragen over de boetes die de minister in de afgelopen week aan ProRail en NS heeft opgelegd. Dit is in voorgaande jaren ook gebeurd, maar die boetes zijn tot onze verbazing later voor het grootste deel ingetrokken. Hierdoor zetten wij vraagtekens bij de effectiviteit van deze boetes. Verandert de minister hier nu iets aan? Heeft de minister bij het opleggen van deze boetes gebruikgemaakt van de regeling om de boete met 50% te verhogen bij recidive? Wij zouden graag zien dat de boete minimaal met 50% wordt verhoogd bij recidive. Dan is duidelijk dat de eerder opgelegde boete niet voldoende aansporende werking had tot verbetering en dat strengere straffen noodzakelijk zijn. Wij bestrijden dat dit zou kunnen leiden tot oneindig hoge boetes. Dat zou alleen mogelijk zijn als wij onmogelijke prestaties eisen, maar volgens mij is dat absoluut niet het geval.

In de nota van wijziging is vastgelegd dat deze recidiveregeling niet langer een verplichting is. Hierdoor kan de verantwoordelijke bewindspersoon dus zelf bepalen of een verhoging van de boete op zijn plaats is. Indien wordt afgezien van een verhoogde boete bij recidive, vinden wij dat de minister daarvoor gegronde redenen moet hebben en dat zij deze in een verklaring aan de Kamer, maar bovenal aan de reiziger, moet uitleggen. Ik hoor hierop graag een reactie van de minister.

Mijn fractie en de reizigers begrijpen best dat je niet met torenhoge boetes kunt komen wanneer er sprake is van een groot probleem zoals koperdiefstal, maar als het eerste het beste sneeuwvlokje wederom het hele spoor platlegt, kan het niet zo zijn dat door het vervallen van de verplichting tot verhoging van de boete ProRail er weer ongestraft mee wekomt. In dat geval vindt mijn fractie dat de recidiveregeling moet worden uitgevoerd en dat er dus een boete moet worden opgelegd die minimaal 50% hoger is dan de boete van het jaar daarvoor. Deze boete moet dan ook direct worden geïnd. Alleen dan wordt voorkomen dat de spoorpartijen als het ware een vrijbrief hebben om maar wat aan te rommelen. In plaats daarvan zouden ze daadwerkelijk actie moeten ondernemen om tot betere prestaties te komen, want dat wordt met dit wijzigingsbesluit Spoor in beweging beoogd.

De Jong

De heer **Bashir** (SP):
Ik ben een beetje verbaasd over het laatste gedeelte van de toespraak van de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV):
Dat kan ik me niet voorstellen.

De heer **Bashir** (SP):
Iedereen in de Kamer, met uitzondering van de heer De Jong, is het erover eens dat die boetes heel symbolisch zijn. De heer De Jong zegt dat we die boetes moeten verhogen. Weet de heer De Jong ten koste waarvan die boetes uiteindelijk gaan? Ze gaan uiteindelijk ten koste van bijvoorbeeld het dividend. De boetegelden komen weer in de kas van het ministerie terecht en worden vervolgens weer uitgegeven. Wat heeft het dan voor nut om die boetes te verhogen?

De heer **De Jong** (PVV):
Op mijn beurt vraag ik dan wat voor nut het heeft om iets te bekritisieren en daar vervolgens niets tegenover te stellen. Wij vinden dat er een stok achter de deur moet zijn, zodat de directies van NS en ProRail niet achterover kunnen gaan leunen en hun prestaties niet moeten laten afhangen van beslissingen die hier in de Kamer al of niet worden genomen. Wij vinden dat die bonus en dus de variabele beloningen gekoppeld moeten zijn aan de opgelegde boetes. Als de minister besluit dat er een boete moet worden opgelegd, kan er absoluut geen sprake meer zijn van welke variabele beloning dan ook. Daar heb ik een motie voor klaarliggen. Op die manier maak je de boetes effectief. Dat zijn ze op dit moment in de beleving van mijn fractie niet. Hiermee hebben we toch een stok achter de deur. Er zijn geen alternatieven aangewezen om de directies van ProRail en NS scherp te kunnen houden. Op deze manier denken we dat wel te kunnen doen.

De heer **Bashir** (SP):
We hebben wel alternatieven voorgesteld. Als je bijvoorbeeld iets doet aan de organisatiestructuur van ProRail en NS, kun je ervoor zorgen dat je ook beter de regie kunt voeren. Daar gaan we het straks over hebben. Ik ben het er overigens helemaal mee eens dat er geen sprake kan zijn van variabele beloning als er boetes zijn uitgedeeld. Waar het hier echter om gaat, is dat er sprake is van een bot middel, dat niets betekent en niets teweegbrengt, en dat de PVV-fractie vervolgens voorstelt om nog een schepje boven op die symboolpolitiek te doen door voor te stellen om die boetes te verhogen. Dat heeft helemaal geen nut. Laten we elkaar hier niet voor de gek houden.

De heer **De Jong** (PVV):
Mijn fractie zorgt er juist voor dat zo'n opgelegde boete waarde krijgt. Als NS en ProRail er een potje van maken – dat was in de afgelopen winter het geval; de hele Kamer was het daarover eens – en er een boete wordt opgelegd, moet die boete meteen worden geïnd. Die boete moet meteen gelden. Het is in mijn beleving totaal ridicul als we die boete een halfjaar later moeten intrekken. Na oplegging van de boete kan er automatisch geen enkele sprake meer zijn van welke variabele beloning dan ook. Dat heeft niets met symboolpolitiek te maken. Dat moet ervoor zorgen dat NS en ProRail scherp gehouden worden. Dat is nog altijd een beter voorstel dan achterover leunen en helemaal niets doen.

De vergadering wordt van 20.26 uur tot 20.40 uur geschorst.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik wil allereerst in algemene zin twee thema's aan de orde stellen, omdat deze door bijna alle fracties zijn genoemd. Daarna zal ik specifiek ingaan op de vragen per fractie. De thema's zijn bij bijna alle woordvoerders aan de orde geweest. Daaraan voorafgaand wil ik overigens de Kamer danken dat zij in algemene zin tevreden is over het voorliggende wetsvoorstel. Ik denk dat het belangrijk is om nog wel over de laatste punten te praten.

Het meest in het oog springende discussiepunt is volgens mij het innen van de boetes. Als alles vlekkeloos zou verlopen, zouden we dit instrument inderdaad niet hoeven in te zetten, maar dat is tot nu toe niet het geval geweest. Met elkaar hebben we in het verleden dus besloten om zo'n instrumentarium te hanteren. Het is echter terecht dat de Kamer er een aantal vragen over heeft. Wat doet dit instrumentarium precies? Bereik ik daarmee wat ik wil bereiken? Zijn er geen andere middelen en mogelijkheden om deze organisaties te sturen?

Ik zal zo terugkomen op de andere middelen en mogelijkheden, maar laten we allereerst kijken naar de boetes zoals we die nu opleggen. Er is ook voorgesteld om deze boetes te harmoniseren en voor NS en ProRail op dezelfde manier te realiseren. De heer Slob heeft gevraagd wat er precies gebeurt met de budgetten. Anderen hebben dit ook gevraagd. Het budget komt de spoorsector ten goede, maar waar is dit terug te vinden? De boetes komen in het Infrastructuurfonds terecht. Ze worden daar niet specifiek gealloceerd, maar komen gewoon weer terecht in het budget voor de spoorsector. Als je de boetes eruit zou halen en ze, zoals is voorgesteld, zou overhevelen naar een subsidie of zou gebruiken voor een tariefsverlaging, hevel je dus eigenlijk budgetten over van het Infrastructuurfonds naar een van de hoofdstukken van de begroting van het ministerie. Tot nu toe laten we de boetes in het Infrastructuurfonds, zodat het geld ook weer geïnvesteerd kan worden als wij spoorinvesteringen moeten doen. Deze investeringen komen dan ook weer de reizigers ten goede, de gebruikers van het spoor.

Is het zinvol om toch iets uit het fonds te halen? Ik ben nooit een voorstander van het verplaatsen van geld van het Infrastructuurfonds naar de reguliere begrotingshoofdstukken. In het fonds gaat het ook om relatief beperkte budgetten. Het is 0,5 mln. geweest; het is 1,5 mln. geweest. In de bouw en de aanleg zijn dit natuurlijk heel summiere budgetten.

De Kamer heeft gesproken over het opleggen van boetes en vindt het interessant dat dit gebeurt. Er is gesproken over het vestzak-broekzakverhaal, maar er is ook een andere belangrijke vraag aan de orde, namelijk of dit ten koste gaat van de reiziger. De CDA-fractie heeft hier bijvoorbeeld naar gevraagd. Daar hebben we natuurlijk van tevoren goed naar gekeken. De prestatieafspraken die we maken met NS en ProRail in het Vervoerplan en in het Beheerplan, mogen natuurlijk niet veranderen als gevolg van de boete. De uiteindelijke dienstverlening aan de reiziger die in de prestatieafspraken is vastgelegd, mag niet slechter worden als gevolg van het opleggen van de boete. Ik controleer natuurlijk of NS en ProRail voldoen aan de prestatieafspraken.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Als extra garantie dat het niet ten koste gaat van de reiziger, is de boete ook aan een maximum gebonden. De maxima bij NS en ProRail zijn bekend. Stel dat ik dat maximum niet zou hanteren, dan had ik de voorlopige boete voor NS in 2011 ongeveer op 6 mln. moeten vaststellen. Als je dat doet, kom je veel meer in de budgetten die deze bedrijven nodig hebben om hun diensten te verlenen. Het bedrag blijft dus beperkt tot 2,75 mln. Dat is inderdaad maar 1% van de omzet van NS. Sommige Kamerleden hebben dit ook gezegd. Als we de boete echter veel hoger maken, brengen we zodanige verstoringen in het primaire proces aan dat het ten koste kan gaan van de reiziger.

Uiteindelijk denk ik dat de allerbelangrijkste prikkel van een boete het naming-and-shaming moet zijn. U hebt allen waarschijnlijk de persconferentie van NS gezien. Daar in werd gezegd dat NS het bij een groot aantal punten heel aardig doet. Ik heb echter afspraken met NS gemaakt en afspraak is afspraak. Het gaat inderdaad bij een aantal punten goed, maar bij een aantal punten waarover we afspraken hebben, gaat het niet goed. Ik vind dan ook dat ik die boete moet toepassen. Dat is natuurlijk gewoon heel vervelend voor een bedrijf. Ik ga ervan uit dat het de volgende keer denkt: het zal ons niet nog eens overkomen. Naming-and-shaming is dus een essentiële prikkel die ik hierbij wil inzetten. Het budgettaire bedrag of de hoogte ervan is niet de grootste prikkel, maar het feit dat het bedrijf op zijn kop krijgt. Dan denkt de leiding van een bedrijf: dat moeten wij beter doen. Volgens mij denkt elk mens op die manier.

Bij ProRail geldt ook dat de boete geen direct effect heeft op de prestaties voor de reiziger. Het heeft wel effect op het resultaat van ProRail en dus op de hoogte van de egaliseringsreserve. De SP noemde dat al even. Dat is voor I en M zichtbaar in de jaarrekening die wordt vastgesteld bij de subsidievaststelling. Ook hier geldt dat het zogenaamde naming and shaming de belangrijkste prikkel van de boete is. Dat gaat niet ten koste van de reiziger. Integendeel, het is juist een extra prikkel om de prestaties op peil te houden en om de reiziger beter te bedienen.

In de wet is een gelijktrekking van NS en ProRail georganiseerd. D66 vraagt of het klopt dat ProRail nog akkoord moet gaan met de boete. Dat klopt. Wij maken het wettelijk mogelijk. Vervolgens moet er bij de beheerconcessie nog wel over onderhandeld worden. Ik geef nu echter een heel duidelijk signaal aan ProRail dat ik vind dat het toegepast moet worden.

Het zijn op dit moment voorwaardelijke boetes. Ik wil in de toekomst ook met direct opeisbare boetes werken. Dat heb ik ook gezegd in de discussie van vorig jaar over het winterweer. Dit jaar heb ik daarover niet gesproken. Tot nu toe werk ik dus met voorwaardelijke boetes, ook omdat ik een partij de kans wil geven om zich te verbeteren en te laten zien dat het de prestaties wel gaat halen.

D66 wijst erop dat ik ProRail een boete heb opgelegd voor het niet informeren van de reizigers. Dat heb ik juist niet gedaan in dit geval. Dat kan de Kamer ook lezen in de beschrijving. Omdat het halverwege het jaar overgeheveld is van ProRail naar NS kan er van revanche geen sprake meer zijn. Daarom dat dit deel ervan is uitgezonderd. Als dat niet duidelijk is, hoop ik het nu alsnog duidelijk te hebben gemaakt. Het is inderdaad de bedoeling dat óf de prestaties verbeteren óf dat in het jaar daarop alsnog de volledige boete betaald wordt. In de toekomst wil ik met een mix werken. Sommige zaken moeten direct op-

eisbaar gemaakt worden. Andere zaken moeten aan een voorwaardelijke boete worden verbonden.

De PVV vraagt naar de minimumrecidive bij de boete. Het is goed om een onderscheid te maken tussen enerzijds de geldboete die ik kan opleggen aan ProRail omdat zij niet aan bepaalde prestaties voldoen – dat is nieuw in de wet – en anderzijds de strafrechtelijke boete die er in het verleden was als ProRail zich niet hield aan de veiligheidseisen, die nu omgezet wordt in een bestuurlijke boete. Het zijn twee verschillende soorten boetes. Ik heb bijvoorbeeld een boete van € 300.000 opgelegd aan ProRail wegens het niet halen van prestatieafspraken. De bestuurlijke boetes zijn gebonden aan een maximum van, geloof ik, € 150.000 per organisatie. Wat betekent de 50% verhoging bij recidive? Het gaat dan over de bestuurlijke boete. Het gaat erover dat ProRail zich niet houdt aan wet- en regelgeving, daarvoor een boete krijgt en zich er vervolgens nog niet aan houdt. Dan kan er een verhoging van het maximum plaatsvinden met 50%. Dat is eigenlijk zoals het in alle jurisprudentie voor andere organisaties gebeurt. Het staat los van de prestatieafspraken. Ik had het gevoel dat die zaken in de discussie door elkaar lopen. Ik hoop zo dan ook duidelijkheid te hebben geschapen. Wat de geldsom betreft, bepalen wij wat wij opleggen. De recidive-regeling is hierop dus niet van toepassing.

Ik heb hiermee de vragen over de boetes en dergelijke bij elkaar geveegd. Ik wil vervolgens met de Kamer even over de bonus spreken.

De heer Aptroot (VVD):

Ik heb nog een vraag over de maximering en hoe dat straks bij ProRail zal gaan. De minister zei overigens dat de boete maximaal één procent van de omzet is. De omzet van de NS is 3,6 mld. of 3,7 mld. Dan zou het dus maximaal één promille moeten zijn. Dat zal een verspreking zijn. Ik vind die boetes niet het belangrijkste, maar ik vraag de minister hoe dit maximum is vastgesteld. Is dit gekoppeld aan de omzet of is het gemaximeerd voor wat betreft het bedrag?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb begrepen dat het gekoppeld is aan de omzet. Ik meende dat ik zo-even het juiste antwoord gaf op de vraag naar het maximum, maar ik blijf het precieze antwoord nu even schuldig.

De heer Aptroot (VVD):

Misschien kan de minister dit binnenkort nog aan de Kamer laten weten als zij toch nog meer informatie stuurt? Voor ons standpunt over het wetsvoorstel, dat wij zullen steunen, maakt dit nu niet uit.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Misschien kan ik in de tweede ronde laten weten hoe het precies zit.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over de boetes. Bijna Kamerbreed wordt gezegd dat die boetes een hoog vestzak-broekzakgehalte hebben. De minister gaat die boetes nu uitbreiden, maar is het de bedoeling dat wij dat nu doen en dat wij vervolgens de boetes weer gaan afbouwen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de vraag of ik geen betere instrumenten heb om te sturen op die organisaties. Ik wil die vraag zien

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

in samenhang met het debat over de bevindingen van de commissie-Kuiken. Ik denk dat je en-en moet doen. Je moet een instrument hebben om boetes uit te delen als je met een partij een contract sluit. Zoals RWS een contract sluit met een aannemer die een weg moet aanleggen, sluit ik een contract met ProRail over het aanleggen van rails. Dan moet je ook boetebedingen opnemen.

Veel interessanter is echter de vraag of de sturingsinstrumenten van dien aard zijn dat wij er dicht genoeg op zitten. In het debat over het winterweer heb ik al gezegd dat ik niet blij ben dat ik gevangen zit in een processie van tien jaar voor afspraken over zaken op algemeen niveau, terwijl het sturen op specifiek niveau daardoor een stuk complexer wordt. Daarom heb ik aan de Kamer voorgesteld om terug te komen met een meer programmatische aanpak, met een aantal programma's voor specifieke instrumenten die nu alleen in een subsidiebeschikking zijn opgenomen. Je kunt specifieke programma's maken of dat nu voor ERTMS is of voor snelheidsverhoging of voor andere zaken. Dan kun je meer doelgericht en specifiek sturen op overgangen of overwegen en andere specifieke elementen. Ik heb tegen de Kamer gezegd dat ik dat wil bereiken.

De vraag is gesteld wanneer ik met die brede visie kom. Ik wacht natuurlijk het debat van de Kamer met de commissie-Kuiken af, want de Kamer zal mij daarna ook nog een aantal vragen stellen. Ik heb gelezen dat de Kamer voor mei klaar wil zijn en ik zal zo snel mogelijk daarna mijn beelden van en plannen voor aanpassingen aan de Kamer doen toekomen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik blijf dan toch nog met een vraag zitten. Een overgrote meerderheid van de Kamer is van mening dat de boetes een vestzak-broekzakstelsel zijn met een hoog gehalte aan symboolpolitiek. De minister zegt dat zij wil uitkomen op en-en. Als er nu een boete wordt opgelegd en die wordt definitief, kan de Kamer dan vrijuit over dat bedrag beschikken mits het weer wordt geïnvesteerd in het spoor? Wat voegen die boetes dan nog toe als er betere afspraken worden gemaakt? Als de minister nog daarmee komt, lijkt het mij een beetje gek om dan nu nog het boetesysteem te gaan uitbreiden. Ik begrijp dit niet en ik krijg graag een heldere toelichting van de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij heb ik deze vraag net al ten dele beantwoord, maar ik herhaal dat graag en ik werk het nog verder uit. Waarom nu? Mijn ambtsvoorganger heeft een debat gevoerd over de evaluatie Spoor in beweging. Samen met de Kamer is toen de conclusie getrokken dat naast de boete voor de NS, ook een boete voor ProRail zou moeten worden ingevoerd. Daarvoor heb ik wetgeving voorbereid en die ligt sinds april vorig jaar bij de Kamer. Wij spreken daar nu over. Ik kom daarmee tegemoet aan wat mede een wens van de Kamer was, maar ook van onszelf. Ik sta daar volledig achter. Daarnaast vraagt mevrouw Van Gent naar andere sturingsmechanismen. Ik wil zelf heel graag op een aantal punten veel dichter zitten op de specifieke uitvoering van wensen van de Kamer en het ministerie. Daar wil ik graag het debat over voeren met de Kamer. Tot slot vroeg mevrouw Van Gent of het bedrag vrij beschikbaar was voor de Kamer. Daar had ik ook al antwoord op gegeven in reactie op de heer Slob. Ik heb gezegd dat dit bedrag het infrafonds in gaat. Het blijft daar ook in zitten en komt weer ten goede aan het spoor. Ik wil het er niet

uit halen om er andere dingen mee te doen. Ik denk dat je moet investeren in het spoor en dus in de spoorinfrastructuur, niet in elementen uit andere begrotingshoofdstukken. Het antwoord op haar laatste vraag is dus nee. Volgens mij is dat best duidelijk.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Toch heb ik het idee dat er bij de Kamer sprake is van voortschrijdend inzicht. Dit voorstel ligt hier al even. Nu worden er bijna Kamerbreed vraagtekens gezet bij dat boetesysteem. We vragen ons af wat dit bijdraagt aan een betere sturing. Daarom wil ik de minister vragen waarom zij dit doorzet. De Kamer gehoord hebbend, lijkt het me duidelijk dat we vooruitlopen op een discussie die we nog moeten voeren. Dan kunnen we het net zo goed laten zoals het nu is en later bekijken hoe we het afschaffen. Volgens mij wil een meerderheid van de Kamer dat namelijk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zou het andersom willen zien. De Kamer vraagt zich eigenlijk af wat die boete nu helemaal zegt als ik verder geen sturingsinstrumenten heb. Ik geef juist aan dat we in gesprek zijn over de vraag hoe we sturingsinstrumenten in de toekomst kunnen aanscherpen. Daarnaast moet er altijd een boete-instrument zijn, al hoop je het zo min mogelijk in te hoeven zetten. Ik zou het vreemd vinden om het nu uit dit wetsvoorstel te halen, terwijl er nog geen alternatief is. Je zult iets moeten hebben. Ik proef Kamerbreed de vraag over de effectiviteit van alleen een boete-instrument, maar ik proef niet dat men zegt: doe het maar niet meer.

De heer Bashir (SP):

Afgelopen vrijdag legde de minister heel stoer boetes op aan NS en ProRail. De mensen in het land waren in eerste instantie natuurlijk blij omdat er eindelijk eens werd opgetreden. Als ze echter even nadenken, snappen ze best dat dit een grote show is. De Staat legt aan een staatsbedrijf een boete op die terecht komt bij de staatsbedrijven zelf. We houden onszelf een beetje voor de gek met die boetes. Welk signaal denkt de minister af te geven met die boetes?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Daar kan ik helder over zijn. Het is absoluut geen grote show. Ik ga door op de afspraken die zijn gemaakt. Als je een contract sluit en iemand zich daar niet aan houdt, spreek je diegene daarop aan. Zo gaat dat in het dagelijks leven ook. Dat doen we dus en daar is dat boetesysteem voor. Ik heb al aangegeven dat wat mij betreft het budgettaire beslag niet het ergste is wat de bedrijven kan overkomen. Het gaat me vooral om de naming-and-shaming. Het is heel vervelend als een bedrijf te horen krijgt dat het niet voldoet. De volgende keer wil het wel voldoen. Daar werkt men dan hard aan. Dat is het effect van een boete. Het heeft dus niets met show of stoerheid te maken. Het gaat erom dat we afspraken gemaakt hebben. Daarom wijs ik er ook op dat de objectieve prestaties wellicht wel voldoende waren, maar de subjectieve prestaties – het klantoordeel – niet. Als we iets hebben afgesproken, moeten we de bedrijven er ook op afrekenen.

De heer Bashir (SP):

De minister zegt dat het geen show is. Ik vroeg welk signaal zij hiermee afgeeft. Mensen die een beetje verstand van zaken hebben en weten dat beide bedrijven voor

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

100% eigendom zijn van de Nederlandse Staat, snappen natuurlijk wel dat het toch een show is. Zij prikken hier doorheen. Het signaal dat de minister mijns inziens afgeeft, is dat er sprake is van onmacht of onwil. Van onmacht omdat de minister niets kan doen – ze ziet dat bedrijven matig presteren, kan niets doen en legt dus maar een boete op – of van onwil omdat de minister weigert iets te doen. Wij hebben immers vaak genoeg voorstellen gedaan om de regie in eigen hand te nemen en iets te doen aan de staatsbedrijven. Vindt de minister het, nu zij alles wat in de Kamer over de boete gezegd is, gehoord heeft, niet reëel om te wachten met de boetes totdat het rapport van de commissie behandeld is? Als er niets uitkomt, kan zij alsnog overgaan tot het opleggen van boetes. Is de minister bereid om het stukje over de boetes nog even aan de kant te leggen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nu komt er weer een heel verhaal over de show. Als een overheidsorganisatie afspraken maakt met ondernemers en deze voldoen daar niet aan, dan legt zij een boete op. Datzelfde geldt voor ProRail, waarvan wij toevallig aandeelhouder zijn. Het had ook een andere situatie kunnen zijn; het had een privaat bedrijf kunnen zijn dat dit uitvoert. Ik ben het er helemaal niet mee eens dat het een show zou zijn omdat dit bedrijf toevallig in handen van de overheid is en een ander bedrijf toevallig niet. Dit geeft echt een prikkel omdat het bedrijven duidelijk maakt: wij hebben iets afgesproken; daar hebt u zich niet aan gehouden; daar hoort een boete bij.

Ik haal dit stuk nu niet uit de wet omdat ik geen andere middelen heb. Ik vind ook dat er altijd een boeteclausule moet zijn. De discussie gaat over de vraag of dit het enige is. Nee, dit is niet het enige. Daarover zullen wij later nog met elkaar spreken.

De voorzitter:

Ik zie dat een aantal van u onderling in overleg is. Als u een vraag stelt, is het wel plezierig als u ook naar het antwoord van de minister luistert.

De heer Monasch (PvdA):

Ik heb zelfs geluisterd naar het antwoord op een vraag van een ander!

Ik heb een punt van orde. Het lijkt mij verstandig dat alle collega's zich beperken tot hetgeen zij namens hun eigen partij zeggen. Ik hoor immers allerlei samenvattingen van wat heel veel partijen gezegd zouden hebben waarin ik mij niet helemaal herken.

De benadering die de minister kiest, klinkt mij als muziek in de oren. Ik denk dat zij dat wel weet. Wij moeten beter nagaan waarop wij willen sturen. Ik wil de minister geen woorden in de mond leggen, maar ik heb af en toe het gevoel dat wij alleen op incidenten reageren, als een soort klachtenraad van de NS, terwijl wij eigenlijk veel meer grip willen hebben op waar het echt om gaat. De minister brengt heel goede punten naar voren waarop zij liever wil sturen. Zeer binnenkort houden wij een nota-overleg over de concessie aan de NS. Dit overleg is gepland voor over twee weken. Hoe verhouden de opmerkingen van de minister over het sturen op verschillende onderwerpen zich tot de concessie aan de NS die er nu ligt? Dat is wezenlijk voor het debat dat wij zullen voeren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Heel veel van de directe sturingselementen betreffen vooral de relatie met ProRail. Werkbudgetten geeft de overheid aan een andere organisatie om de taken te vervullen die zij vervuld wil hebben. Dat geld geven wij nu als een soort grote subsidie waar van alles en nog wat in zit. Daarbinnen kun je volgens mij veel meer programma-tisch sturen. De discussie die ik met de Kamer voer, is niet "ik zal het hun vragen", maar "ik heb zelf dit programma met hen doorlopen".

Voor de NS is er iets anders aan de orde. Wij vragen een andere organisatie om ons spoor te berijden. Die organisatie mag ons spoor berijden, maar moet daar wel voor betalen. Het is dus eigenlijk andersom. Bovendien willen wij ook dat die organisatie aan bepaalde eisen voldoet als zij op ons spoor wil rijden. Hierover moeten wij afspraken maken. Wat ik kan regelen, regel ik in de concessie. De Kamer weet echter zelf dat concessies langdurige instrumenten zijn. Je houdt het probleem dat je tussentijds over dingen wilt onderhandelen met elkaar. Ik denk bijvoorbeeld aan de discussie die wij hebben gevoerd over facilitaire voorzieningen in de trein; laat ik het zo maar noemen. Wij zullen ook nog een discussie voeren over het European Rail Traffic Management System. Zolang je nog niet zeker weet wat je met het ERTMS wilt, kun je dit nu dan al wel opnemen? Je kunt er haakjes in opnemen, maar je zult wel opnieuw de onderhandeling moeten aangaan. Dan is het eigenlijk andersom: iemand sluit met mij een contract dat hij op het spoor gaat rijden en dat hij bepaalde diensten zal verlenen en elke keer als ik daarop wil inbreken, moeten wij daarover opnieuw de onderhandeling met elkaar aangaan. Wij moeten dus zo veel mogelijk vooruit denken. Wat komt er op de lange termijn allemaal op ons pad? Wat willen wij geregeld hebben? Hoe gaan wij de dingen regelen die wij nu nog niet kunnen voorzien? Hoe zorgen wij voor haakjes om hierover te kunnen onderhandelen? Het allerbelangrijkste is: hoe zorgen wij ervoor dat wij zo'n goede relatie met de andere organisatie hebben, dat zij het logisch vindt om mee te werken aan dit soort maatschappelijke vragen?

De heer Monasch (PvdA):

Ik begrijp de verschillen wel. Het probleem waar wij allemaal mee zitten, is dat dit niet zo ervaren wordt. De minister kan slecht op het journaal aan de burger uitleggen dat het juridisch allemaal anders in elkaar zit, terwijl de fracties van links tot rechts om begrijpelijke redenen zeggen dat wij het onderhands gaan aanbesteden en het ook nog eens voor 100% een staatsbedrijf is. Vanuit die gedachte en vanwege het feit dat wij te vaak geconfronteerd worden – ik zeg dit als nieuw Kamerlid in alle eerlijkheid – met het feit dat wij publiek aansprakelijk zijn, maar politiek niet verantwoordelijk zijn, vraag ik mij af of dit in de NS-concessie veel dichter bij elkaar moet komen. Wij zien die mogelijkheden nu immers wel bij ProRail.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Uiteindelijk ben ik natuurlijk verantwoordelijk. Ik verleen een concessie aan een organisatie. De Kamer kan daarop toezien en mij vragen of ik goede afspraken heb gemaakt of niet. De Kamerleden spelen dus aan de voorkant een rol, maar ook tussendoor, door te bekijken of ik voldoende erop toezie. Het is en blijft natuurlijk wel een ander sturingsinstrument. Alleen jaarlijkse concessies zijn ook niet mogelijk, want dan wordt de inkoop van bijvoorbeeld materieel echt problematisch. Ik zou willen dat hier

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

een ander, beter model voor was, maar wereldwijd is dit de manier waarop dit gebeurt. Dit betekent vooral dat wij goed vooruit moeten kijken. Wat is onze visie op het spoor? Wat zien wij aan groei? Wat zijn de uitdagingen? Welke beveiligingsvraagstukken zijn er? Wij moeten dit alles zo goed mogelijk een plek daarin geven en toch ervoor zorgen dat wij tussentijds wel met elkaar aan tafel blijven zitten. Dat is een beetje hetzelfde als de langetermijncontracten die Rijkswaterstaat nu met de wegenbouwers afspreekt. Bij een DBFM-contract spreek je vaak af dat je voor 30 jaar met elkaar in zee gaat. Vandaag leg je bijvoorbeeld lantaarnpalen aan, maar over tien jaar wil je misschien ledverlichting. Hoe zorg je er nu voor dat je dit toch kunt doen met elkaar, zonder dat je eindeloze discussies over contractbreuk krijgt? Wij staan met elkaar voor die grote uitdaging.

De heer **Aptroot** (VVD):

De minister relativeert het boete-instrument, het opleggen van een boete, net zoals de Kamer in die zin dat de financiële impact misschien niet groot is. De minister heeft het echter wel steeds heel nadrukkelijk over naming-and-shaming. Ik heb de minister, geloof ik, wel vijf, zes of zeven keer de woorden "naming-and-shaming" horen zeggen. Dat brengt mij tot de volgende, zeer indringende vraag. Vrijdag publiceerde NS met een nogal juichend persbericht het jaarverslag met een op zich financieel niet slecht resultaat. Binnen een uur kwam de minister met het persbericht over de boetes. Heeft de minister dit bewust direct na het persbericht van NS de deur uit gedaan, omdat zij dat te positief vond? Als dit zo is, dan complimenteer ik de minister daarmee. Als het puur toeval was, feliciteer ik de minister met de toevalstreffer. Ik zou het echter graag willen weten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat ik dit bericht een uur later liet uitgaan, was geen signaal. Ik heb de discussie wel opgehouden totdat NS de persconferentie had afgerond. Ik vind het namelijk netjes om NS eerst te laten vertellen hoe de Nederlandse Spoorwegen gepresteerd hebben. Ik heb van tevoren verteld dat NS die boete zou krijgen. In de persconferentie is ook gezegd dat die boete verwacht werd. Ik heb vervolgens de beheer- en vervoerplannen, inclusief de discussie over de prestaties van de voorgaande jaren, aan de Kamer gestuurd. NS was hiervan op de hoogte. Voor NS is het natuurlijk ook wrang. In alles wat je objectief kunt meten, is NS vooruitgegaan, maar wij hebben met elkaar afgesproken dat ook het oordeel van de reiziger van belang is. Op dat vlak heeft NS niet gepresteerd. Elke onderneming moet ook erover nadenken wat de klant wil.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik doe nog een kleine suggestie. Misschien kan de minister de volgende keer het persbericht direct uit laten gaan en dit niet van tevoren vermelden, juist als de persconferentie begint, want dan is het echt naming-and-shaming.

De **voorzitter**:

Dit was een gratis advies.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik ben het eens met de mensen die zeggen dat wij niet namens alle Kamerleden moeten spreken zodra wij het over de boetes hebben. Ik sluit mij wel aan bij het punt van de heer Aptroot. Die boete is symbolisch. Het is natuur-

lijk vestzak-broekzak, maar er gaat wel een symbolische waarde van uit. Het punt is dat er bij ProRail ook geen bonussen meer zijn. Je kunt dus ook geen bonus meer afpakken. Van de boete gaat dus alleen nog maar een gevoelswaarde uit voor het bedrijf. Heeft de minister signalen ervoor dat er bij ProRail echt een duidelijk baalmoment op de werkvloer is? Is er duidelijk een gevoel van: verdorie, nu hebben wij die boete gekregen, nu gaan wij echt aan de slag? Is dat gevoel er? Dan heeft zo'n boete in mijn ogen wel zin en moet die blijven totdat er iets beters is. Als dat gevoel er niet is, beweeg ik mij wel een beetje richting de mening van de heer Bashir, want dan heeft dit echt helemaal geen zin.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik weet het zeker. Ik heb namelijk direct contact met mevrouw Gout over dit soort zaken. Zij werkt er nog maar relatief korte tijd en is ongelooflijk ambitieus. Zij wil heel graag een cultuurverandering bewerkstelligen waarover wij het vorig jaar naar aanleiding van de winterweerproblematiek hebben gehad. Het gaat niet alleen om de boete, maar ik weet dat zij ontzettend baalt van de discussie over het winterweer. Zij wil het namelijk gewoon goed doen vanaf het moment dat zij er werkt. Ook die boete vindt zij heel vervelend. Zij wil de prestaties zo transparant mogelijk verbeteren. Volgens mij heeft zij zelf een tijd terug aangegeven dat er geen storingen meer mogen zijn, behalve storingen die door externe omstandigheden zijn veroorzaakt. Daarmee leg je jezelf een heel hoog ambitieniveau op. Ik herken dus het gevoel dat het de volgende keer gewoon echt ...

De heer **Verhoeven** (D66):

Eigenlijk zegt de minister net als de Kamer dat de financiële impact van een boete gewoon nul is, als je het kritisch bekijkt. Alloceren is een optie waarop misschien nog antwoord komt of waarop al antwoord gegeven is. Alloceren is de enige manier om de geldstromen van waarde te laten zijn. Bij een boete gaat het dus echt om de prikkel voor het bedrijf en daarom heeft een boete zin. Dat zegt de minister eigenlijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De impact van de boete is niet nul. Het doet namelijk altijd pijn als je geld kwijt bent. Ook al gaat het in de totale omzet om relatief kleine bedragen, je hebt niet altijd de vrijheid om alles zomaar vrij te gebruiken. 1,5 mln. kun je natuurlijk prima ergens voor inzetten. Het gaat echt om de prikkel. Het gaat erom dat je het niet wilt. Ik weet niet hoe de rapporten van de heer Verhoeven vroeger eruit zagen, maar voor de meeste mensen geldt wel dat ...

De heer **Verhoeven** (D66):

Daarover doe ik nu geen uitspraken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voor de meeste mensen geldt dat een slecht cijfer je ertoe aanzet om extra je best te doen.

Ik kom op de bonus. Daarover is in andere debatten ook al veel gezegd. Bij de aanstelling van mevrouw Gout heb ik ervoor gekozen om geen variabele beloning toe te kennen. Dat heeft de raad van commissarissen ook goed gedaan. Er is een gewone beloning en die is wat mij betreft goed genoeg. Voor de zittende directieleden geldt dat wat al was afgesproken, op 16% is gemaximeerd. Daarover kunnen zij beschikken. Ook hierbij heeft de raad van

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

commissarissen – die moet er nog over spreken – de mogelijkheid gekregen om alles te schrappen indien zich ernstige verstoringen op het spoor voordoen. Het betreft het zogenaamde knock-outcriterium. Voor de NS is het anders. De minister van Financiën stuurt de NS als aandeelhouder aan. Ik heb met hem besproken hoe ik er tegen aan kijk. Ik heb dat ook al vaker met de Kamer gedeeld. Je kunt natuurlijk niet in de bestaande afspraken treden die met zittende directieleden zijn gemaakt. Het lijkt mij echter voor de toekomst als aandeelhouder verstandig om die discussie bij nieuwe instroom met de directie en de raad van commissarissen te voeren.

De PVV-fractie vroeg of je een variabele beloning kunt krijgen als je een boete hebt ontvangen. Die variabele beloningen zijn op verschillende elementen gebaseerd. Een deel van de variabele beloning is bijvoorbeeld op punctualiteit gebaseerd. Een ander deel is weer op iets anders gebaseerd. Een volgend deel is misschien op winterweerafspraken gebaseerd. Dat deel krijg je misschien niet, maar het deel dat op punctualiteit is gebaseerd krijg je misschien wel van de raad van commissarissen. Zo werkt het altijd tussen een raad van commissarissen en een directie. Je krijgt een boete over een deel van je prestaties. In dit geval zijn sommige doelstellingen wel gehaald, maar andere niet. Er is dus geen directe link tussen een boete en het überhaupt niet meer kunnen krijgen van een variabele beloning. Het knock-outcriterium dat wij ProRail hebben opgelegd moet je volgens mij in de toekomst ook op de NS toepassen. Ik weet dat de minister van Financiën daar ook naar kijkt.

De heer De Jong (PVV):

Er wordt niet zomaar een boete uitgedeeld. Dat wordt gedaan omdat bepaalde afspraken niet zijn nagekomen. Die boete komt voor rekening van het bedrijf, maar niet voor de personen, de directieleden. Wij zijn van mening dat je een boete wel moet doorvertalen naar de variabele beloningen van directieleden. Moet het opleggen van een boete niet automatisch effect hebben op de bonussen? Moet er geen bonus kunnen worden uitgekeerd als er een boete wordt opgelegd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat hangt af van de prestatieafspraken die de raad van commissarissen met de directie heeft gemaakt. Het zou het meest logisch zijn als de raad van commissarissen in de prestatieafspraken met de directie ook de prestatieafspraken laat terugkomen die bijvoorbeeld tussen Rijk en NS gemaakt zijn. Als die een-op-een overeenkomen en als NS bepaalde doelen niet haalt en een boete van mij krijgt, is het ook logisch dat NS een deel van de variabele beloning niet krijgt. Maar zoals ik al vaker heb gezegd, ga ik hier niet over. Ik zit daar niet aan tafel. Zelfs mijn collega, die aandeelhouder is, zit niet aan tafel om de inhoud van de prestatieafspraken te bekijken. Hij heeft alleen invloed op de hoogte en de maximering. Zoals de heer Haverkamp zei, kunnen wij dat ook niet zomaar veranderen in de nu bestaande regimes.

De heer De Jong (PVV):

Dat gaat over de nu bestaande regimes. In vorige debatten, in reactie op een motie die ik had ingediend om de bonussen aan te pakken, heeft de minister ook al aangegeven dat zij er eigenlijk niet over gaat, maar het gaat erom dat de Kamer wil dat de minister de regie meer naar zich toe trekt. De motie over de bonussen is aangenomen

en de minister gaat ermee aan de slag. De minister heeft in de media verschillende keren aangegeven dat zij, als zij NS geweest was, de bonussen nooit zou hebben uitgekeerd. Dat heeft zij letterlijk gezegd. Als er een boete wordt uitgekeerd, heeft NS of ProRail niet heeft gefunctioneerd zoals dat zou moeten. Het is niet uit te leggen aan de reiziger als er alsnog bonussen worden uitgekeerd. Is de minister het met de PVV-fractie eens dat er geen bonus moet kunnen gelden als er een boete wordt uitgekeerd?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik heb geprobeerd om daar antwoord op te geven. Dat is niet zwart-wit. Het hangt ervan af welke prestatieafspraken door de raad van commissarissen met de directie worden gemaakt. De heer De Jong vraagt mij wat ik vind. Ik vind dat de raad van commissarissen de prestaties die een partij volgens het contract moet leveren, ook als prestatieafspraken tussen raad van commissarissen en directie moet laten gelden, maar ik weet niet wat men hierover zal heeft afgesproken. De heer De Jong vraagt mij bijna naar mijn persoonlijke mening, maar ik kan hem niet meer dan dit antwoord geven.

De heer De Jong (PVV):

Bij de chaos op het spoor heeft de minister gezegd: als ik NS was geweest, zou ik die bonus nooit hebben uitgekeerd. Mijn vraag aan haar is heel eenvoudig. Als er een boete wordt opgelegd waar de minister iets over te vertellen heeft – zij legt hem namelijk zelf op – zou er automatisch geen bonus moeten gelden, is mijn stelling. De minister is in de media heel klip-en-klaar over de bonussen. In feite vraag ik haar om dat te herhalen. Als je niet goed presteert als directielid, verdien je in de ogen van de reiziger en in de ogen van de PVV gewoon geen bonus.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik herhaal expliciet dat ik nog steeds vind dat men geen beloning zou mogen krijgen voor die delen waarover wij prestatieafspraken maken en die niet gehaald worden. Ik weet echter niet waarover de raad van commissarissen precies prestatieafspraken heeft gemaakt. Het zal niet zo zijn, maar voor hetzelfde geld heeft men alleen maar afgesproken dat de directie de hele dag blauwe pakken moet dragen. Als de directie dat dan doet, kan zij die beloning krijgen. Nogmaals, wij zitten niet aan die knop, maar als je een afspraak niet haalt, moet je er ook geen beloning over op willen strijken.

De heer Haverkamp (CDA):

De Nederlandse overheid is voor 100% aandeelhouder van NS. Het verbaast mij dat de aandeelhouder niet weet welke afspraken tussen de raad van commissarissen en de directie zijn gemaakt over het beloningsbeleid. Kan de minister ons toezeggen dat de inhoud van die afspraken wel naar de Kamer komt?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet het zelf natuurlijk wel precies voor ProRail; misschien weet collega De Jager de precieze afspraken bij NS. Ik weet overigens ook niet of dit jaarlijks openbaar gemaakt wordt in het kader van de debatten hierover met de vaste commissie voor Financiën. De heer Haverkamp schudt nee, zie ik. Als hij erop aanstuurt, moeten de gegevens wel beschikbaar worden. Nogmaals, ik heb aangegeven welke afspraken ik maak met ProRail, maar ik weet niet hoe het precies bij NS zit. Ik weet dat de minister van

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Financiën vooral stuurt op dividend en de hoogte van de bonussen; hij zorgt ervoor dat het niet te extreem wordt. Ik betwijfel of hij stuurt op allerlei inhoudelijke elementen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De minister van Financiën heeft recentelijk een brief gestuurd waarin hij schrijft dat hij op een andere manier op staatsondernemingen gaat sturen. Zouden wij van deze minister een brief mogen ontvangen waarin zij aangeeft dat de prestatie-indicatoren van het contract deel uitmaken van het bonusbeleid? Kan zij daar simpel ja of nee op zeggen? Dan hoeven wij ook niet te weten of blauwe pakken wel of niet in de prestatiebeloning zitten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, ik kan de Kamer een brief sturen waarin staat of die elementen erin zitten. Ook van belang is het volgende. Al heb ik geen formele relatie met de raad van commissarissen van de NS, toch heb ik daar binnenkort een gesprek mee, juist om ook over dit soort dingen te spreken.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Is "binnenkort" voordat wij met de minister over de concessie spreken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is over twee weken.

Dan kom ik te spreken over de amendementen van de ChristenUnie. De ChristenUnie heeft gezegd blij te zijn met de maatregelen die in het wetsvoorstel genomen worden, maar heeft twee amendementen ingediend om de rechten en de mogelijkheden van bepaalde organisaties gelijk te trekken en te versterken.

Het amendement op stuk nr. 9 betreft het opnemen van een wettelijk gekwalificeerd adviesrecht voor reizigersorganisaties op het beheerplan van ProRail. Ik ontraad dit amendement, omdat hetgeen wij in de wet afspreken en de bestaande interactiemogelijkheden de reizigersorganisaties al ruimschoots de gelegenheid geven om input in het beheer van de spoorweginfrastructuur te leveren. Ik denk dat het niet nodig is om dat in de wet te formaliseren, maar ik zal er specifiek op ingaan.

Allereerst vindt in het Locov afstemming plaats met ProRail over het beheerplan. De partijen in het Locov hebben afgesproken dat ProRail op dezelfde manier gaat opereren als de NS. Alsof ook ProRail formeel verplicht is om de reizigersorganisaties om gekwalificeerd advies te vragen. Ik ga ervan uit dat dit naar tevredenheid zal werken. Dan is het ook niet nodig om dat formeel vast te leggen in de Spoorwegwet. We hebben dit net gestart. Mocht ik op basis van praktijkervaring echter tot de conclusie komen dat het toch nodig is om een en ander formeel te regelen, dan kan ik de Spoorwegwet in de toekomst altijd nog aanpassen. Reisorganisaties hebben de vrijheid om onafhankelijk van formele informatie en communicatiekanalen contact te zoeken met ProRail of het ministerie van I en M over beheerszaken. Ook is het belangrijk om te weten dat het altijd mogelijk is om daar een gesprek met beide partijen over te voeren.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Wij zijn nu met wetgeving bezig. Dat moeten wij zorgvuldig en een beetje eenduidig doen. Ik constateer dat in artikel 17b van het wetsvoorstel heel duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen "overleg" en "advies". Het gebeurt ook in die volgorde: eerst vindt er overleg plaats

en daarna mag je een advies geven. Wij regelen dat heel keurig en eenduidig voor de decentrale overheden en de vervoerders maar doen dat niet voor de consumentenorganisaties. Dan is het toch logisch dat wij dat deugdelijk en netjes willen vastleggen, zoals artikel 17b dat voor de twee andere organisaties doet. Waarom regelen we het niet gewoon goed?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik wil juist dat het gelijkwaardig wordt aangepakt. De klanten van de organisaties moeten dat gekwalificeerde advies geven. Voor de NS zijn dat ook de reizigersorganisaties. Daarom hebben de reizigersorganisaties dat ook bij de NS gekregen. De klanten van ProRail zijn de vervoerders en de concessieverlenende overheden. Het is dus geharmoniseerd. Bij beide organisaties hebben de directe klanten het gekwalificeerde adviesrecht gekregen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Daarmee hebben we gelijk ook het amendement op stuk nr. 10 over het vervoerplan van de NS bij de hand. Wat dat betreft is het juist vreemd dat het wel in de concessie wordt geregeld maar niet in de wet wordt verankerd. Eenduidigheid en logica zijn niet aanwezig. Vandaar onze amendementen. Regel het logisch, door het overleg en het adviesrecht van de betrokken organisaties zowel voor het beheerplan van ProRail als voor het vervoerplan van de NS te laten gelden. Dat is gewoon duidelijk. Daar kan dan gebruik van worden gemaakt. Het is een adviesrecht. Dus men geeft een advies en de betrokken partijen moeten zelf afwegen wat zij ermee doen. De vraag is om gemotiveerd daarop in te gaan. Dan hebben wij het gehele overzicht. Dan is het helemaal helder en is er een gelijk speelveld. Ik zie niet in waarom de minister zo moeilijk doet bij dit amendement, dat alles nog net even iets keuriger maakt, ook wettechnisch.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik doe niet moeilijk. Ik probeer beide op dezelfde manier aan te vliegen. De klanten krijgen het adviesrecht. Voor ProRail zijn dat de vervoerders en de concessieverlenende overheden en voor de NS zijn dat de reizigersorganisaties. Overigens hebben de gerechtigden slechts een adviesrecht voor bepaalde in de AMvB benoemde onderwerpen. Je moet namelijk echt benoemen welke elementen je daarin vastgelegd wilt hebben. Je zou het overleg dat wij net in het Locov gestart hebben, kunnen structureren in de wet. De vraag is echter wat daarvan de toegevoegde waarde is. Je moet dat juist ook inperken om aan te geven wat het dan precies is en waar het over gaat. Wij hebben feitelijk afgesproken dat ProRail het beheerplan afstemt in het Locov. De reizigersorganisaties hebben een beter adviesrecht. Wat mij betreft moet je alleen maar tot wetgeving overgaan als er een echt probleem is en als dit niet goed zou werken. Daarom gaf ik aan dat het een optie zou zijn om dit wettelijk te regelen als in de praktijk blijkt dat het niet werkt.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Een wet is er ook voor om posities heel duidelijk vast te leggen, zodat iedereen weet wat zijn rechten en wat zijn plichten zijn. Dat wordt beoogd met het amendement, niet om problemen te creëren, maar om volslagen helder aan te geven welke partijen erbij betrokken zijn en wat hun positie is bij het overleg en adviesrecht. Dat moet je gewoon wettelijk borgen. Dat is keurig netjes een wet-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

geving. De minister kan wel zeggen dat ze dat misschien gaat doen als er een probleem ontstaat, maar dat vind ik toch een beetje een rare manier van met wetgeving omgaan. Maar goed, dat is mijn persoonlijke mening, die ik overigens namens de fractie uitspreek.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, het is vooral van belang om het wettelijk goed te regelen. Dat wettelijk goed regelen moet je ook op een gelijke manier doen. Dat is ook waarom ik onderscheid maak tussen de klant bij de ene partij en de klant bij de andere partij. Daarnaast hebben de reizigersorganisaties in het LOCOV een extra mogelijkheid om erover mee te praten. Zij hebben dus inderdaad een andere bevoegdheid dan de decentrale, concessieverlenende overheden en de vervoerders. Hun recht is sterk geregeld in de wet, want zij zijn de officiële klant. Zij zitten echter ook aan tafel. Ik voorzie dat het alleen maar beter voor ze wordt. Ik wil hun niet hetzelfde recht geven, terwijl zij niet de directe klant zijn. Dat recht geef ik ze bijvoorbeeld wel weer bij de NS.

Ik kom bij het tweede amendement over het organiseren van een wettelijk gekwalificeerd adviesrecht voor consumentenorganisaties en provincies op het volledige vervoerplan voor het hoofdrailnet, inclusief een motivering. Ik ontraad dit amendement om de volgende redenen. Er zitten eigenlijk twee delen in, namelijk consumentenorganisaties en provincies. Het adviesrecht voor de consumentenorganisaties is thans geregeld in de Wp2000 en in de vervoersconcessie. Uit de evaluatie is gebleken dat de reizigersbelangen in relatie tot de NS ook goed zijn geborgd. Het huidige instrumentarium voor de consumentenorganisaties voldoet ook om als countervailing power jegens de NS op te treden. Dat is ook uitdrukkelijk beoordeeld en vastgelegd in het kabinetsstandpunt Spoor in beweging van juni 2009. Dit betekent de facto dat consumentenorganisaties zowel bij gebruikmaking van hun wettelijke adviesrecht als bij de informele contacten op alle punten die zij willen inbrengen, commentaar en advies kunnen geven.

Een adviesrecht voor het volledige vervoerplan, zoals beschreven, gaat verder dan zelfs mijn eigen instemmingsbevoegdheid ten aanzien van het vervoerplan. Mijn instemmingsbevoegdheid is namelijk beperkt tot prestaties inzake kwaliteit en kwantiteit van het aangeboden vervoer, met name de grenswaarden en de ambities voor de vervoersprestaties en de meetsystemen. De consumentenorganisaties zouden dan een breder instemmingsrecht krijgen dan op het hoogste wettelijke niveau is geregeld. In die zin is ook bij het adviesrecht voor de consumentenorganisaties een keuze gemaakt ten aanzien van de voor die organisaties van belang zijnde onderdelen. Die zijn dus geregeld, niet voor het volledige plan, maar voor een beperkt deel. Ik zie geen aanleiding om dat te verbreden, vooral ook omdat het huidige model goed functioneert.

Ook de provincies zijn beoordeeld in het kabinetsstandpunt evaluatie spoorwetgeving. De evaluatie geeft geen aanleiding om die wetgeving aan te passen. Het is alweer een tijdje terug dat er geëvalueerd is. Toen is ook besproken dat de partijen wel mogelijkheden zagen om de bestaande instrumenten van de vervoerconcessie beter te benutten, maar geen nieuwe instrumenten wilden hebben. De bestaande instrumenten voorzien in een overlegplicht en in de mogelijkheid om zienswijzen naar voren te brengen en ze bevatten een motiveringsplicht voor NS. Dat is heel belangrijk, want het werd net als argument

genoemd. Die motiveringsplicht is er en de huidige praktijk biedt dat dus.

Daarnaast is toen besloten om een versteviging van de positie van de decentrale overheden te organiseren en is besloten tot de inrichting van een adviestafel. Deze heeft het afgelopen najaar voor het eerst plaatsgevonden. Ik heb begrepen dat de eerste ervaringen daarmee positief zijn. IPO en VNG hebben daarbij aan tafel gezeten en hebben dat zo teruggekoppeld. Ik vind het ook meer principieel onjuist om een dergelijk adviesrecht in de wet te verankeren, omdat dat recht – dan kom ik weer op hetzelfde punt als bij het vorige amendement – specifiek bedoeld is voor de directe klanten van vervoerders en de beheerder. De reizigers hebben een zakelijke klantrelatie met NS, waarbij het formaliseren van het adviesrecht noodzakelijk is voor de balans met die relatie. Voor de provincies geldt echter dat zij geen directe klant zijn van NS. Het is dan ook niet logisch om de provincies een advies te vragen over de landelijke prestatieafspraken. Wel vind ik het belangrijk dat zij meepraten over het aanbod in hun eigen regio, want daar gaat het dan om. NS heeft daarvoor overleg en moet de resultaten van dat overleg vastleggen in het vervoerplan, zodat ik in mijn beoordeling van dat plan kan meenemen of zij dat zorgvuldig hebben gedaan en of zij het goed genoeg gemotiveerd hebben als zij ervan afwijken. ProRail is bezig om een soortgelijk overleg over het beheerplan op te starten. Naar aanleiding van de evaluatie van de spoorwetgeving zal ik een adviestafel inrichten waarin ook de decentrale overheden met de minister kunnen bespreken hoe NS en ProRail met de inbreng zijn omgegaan. Ik denk dat wij de positie van de decentrale overheden daarmee op meerdere manieren verankerd hebben en ontraad daarom ook dit amendement.

Ik ga door met de losse vragen die ik nog had van andere partijen. Het CDA heeft mij nog gevraagd naar de tweede tranche. Die is momenteel in voorbereiding. Na de zomer van 2012 start de consultatie. Ik hoop die eind 2012 in de Kamer te hebben.

Er is mij gevraagd waarom de berging er niet in zit: komt dat dan nog in de tweede tranche? Tot nu toe had het onderwerp niet gespeeld. Dit wetsvoorstel lag er al in april 2011. Daarna hebben zich inderdaad vragen voorgedaan. Er zijn een paar juridisch-technische correcties in de wetgeving ten aanzien van de taken van ProRail bij ongevallenbestrijding. Ik zal met de inspectie opnemen of het nodig is om nader onderzoek te doen naar aanleiding van die casus en of er nog meer in de tweede tranche moet worden opgenomen.

De heer Haverkamp vroeg zich af – dit hoort ook een beetje bij de discussie over de boetes – of het wel goed is om een organisatie af te rekenen op zo'n subjectief oordeel als een klantoordeel. Ja, dat behoort nu eenmaal tot de afspraken die wij hebben gemaakt om objectieve en subjectieve prestatieafspraken te maken. Ik weet dat wel, want vroeger gebeurde dat ook bij gemeenten. Als iemand binnen kwam lopen, vroeg je: wat vindt u van de gemeentelijke dienstverlening? Dan was het helemaal niks, het was pet, vreselijk. Vervolgens ging hij zijn paspoort halen of iets anders doen. Vroeg je het dan nog een keer, dan was het eigenlijk allemaal wel goed gelopen. Dat heeft te maken met het algemeen beeld dat je kunt hebben van een organisatie en je specifieke ervaringen. Het blijft altijd heel complex. Alle bedrijven moeten echter ook aansturen op een tevreden klant. Dan moet je maar nadenken over hoe je die tevreden klant beter tegemoet kunt komen. Ik blijf altijd openstaan voor discussies over

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de vraag of onze KPI's goed genoeg zijn op dat vlak, maar de waardering van de reiziger vind ik nog steeds een belangrijk element.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik dank de minister voor haar toezegging dat ze openstaat voor de discussies rondom de KPI's. Het klantoordeel over het op tijd rijden van de NS is 50%. Het lijkt mij toch handiger om te meten hoeveel treinen daadwerkelijk het station verlaten, want we zijn met elkaar heel ver weg als dat percentage maar 50% zou zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het gaat vaak ook om een cijfer dat men geeft. Het klantoordeel moet dus hoger dan een zeven zijn. Stel je voor dat 90% zegt dat het een 6,5 was. Er zitten dus arbitraire elementen in. We hebben het wel met elkaar afgesproken, want we moeten ergens een grens trekken om het te kunnen meten. Ik heb in een ander debat, maar ook tegen NS en ProRail al gezegd: als jullie intelligentere KPI's kunnen bedenken, doe dat. Stel je voor dat alle treinen op tijd vertrekken, de prestatieafspraken en de punctualiteit daarmee altijd gehaald worden, maar dat ze heel hard aan alle reizigers voorbijrijden. Niet voor niets zit zo'n klantoordeel er ook in. Je moet ervoor zorgen dat er een link is tussen het objectieve en de vraag of iemand zich bediend voelt met het systeem.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Deelt u met mij dat die link weggaat op het moment dat wij denken dat NS voldoende heeft gepresteerd als 50% van de reizigers het gevoel heeft dat de treinen op tijd gereden hebben. Dat is wat uw KPI in principe zegt. Ik vind hem heel bijzonder. We meten namelijk hoeveel treinen op tijd vertrekken – ProRail heeft die gegevens – en vervolgens gaan we aan mensen vragen: hoe vaak heeft u het gevoel dat de trein op tijd rijdt? Als meer dan 51% zegt dat het oké is, dan is er geen boete. Ik vind dat een bijzondere verhouding.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het gaat meer om de vraag of men tevreden is over het op tijd rijden. Daarop zeggen partijen nee. Dat kan bijvoorbeeld heel erg beïnvloed worden door het winterweer. Je kunt dus best 97% halen, maar door die hele discussie over het winterweer hebben mensen toch een negatief oordeel als hen wordt gevraagd naar de prestaties. Dan zal een organisatie toch moeten nadenken over hoe ze haar klant meer inzicht gaat geven over haar werkelijke prestaties.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De minister gaf terecht aan dat ze positief mee wil denken over de verbetering van KPI's. Hoe gaat die toezegging er concreet uit zien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Bij het hoofdrailnet zullen we daar ook discussie over hebben. Ik heb NS en ProRail in het verleden een en ander gezegd. Soms klagen zij andersom ook, net als de Kamer: wat betekent nou precies punctualiteit-KPI? Ik heb ze uitgenodigd om op dat gebied met betere ideeën te komen. Die zie ik nog niet. Het is heel complex, want voor elke KPI die je vastlegt, kun je altijd wel iets anders in de plaats zetten. Dat geldt ook voor de begrotings-KPI's die wij hebben. We moeten met elkaar in een debat bespre-

ken wat we er uiteindelijk uit willen halen en wat we het allerbelangrijkste vinden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik herinner mij een debat van een halfjaar of een jaar geleden. Toen hebben wij het hier ook over gehad. Toen ging het ook bijvoorbeeld over het aantal treinen dat op tijd rijdt, maar het aantal reizigers in een trein in de Randstad is heel anders dan in een trein in de regio. Het is dus heel goed mogelijk dat die communicerende vaten niet kloppen. Ik had toen het idee dat de minister al met een aantal concrete voorstellen kwam en twee nieuwe KPI's had ontwikkeld. Lopen nu dingen door elkaar of zitten we nu over twee verschillende organisaties te praten, de ene NS en de andere ProRail?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

We hebben nieuwe KPI's ontwikkeld. Die ziet men terug in het beheer en in de vervoerplannen. Dat zal de komende jaren alleen maar doorgaan. Je zoekt echter ook met elkaar naar de beste prikkel. Wat betekent bijvoorbeeld de punctualiteitsdiscussie die we voeren? Betekent dat dat een organisatie probeert om zo veel mogelijk treinen in het juiste rooster te houden en daarmee toe te werken naar het rooster als een verstoring zich voordoet, maar daarmee niet alles te doen om die reiziger die er net even uitvalt zo goed mogelijk te bedienen? Of kun je het op een andere manier formuleren en doe je het dan beter? Aan al die KPI's zitten voor- en nadelen. Het is gewoon complex.

De heer **Verhoeven** (D66):

Daar ben ik het mee eens. De minister zegt eigenlijk dat wij dat in debatten actief vorm moeten geven. De Kamer mag daar actief over meedenken. Wij hebben eerder geconstateerd dat de feitelijke en de gevoelde veiligheid uiteenlopen. Datzelfde is aan de orde bij de feitelijke en de gevoelde punctualiteit. Dat soort dingen moet onderzocht worden. Volgens mij hadden wij een jaar geleden al gezegd dat er iets moest komen, maar goed, laten wij het alsnog maar gaan doen. Wat mij betreft gebeurt het zo snel mogelijk. Wij zullen met ideeën komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Veiligheid is inderdaad een goed voorbeeld. Iedereen zegt: het is een stuk onveilig in ons land, behalve in mijn straat. Dat zie je terug in de klantoordelen die hier aan de orde zijn.

Ik kom op de specifieke vragen van GroenLinks. Wat de NMa betreft, heeft mevrouw Van Gent gelijk dat het heel lang op zich heeft laten wachten. Ik kan mij het debat nog herinneren. Volgens mij was ik net minister. Ik was er wel voorstander van om te bekijken of het mogelijk was om een vervoerkamer bij de NMa te realiseren. Inmiddels zijn wij een stukje verder. Ik ben er nog niet mee klaar, maar ik wil de Kamer wel de tussentijdse stand van zaken meedelen. De NMa zag het zelf ook wel zitten, maar zij gaat niet over individuele klachtgevallen. Zij gaat over markten en bedrijven, maar niet over individuele klachtgevallen. Wat een betere optie kan zijn, is de Consumentenautoriteit. Nu wil het geval dat NMa en Consumentenautoriteit gaan fuseren. Uiteindelijk zullen wij opnieuw moeten discussiëren over de manier waarop dat gaat gebeuren. Komen er gescheiden kamers waardoor wij onze wens vorm kunnen geven? In de tussentijd heb ik de Inspectie Leefomgeving en Transport als toezichthouder aangewezen, waarbij ik heb aangegeven dat dat tijdelijk zou zijn.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Op zichzelf ben ik er tevreden over. Inmiddels doet de inspectie hetzelfde werk ook voor de luchtvaart, de scheepvaart en nog een sector. Het is een natuurlijke rol van de inspectie geworden. Met NMa en Consumentenautoriteit zal ik in gesprek treden over de mogelijkheid om deze rol na de fusie op zich te nemen. Daarbij zal ik uitwerken hoe de ILT het op dit moment doet. Hiermee zal ik bij de Kamer terugkomen. Het punt ligt er al lang, maar ik heb gezegd waarom dat het geval is.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

De minister merkt terecht op dat het nogal lang geduurd heeft. De motie stamt uit 2009. De logische vraag is nu wanneer ik hier helderheid over krijg. Enige spoed lijkt mij nodig. De motie is breed aanvaard.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De fusie van NMa en Consumentenautoriteit vindt in 2013 plaats. Daar kunnen wij natuurlijk niet op wachten. Ik stel mij voor dat ik beide organisaties vraag of zij al enig beeld hebben van de toekomstige inrichting. Ik zal de Kamer daarover informeren. Dat geldt ook de huidige handelwijze van de Inspectie Leefomgeving en Transport. In mei zal ik met een brief naar de Kamer komen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Die brief wacht ik af. Ik heb nog een vraag over die KPI's. Zal de minister nog ingaan op mijn vraag over energiebesparing?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ja, en wel nu. Kan er in de concessies meer gestuurd worden op milieuprestaties? Wij sturen via de milieuregelgeving op milieuprestaties. De spoorsector moet ook gewoon voldoen aan de specifieke wettelijke eisen. Dat geldt voor geluid en externe veiligheid. Dat is allemaal wettelijk geregeld. Dat geldt voor trillingen nog niet, maar daar wordt nu een wettelijk kader voor ontwikkeld. Voor het klimaat zijn er geen wettelijke regelingen. Dat moet je eigenlijk doen via de bedrijfsvoering en via verantwoord maatschappelijk ondernemen. Ik weet dat bijvoorbeeld ProRail heel veel doet aan klimaat. Ik denk aan de CO2-ladder die zij hanteren. Mijn antwoord is dus dat het heel belangrijk is dat ook zij daaraan meedoen. Daar zien wij ook als Rijk in totaal op toe, want wij willen dat alle sectoren bijdragen aan verbetering van de milieuprestaties. Daar hebben we ook onze wet- en regelgeving voor en daar moeten ze ook gewoon onder vallen. Die wet- en regelgeving dwingt dit soort organisaties ook om zich daaraan te houden.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Bestaan er ten aanzien van die energiebesparing normen waar men zich aan moet houden? Ik heb namelijk begrepen dat dit niet zo is en dat er op dat punt echt nog heel veel te halen valt.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Volgens mij hebben wij dit debat ook een keer in het algemeen overleg gevoerd. Ik blijf nog eventjes het antwoord schuldig op uw vraag. Misschien dat ik er zo meteen nog even op terugkom. Je zou zeggen dat men moet voldoen aan alle wettelijke normen. Dat geldt dus ook voor deze sector. Ik weet niet of dat hetgeen is waarop u doelt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Het antwoord is nee. Ik zou toch graag afspraken willen maken over energiebesparing, aangezien daar echt nog wel het nodige te halen valt. Dan moet je je niet alleen aan wettelijke normen houden, want het is maar helemaal de vraag of die hiervoor bestaan. Ik zou daarvoor een aantal KPI's willen afspreken. Dat is volgens mij tot nu toe niet gebeurd. Mijn vraag aan de minister is waarom niet en is zij bereid dat alsnog te doen?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nee, het zit niet in de KPI's omdat ze een goede bedrijfsvoering moeten hebben en ze moeten zorgen dat ze energiezuinig werken. Ik weet ook dat dit bij de NS het geval is. In het kader van het hoofdrailnet hebben we er ook een discussie over gehad. Daar heeft men ook budgetten voor energiegebruik opgenomen voor de komende periode. We hebben ook afgesproken dat er een bepaalde prikkel in zit waardoor ze ook energiezuiniger gaan werken en ze de inkoop zorgvuldiger gaan doen, zodanig dat het positief uitwerkt. Het zit dus wel in bijvoorbeeld de afspraken die we over het hoofdrailnet gemaakt hebben, maar uiteindelijk behoort het tot de bedrijfsvoering. Dus we gaan niet tot in detail zeggen wat ze moeten doen en wat ze niet moeten doen.

De heer Monasch heeft mij een vraag gesteld over de discussie met de maatschappelijke organisaties. Ik ben het met hem eens dat het in Bathmen niet goed is gegaan. Ik heb dat ook in antwoorden op vragen van de Kamer aangegeven. Er is in een keer een heel grote groep belanghebbenden gekomen, veel groter dan verwacht. Dat betekende dat de individuele vragen van allerlei mensen die aanwezig waren gewoon niet meer goed beantwoord konden worden. Naar aanleiding daarvan wordt een extra sessie georganiseerd. Ik ben ook met ProRail in gesprek om te bekijken hoe we dat beter kunnen doen. Je kunt natuurlijk niet altijd voorzien dat er in een keer een enorme toeloop is, maar je moet natuurlijk wel nadenken over het "what if". Ik denk dat het ook goed is om er in algemene zin naar te kijken. Ik wil er geen apart extern onderzoek aan wijden. Ik wil betrokkenen er vooral op wijzen dat ik vind dat dit soort zaken goed moeten lopen en dat ze zelf de leercurve in moeten gaan om het een volgende keer beter aan te pakken.

De heer Monasch (PvdA):

Ik verwees naar Bathmen, omdat dit het meest recente voorbeeld is. Ik ben zelf ook weleens bij zo'n inspraakavond geweest, maar daar word je niet vrolijk van. Daar hangt toch een soort sfeer of attitude dat men er plichtmatig is. Vaak wordt er een derderangsvoorzitter ingehuurd die de inspraak aanhoort en dat is dan zogenaamd een onafhankelijke voorzitter. Ik heb nooit het gevoel gehad dat men responsief staat tegenover de mensen die erbij betrokken zijn, soms omdat het inderdaad in hun achtertuin gebeurt of vanwege het bredere verhaal. ProRail blinkt niet uit als organisatie die meedenkt en aan hun kant staat, maar heeft een project dat door moet. Daarom verzoek ik de minister om dat eens goed uit te zoeken voor de Kamer, omdat dit een belangrijk onderdeel is van een goed functionerende democratie. Het leidt ook tot heel veel beroering in de gebieden waar die spoortrajecten doorgaan, temeer omdat we meer en meer een wissel aan het trekken zijn op het oosten van het land, zoals het goederenvervoer dat daar nu weer gepland staat.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet dat ProRail zelf ook veel duidelijker bezig is om alle stakeholders te definiëren. Zij hebben ook gezegd dat dit er veel meer zijn dan alleen de vervoerders, de verladers en de concessieverlenende overheden. Juist vanwege die cultuurdiscussie hebben zij ook gezegd dat beurzen en bedrijven daar ook toe horen. Zij zijn aan het nadenken over hoe zij hun initiatieven en ideeën beter kunnen betrekken bij grote projecten, bijvoorbeeld door informatiecampagnes, een gratis telefoonnummer of krantencampagnes, dus ik weet dat zij daarmee bezig zijn. Ik denk dat inspraak voor ons allen altijd complex is, want wij krijgen bij Rijkswaterstaat die discussie ook weleens om de oren. Het is iets waarop wij moeten blijven sturen en waarop ik hen ook zal blijven sturen. Ik vind eigenlijk dat we het niet nodig moeten hebben om nog naar oude projecten te kijken, maar dat we vooral vooruit moeten kijken en moeten zeggen dat het beter en empathischer moet, zodat er meer echte interactie is.

De heer Monasch (PvdA):

Ik denk dat we allemaal pleiten voor de lerende organisatie, maar je moet wel weten waarvan je moet leren. Bij een organisatie als ProRail, die deze cultuur niet met zich mee draagt en die zelf in de krant heeft gezegd niet zo in klanten te denken, kan ik mij voorstellen dat deze die slag wil maken en dat eerst even goed onderzocht wil hebben. Met een nieuw bewind is het misschien verstandig om niet lang terug te gaan in de tijd maar vier of vijf recente projecten bij de kop te pakken en eens goed door te nemen, om te kijken naar proactieve communicatie, want daar ligt het vaak aan. Er moet niet inspraak worden georganiseerd, omdat dat nu eenmaal moet op grond van de wet, maar mensen moeten tijdig, vooraf worden betrokken bij wat er eventueel kan gebeuren. Het lijkt mij wijs om dat te onderzoeken en met elkaar van gedachten te wisselen over hoe dat beter kan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, ik weet dat zij zelf bezig zijn om daar meer aandacht aan te geven. Ik zal tegen hen zeggen dat het misschien goed is om een paar casussen aan te pakken die in het verleden van belang zijn geweest, waarbij ProRail zelf het gevoel had dat het niet helemaal liep zoals het zou moeten lopen. Nogmaals, ik ben niet zo van de externe onderzoeken. Dat zeg ik in andere debatten ook vaak. Laten we eerst proberen om het zelf te evalueren en op te lossen door aan de slag te gaan. Nogmaals, volgens mij zijn we het niet oneens over de inhoud en waar we naartoe moeten, maar gaat het erom dat het nu ook moet gebeuren. Ik kan mij voorstellen dat zij daarbij terugkijken, maar vooral ook vooruit.

De heer Monasch (PvdA):

Ik zal geen motie indienen om de motie, maar als u mij kunt toezeggen dat ProRail een eigen evaluatie maakt en die naar de Kamer stuurt en dat wij op basis daarvan een oordeel kunnen vellen over hoe ProRail dat zelf taxeert en dat in de toekomst gaat aanpakken, ben ik tevreden, maar anders zal ik in tweede termijn toch een motie indienen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan laat ik het daar maar even op aankomen. Wij vinden allemaal dat de inspraak goed geborgd moet zijn, maar ik vind dat zij dat zelf moeten evalueren en er zelf aan moeten werken. Ik vind de problematiek niet groot genoeg

om die discussie met een evaluatierapport naar de Kamer te verleggen. Nogmaals, ik wil die verantwoordelijkheid daar ook laten. Ik vind dat ze dat moeten doen, maar niet in een apart rapport dat hier weer aan de orde komt, dus ik laat het er maar even op aankomen. De vraag van de SP-fractie is al aan de orde geweest, ook bij de eerdere onderdelen. Dat geldt ook voor de vraag van de fracties van de VVD en D66 over de samenhang en de visie op het spoor. Ik heb daarover gezegd dat ik bezig ben om zo'n programma te maken. Ook alle andere vragen zijn aan de orde geweest. Ik denk dat ik nu alles aan de orde heb gehad.

□

De heer Slob (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb in de eerste termijn middels twee amendementen aandacht gevraagd voor enkele aanscherpingen van het wetsvoorstel. Deze amendementen, die overigens voor een deel aanhaken bij het advies van de Raad van State, beogen meer eenduidigheid te brengen en – hiermee onderstreep ik de insteek van de minister, die spreekt over de Reiziger, met een hoofdletter R – de positie van reizigers een beter plekje in het wetsvoorstel te geven. Ik heb de reactie van de minister op de amendementen gehoord. Ik ben duidelijk geweest over onze motivatie om deze amendementen in te dienen. We wachten de stemming over de amendementen maar af. Voor wat betreft de beoordeling van amendementen door de minister hopen we op betere tijden.

In de bespreking is ten aanzien van de boetes de term "naming-and-shaming", in slecht Nederlands, een aantal keer langsgekomen. Ook voor ons geldt hier weer het belang van de Reiziger, met een hoofdletter R. Juist ook in de afgelopen maanden hebben we gezien hoe ongeloflijk belangrijk het is dat er wordt opgekomen voor de rechten van reizigers. De minister heeft er terecht op gewezen dat de Kamer om het heffen van boetes heeft gevraagd; het gaat dus om uitvoering van wat eerder aan de orde is geweest en nu in het wetsvoorstel is vastgelegd. Als er boetes worden geheven, is het van belang dat het geld dat daarmee wordt weggehaald, op een goede manier wordt besteed. Aangezien het van belang is dat de belangen van de reizigers goed worden vertegenwoordigd en we voorzien dat op dat punt in de toekomst problemen zullen ontstaan – ik denk aan de bezuinigingen op het OV-loket en op de advisering door ROVER, die daarvoor minder mogelijkheden krijgt – dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail en NS een boete respectievelijk een last onder dwangsom hebben gekregen voor 2010 in verband met het niet halen van de afgesproken prestaties;

overwegende dat deze boetes ten gunste zouden moeten komen van de reizigers;

Slob

overwegende dat de subsidie voor het OV-loket van reizigersorganisatie ROVER en de subsidie voor beleidsondersteuning van ROVER in 2012 afloopt;

verzoekt de regering, de stem van reizigersorganisatie ROVER als spreekbuis voor de Reiziger, met hoofdletter R, te behouden en bij te dragen aan de verdere professionalisering van de reizigersinspraak door de boete voor NS en de last onder dwangsom voor ProRail over het jaar 2010 beschikbaar te stellen aan reizigersorganisatie ROVER voor de verlenging van de subsidies tot en met 2015,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Slob en Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (32666).

□

De heer Haverkamp (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik dank haar voor de toezegging dat wij de tweede tranche nog rondom de zomer kunnen ontvangen en dat zij daarin zal ingaan op de vraag hoe wij treinen met pech bergen.

De discussie over de KPI's vind ik lastig. In het kader van dit debat zeggen wij dat overdag 90% van het aantal reizigers en 's avonds 58% van het aantal reizigers zich op het station veilig moeten voelen. Wat voor KPI's spreken wij dan met elkaar af? Men moet zich juist 's avonds ook veilig voelen op het station als je wilt dat het openbaar vervoer een waardevolle vervoermodaliteit is. Ik begriep heel goed dat de minister daar, net als de Kamer, mee worstelt, maar wanneer moeten wij hier de discussie over voeren? Over twee weken gaat het over het beheersplan. Is dat het moment waarop de KPI's wel of niet geborgd zijn of vindt de minister dat er ook nog wel een andere uitweg is om daar met elkaar iets voor te bedenken?

Ik heb het eerder met de minister ook gehad over het klantoordeel over op tijd rijden. Dat kun je objectief meten. Er is ook gediscussieerd over de zitplaatsen. Ik hoor graag van de minister hoe wij daar met elkaar een volwaardig debat over kunnen voeren.

Ik dank de minister voor haar toezegging om de Kamer informatie te sturen over de koppeling tussen beloningen van de NS-top en het contract dat gesloten wordt. We delen haar analyse dat het feit dat er genoemd wordt dat een prestatie niet is gehaald, misschien wel belangrijker is dan de waarde van het bedrag. Dat is naming-and-shaming. Toen aan collega Verhoeven de confronterende vraag werd gesteld hoe hij dit op school heeft ervaren, werd ik zelf ook even nerveus in verband met mijn boekenlijst. Gelukkig is het tegenwoordig veel makkelijker dan destijds bij het mondelinge examen. Ik heb even gekeken bij Schuld en boete. We kennen allemaal dat boek van Dostojewski. Het gaat over mensen die zo goed zijn dat ze wetten die door middelmatige mensen zijn opgesteld, niet naleven. Ik ga ervan uit dat dit niet zal gelden voor de instellingen die we hier hebben besproken.

□

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. Ik wil een paar opmerkingen maken en ik heb een motie. Het wordt steeds duidelijker dat de minister het van belang vindt dat zijzelf een grotere vinger in de pap krijgt bij NS en ProRail. Dat is op zichzelf goed nieuws en het is ook prettig voor de Kamer. We kunnen dan namelijk wat rechtstreeks communiceren over problemen op het spoor en noodzakelijke investeringen.

Het toepassen van boetes blijft banale symboolpolitiek. Het is bedoeld voor naming-and-shaming, maar dat kan volgens mij ook zonder vestzak-broekzakssystematiek. Je kunt een cijfer geven. De minister kan bijvoorbeeld ook een pittige kwalificatie geven. Ik denk dat men dit ook niet leuk vindt en dan hoeft je niet op papier met geld te schuiven dat uiteindelijk weer in dezelfde sector wordt geïnvesteerd. Daar ben ik overigens op zichzelf wel blij mee. Een graai in de kas ten koste van het spoor lijkt me namelijk ook niet goed. Ik ben er echter niet van overtuigd dat het op deze manier, met boetes, moet gebeuren. We zullen er later vast en zeker op terugkomen in een aantal andere debatten die we zullen voeren.

Als het toch te ver gaat om het boetesysteem helemaal af te schaffen, vind ik de suggestie "bij boete geen bonus" heel eenvoudig en sympathiek. Je kunt ook stoppen met de hele bonuscultuur, dus geen bonus. Dan is het gewoon duidelijk. Het is bij ProRail afgesproken en ik zou het bij NS ook toejuichen. Het zittende personeel zou zich dan volgens mij wat meer moeten schikken en zich niet alleen moeten beroepen op het nakomen van oude afspraken. Die mensen verdienen meer dan het minimumloon en worden echt niet aan de bedelstaf gebracht als ze die bonus niet krijgen. Ik blijf het een absurde systematiek vinden dat er allerlei mysterieuze bonussen op basis van het dragen van een blauw pak, een geel pak of een wit pak – het maakt mij allemaal niet uit – worden uitgekeerd, terwijl je al een goed salaris verdient, gewoon je werk doet en doet wat is afgesproken. Het is volkomen raar. Ik zie dat de heer De Jong al een motie heeft getikt. Bij boete geen bonus, neem ik aan? Daar ga ik in mee.

Dan kom ik bij de KPI's en de energiebesparing. Daarbij zou ik de ambitie wat hoger willen stellen. Ik heb begrepen dat de energiebesparing nu plaatsvindt op basis van vrijwilligheid. De minister zei dit ook min of meer. Het spoor is wel een grootverbruiker. Als je het een en ander nu vastlegt in een kernprestatie-indicator, kun je de ambitie ook wat opschroeven. Dat is mijn punt. Het is misschien een verrassing voor sommigen, maar in het bedrijfsleven – ik zeg dit speciaal voor de heer Aptrout – is dit heel gewoon. Ik zie dat hij ervan gaat huilen. Als het maar geen krokodillentranen zijn ... Bij AkzoNobel is bijvoorbeeld de helft van de bestuurdersbonussen afhankelijk van de milieuprestaties van het bedrijf. Dat is op zichzelf best interessant. Ik vind eigenlijk dat we de ambitie wat moeten opschroeven en daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Van Gent

overwegende dat de spoorwegsector een van de grootste energieverbruikers van Nederland is;

overwegende dat het in het bedrijfsleven steeds gebruikelijker wordt om te sturen op duurzaamheidsindicatoren;

verzoekt de regering, een kernprestatie-indicator (KPI) te ontwikkelen voor energieverbruik van ProRail en NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (32666).

De heer Aptroot (VVD):

Ik vind het wel een interessante motie, door het milieu, het energieverbruik er in op te nemen. Nu heeft dat wel gevolgen voor de manier van rijden. Ik weet dat GroenLinks bij het autoverkeer altijd tegen hoge snelheden is. Dat kost immers meer energie. Ik begrijp dat als er zo'n kernprestatie-indicator komt voor energieverbruik, GroenLinks bepleit om de snelheid op het spoor niet te verhogen, zoals sommigen hier wensen omdat het meer passagiers trekt. De snelheden moeten dus drastisch naar beneden. Als wij de treinen met 80 km/u of 100 km/u laten rijden in plaats van met 160 km/u verbruiken die immers aanmerkelijk minder energie. Dat is waarschijnlijk het gevolg. Dan heb ik mevrouw Van Gent goed begrepen. Wij zullen dat overigens niet steunen. De reiziger met hoofdletter R zou immers zeer ongelukkig zijn.

□

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Dit is het typisch creatief boekhouden van de heer Aptroot dat hij vaker laat zien, met name als het gaat om autoverkeer. Dat is een andere discussie, die wij vaker hebben gevoerd. Het is niet mijn bedoeling om de snelheden op het spoor te verlagen. Het is wel mijn bedoeling om heel serieus te kijken naar vormen van energiebesparing, bijvoorbeeld naar het gebruik van zonne-energie op het spoor. Daarvoor bestaan goede mogelijkheden. Wij moeten ook kijken naar betere prestaties op het spoor. Daaraan kan deze motie een bijdrage leveren. Ik wil graag dat de minister er meer werk van maakt. Het voordeel van het spoor is dat het collectief vervoer betreft. Bij omrekenen is het uiteindelijk interessanter om met het collectief vervoer te reizen dan met het individuele gaspedaal.

De heer Aptroot (VVD):

Ook dat laatste is twijfelachtig. Het collectieve vervoer met heel grote voertuigen vervoert vaak grote delen van een etmaal nauwelijks passagiers. Het individuele vervoer is dan efficiënter. Daarover wil ik het niet hebben. Elk vervoer moet een kans krijgen. Ik begrijp echter dat GroenLinks de koppeling die het tot nu toe heeft gelegd, milieu voorop en snelheden omlaag, voor spoor- en wegvervoer loslaat. Dat is consequent. Ik ben daar blij mee.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Wij zijn ervoor dat op het spoor zo snel als mogelijk wordt gereden. Dat is van groot belang. Wij hebben vaker gepleit voor aanpassingen aan het spoor om dat mogelijk

te maken. Hogere snelheden op de weg zijn niet alleen slecht voor het milieu, maar ook voor de verkeersveiligheid. Dat weet de heer Aptroot ook. Wij vinden deze combinatie een explosieve mix, waardoor wij ook niet akkoord gaan met de snelheidsverhogingen.

De heer Aptroot (VVD):

Ik begrijp dat GroenLinks zich alleen als een milieupartij wil manifesteren als het gaat om beperking van het autoverkeer. Als het spoorvervoer meer energie verbruikt, vindt GroenLinks het allemaal best. Het is dus een beetje een schijnvertoning.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Wij beperken het autoverkeer niet. Dat zou op zich wel goed zijn, maar daarvoor bestaan een heleboel andere maatregelen. Mensen mogen best auto blijven rijden, maar dat hoeft niet met 130 km/u. Die enkele minuten tijdswinst hebben consequenties voor duurzaamheid en verkeersveiligheid. Dat gaat ons te ver. Het heeft ook een prijs. Dat weet de heer Aptroot ook. Misschien wordt er in het Catshuis wel een streep door getrokken. Dat weten wij allemaal niet, omdat het allemaal plaatsvindt in diepe geheimzinnigheid. Ik vrees dat het niet zal gebeuren, omdat een aantal partijen in de Kamer er een soort prestigeobject van gemaakt heeft.

Mijn laatste opmerking betreft de uitvoering van mijn motie van 12 oktober 2009. Het is een probleem dat er geen toezichthouder op het spoor is, die geschillen tussen reizigers en vervoersbedrijven kan beslechten. De minister heeft uitgebreid uitgelegd wat tot nu toe de problemen waren. Zij heeft gezegd het onderbrengen bij de NMa wel te zien zitten. Nu, met de fusie van de consumentenautoriteiten, komt dat in zicht. Zij heeft gezegd de Kamer in mei nader te informeren over hoe het er nu voorstaat. Ik neem aan dat de minister nog steeds met mij van mening is dat het belangrijk is dat er een soort toezichthouder komt op het spoor, zodat de positie van de consument beter wordt. Ik wacht die nadere toelichting in mei af, maar omdat die motie er al sinds oktober 2009 ligt, ga ik ervan uit dat dit met voortvarendheid wordt opgepakt. Dit betekent dat er in mei niet alleen een brief komt, maar dat de uitwerking daarin ook al een rol speelt.

□

De heer Monasch (PvdA):

Voorzitter. Voor een moment dacht ik dat de minister het serieus nam dat burgers beter worden betrokken bij projecten waarmee ProRail te maken heeft. In antwoord op mijn laatste interventie zei zij echter: nou ja, zo belangrijk is het nu ook weer niet, laat de slager maar zijn eigen vlees keuren, laat ProRail dat maar zelf bekijken. Mensen die zijn gespecialiseerd in het aanleggen van spoorlijnen en dat ook zo snel mogelijk willen doen, mogen hun eigen communicatie beoordelen. De communicatie in Bathmen – als er al mensen waren gekomen – bestond uit het opzetten van bandjes waarop burgers werd uitgelegd wat ProRail van plan was. Als dat inspraak is, als dat communiceren met de burgers is, als dat het organiseren van betrokkenheid is, hebben wij een totaal andere definitie van het betrekken van burgers in een democratische samenleving bij grote spoorprojecten die veel invloed hebben op hun omgeving. Dat zijn niet alleen burgers die "nee" zeggen, maar ook burgers die betrokken zijn dan wel zich zorgen maken over wat er gebeurt.

Monasch

Kortom, tijd voor een motie. Die luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de realisatie van spoorprojecten omwonenden, ondernemers en maatschappelijke organisaties aangewezen zijn op de informatie van en samenwerking met ProRail;

constaterende dat er regelmatig klachten zijn over de manier waarop ProRail omwonenden van spoorprojecten van informatie voorziet en behandelt, onder meer gedurende voorlichtings- en inspraakavonden;

verzoekt de regering om een extern onderzoek in te stellen naar de beoordeling van ProRail met betrekking tot de informatie en inspraak richting betrokkenen op onder meer de volgende punten:

- de kwaliteit van de informatievoorziening;
- de openheid richting betrokkenen;
- de mate waarin aangedragen alternatieven serieus worden betrokken bij de realisatie van projecten;
- de kwaliteit van de inspraakavonden;
- overige zaken die voor dit onderzoek van belang zijn;

verzoekt de regering tevens, dit onderzoek te baseren op een representatief aantal projecten in recente jaren en daarover eind 2012 de conclusies aan de Kamer toe te zenden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 13 (32666).

De heer Haverkamp (CDA):

Wij hebben de inspraak bij infrastructurele projecten toch in principe goed geregeld? Mevrouw Vermeij heeft daartoe een initiatiefwetsvoorstel opgesteld. Waarom vraagt de heer Monasch nu om dit uitgebreide onderzoek? Wij zijn beiden op de hoogte gesteld in de media dat het niet goed is gegaan met de afspraken die wij hadden gemaakt. Wij hebben daarover vragen gesteld aan de minister en zij antwoordt dat zij met een nieuwe voorlichtingsbijeenkomst komt. Het piepsysteem werkt dus wel.

De heer Monasch (PvdA):

Het piepsysteem kan wel werken, maar de opzet van de avond roept vraagtekens op. Als ik voor € 25 op het internet een uitrolbandje bestel en ik zeg daarop: kijk dit zijn wij van plan met uw gebied, is het de vraag of dat voorlichting is. Dat is tegen burgers zeggen: u kunt komen, ik leg het u nog een keer uit, maar dat gaan wij doen. Dat is niet de manier om de betrokkenheid van burgers te organiseren of om te gaan met hun bezorgdheid. Dat vraagt dat in een veel eerder stadium met hen wordt gesproken. Natuurlijk kan dan ook worden toegelicht dat er bredere

belangen zijn, maar dan neem je burgers serieus en dat doe je niet op deze manier.

De heer Haverkamp (CDA):

De heer Monasch beschrijft helder hoe het naar zijn mening moet verlopen. Zou het niet handiger zijn om dat op te schrijven en aan te geven aan welke criteria een inspraakavond moet voldoen, dan nu om weer een nieuw onderzoek te vragen waarin wordt nagegaan hoe het in het verleden is gegaan en dan vervolgens de stap te maken naar de gedachte hoe het beter kan?

De heer Monasch (PvdA):

Ik wil hier best het beleid formuleren en als de heer Haverkamp daarin dan meegaat, is dat uitstekend, maar het lijkt mij verstandig dat wij dit een beetje objectiveren. Het hoeft geen groot onderzoek te zijn, maar de betrokkenen bij een aantal projecten kan worden gevraagd hoe het is gegaan en hoe dit kan worden verbeterd in plaats van de keuze voor de slager die zijn eigen vlees keurt.

De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. Geen bonus- of boetemotie en ook geen vestzak-broekzakmotie. Wel dank ik de minister voor haar beantwoording, met name voor de toelichting op de dwangsom versus de boete. Ook dank voor de informatie over de situatie bij ProRail rond het overgeven van de reizigersinformatie aan de NS.

Over de vestzak-broekzakwestie hebben we het natuurlijk uitgebreid gehad. Ik denk dat het goed is als we ons realiseren dat filosofisch gezien alles vestzak-broekzak is. Het hele idee achter de economie is tenslotte dat je geld rondpompt. Bij een monopolie, wat natuurlijk geldt bij een staatsbedrijf, is straffen heel lastig. Bedenk maar eens iets beters! Dat is er dus niet. Wat ons betreft kunnen we dat boetesysteem niet zomaar aan de kant schuiven. Zo ver zijn we gewoon niet. Als we niets beters kunnen bedenken, moeten we behouden wat we hebben.

De heer Haverkamp kwam met allerlei verstandige opmerkingen uit wijze werken. Ik heb ooit een prachtig citaat gelezen over de kracht van symbolen. Symbolen hebben alleen kracht als zij meer zijn dan slechts symbolen. Er moet van symbolen een bepaalde dreiging uitgaan, anders hebben ze die symbolische waarde niet. Ik denk dat dit ook geldt voor de situatie met de boetes.

Een jaar geleden heeft D66 al voorstellen gedaan over KPI's voor NS. Daar werd toen positief op gereageerd, maar er is nog geen concreet gevolg aan gegeven. Dat is iets wat ik mezelf ook aanreken, maar het denken gaat door. Laat dat denken inderdaad maar doorgaan. Ik ben het wel met de heer Haverkamp eens. De concessie gaan we over twee weken al op vergaande wijze bespreken. Dan gaan we bijvoorbeeld al een uitspraak doen over de positie van NS op het hoofdrailnet. Het is goed om alvast na te denken over de gevolgen en de afspraken die we met NS zullen maken. Ik hoop dat we daar tegen die tijd tempo mee kunnen maken. Anders moeten we afspreken dat we het op korte termijn op een ander moment vaststellen. Daar krijg ik graag nog een reactie op.

De Jong



De heer **De Jong** (PVV):
Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording.
Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het onwenselijk is dat indien er boetes opgelegd worden aan NS en ProRail er alsnog variabele beloningen worden uitgekeerd;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat wanneer er een boete aan NS en ProRail wordt opgelegd er geen sprake kan zijn van variabele beloningen voor de directieleden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 14 (32666).



De heer **De Jong** (PVV):

Ik heb verschillende Kamerleden vandaag horen spreken over beloningen in het algemeen. Het is natuurlijk een bloody shame om te zien dat het niet goed gaat op het spoor en dat mensen een hele winter lang onzeker de trein pakken. Ondertussen weten zij dat de directieleden bakken met geld verdienen. Daar wil de PVV-fractie wat aan doen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat het salaris inclusief alle variabele beloningen van directie en commissarissen van NS en ProRail niet meer mag bedragen dan de balkenendenorm,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 15 (32666).

De heer **Aptroot** (VVD):

De directie zit daar op bepaalde gronden. Die mensen zijn onder bepaalde voorwaarden aangenomen. Hun salarissen bedragen een veelvoud van de balkenendenorm. Ik begrijp de bedoelingen van de heer De Jong wel, maar ik vraag me echt af of het realistisch is om aan de minister te vragen even te bewerkstelligen dat er 70% van die sala-

rissen af gaat. Ik voel niets voor een volstrekt onmogelijke opdracht aan de minister.



De heer **De Jong** (PVV):

Volgens mij is er niets onmogelijk. Het is maar net wat de Kamer wil. Als de heer Aptroot het meent, kan hij de motie steunen. Hij heeft het wel over "even", maar dat staat niet in de motie. Ik vind dat hij deze motie zo een beetje naar beneden haalt, terwijl veel mensen in het land zich erachter zouden scharen. Als deze motie wordt aangenomen zullen zij zeer waarschijnlijk staan te juichen omdat zij het helemaal zat zijn om in de winter drie uur te wachten op een station zonder te weten welke kant het opgaat, om geen enkel idee te hebben of ze wel op tijd aankomen en om als haringen in een ton te worden vervoerd. Die debatten hebben wij gevoerd. Wij willen nu het statement maken dat het met de beloningen echt een andere kant op moet. Als de Kamer het wil, is alles mogelijk.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij hebben met elkaar een motie gesteund waarin wij hebben gevraagd om geen bonussen te laten verstrekken over het afgelopen jaar. De minister heeft zich ook zo uitgelaten. Dan moeten we het al met de hoed in de hand vragen. Ik vind het niet zo sterk om te spreken van een motie waarover de mensen in het land juichen, terwijl wij voor 99,99% zeker weten dat de uitkomst is dat de motie niet uitvoerbaar is. Dat vind ik jammer. Laten wij ons richten op dingen die wel haalbaar zijn.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik dien geen moties in om mensen te laten juichen, maar ik luister wel naar de mensen in het land. De mensen in het land hebben de afgelopen jaren herhaaldelijk aangegeven dat het zo niet langer kan, dat het onbestaanbaar is dat zij als haringen in een ton worden vervoerd en de reiziger machteloos aan de kant staat. Wij willen een signaal afgeven door een motie in te dienen waarin wordt aangegeven dat het met de beloningen de andere kant op moet. Ik hoop dat deze motie wordt aangenomen. De heer Aptroot kan daarbij helpen. Hij gaat er zelf over of hij dat wel of niet doet, maar ik hoop natuurlijk van wel.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer De Jong geeft aan dat zijn intentie is dat het beloningsbeleid een andere kant opgaat. Wat denkt hij dat de voorzitter van de raad van commissarissen van de NS als vergoeding krijgt?

De heer **De Jong** (PVV):

De heer Bert Meerstadt, die altijd naar buiten komt met verhalen over welke kant het allemaal opgaat ...

De **voorzitter**:

Het lijkt mij niet verstandig dat wij in dit debat personen bij naam noemen.

De heer **De Jong** (PVV):

De directie van de NS brengt constant naar voren hoe fantastisch het gaat. Daar staat meer dan vier ton aan salaris tegenover. Er worden ook nog eens bonussen uitgekeerd terwijl het niet de goede kant opgaat. In de motie staat dat hieraan iets moet worden gedaan voor de direc-

De Jong

tielieden van NS. Dat is mijn antwoord op de vraag van de heer Haverkamp.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als ik de motie goed beluisterd heb, werd daarin ook de raad van commissarissen genoemd. Mijn vraag aan de heer De Jong is: wat verdient de voorzitter van de raad van commissarissen?

De heer **De Jong** (PVV):

Ik weet zelf ook wel dat er een verschil in beloning is tussen de directie en de raad van commissarissen. In mijn motie geef ik aan dat het beloningssysteem voor de directie en de raad van commissarissen van NS moet worden aangepakt. De nummers een en twee van de directie van de NS verdienen salarissen van meer dan vier ton. Dat vind ik een hele hoop geld.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik ben even in verwarring gebracht. De voorzitter van de raad van commissarissen verdient vele malen minder dan de balkenendenorm. Ik begrijp nu dat de heer De Jong een motie indient waarin hij ertoe oproept om de vergoeding van de voorzitter van de raad van commissarissen naar het niveau van de balkenendenorm te brengen. Dat is inderdaad de andere kant op, maar volgens mij staan zijn kiezers daar niet om te juichen.

De heer **De Jong** (PVV):

Kom op, mijnheer Haverkamp, doe niet zo flauw. In mijn motie staat dat het salaris, inclusief de variabele beloningen, nooit meer mag zijn dan de balkenendenorm. De heer Haverkamp staat schaapachtig te lachen, maar de reizigers in het land zijn het meer dan beu om als haringen in een ton te worden vervoerd. Wij willen een signaal afgeven over de beloningen omdat de directieleden bakken met geld verdienen. In mijn motie wordt er helemaal niet toe opgeroepen om aan de mensen van de raad van commissarissen een salaris te laten betalen dat tegen de balkenendenorm aan zit. De salarissen die in een beloningssysteem worden vastgesteld, mogen nooit en te nimmer hoger zijn dan de balkenendenorm.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is natuurlijk erg makkelijk van de heer De Jong om andere partijen weg te zetten alsof zij geen rekening houden met de reizigers. Ik heb doelbewust aan de minister gevraagd om de beloning van de directie te koppelen aan de concessie. De heer De Jong heeft daarvoor in het verleden initiatieven genomen die op steun van mijn fractie konden rekenen. Nu zie ik echter dat de heer De Jong er in een motie toe oproept om de vergoeding van de raad van commissarissen in lijn te brengen met de balkenendenorm. Ik vraag mij dan gewoon af, of dat wel verstandig is. Ik probeer in een gedachtewisseling met de heer De Jong een krachtiger motie van hem te krijgen waar de reiziger iets aan heeft. Wij hebben de reiziger overigens al bediend doordat wij de NS eerder in een bepaalde categorie van maximale beloningen hebben ondergebracht. Als wij net met elkaar een beloningsbeleid hebben vastgesteld, vind ik het netjes om ons daaraan te houden. Door de wijze waarop de motie nu is opgesteld, zal mijn fractie deze niet steunen, ondanks het feit dat zij de eerdere motie van de heer De Jong wel heeft gesteund.

De **voorzitter**:

Dit is geen vraag, dus u hoeft geen antwoord te geven.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik mag er toch wel even op reageren?

De **voorzitter**:

Nee, het is geen vraag.

De heer **De Jong** (PVV):

Er mogen dus wel opmerkingen worden gemaakt, maar ik mag er niet op reageren? Ik zal dit onthouden.

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Verhoeven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter.

De **voorzitter**:

Nee, ik heb de heer Verhoeven het woord gegeven. Als hij dat niet hoeft, kan hij gewoon weer op zijn plaats gaan zitten. Ik bepaal de volgorde hier.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb van huis uit een soort hoffelijkheid meegekregen om dames voor te laten gaan, maar ik zal die van mij afgooien en voortaan altijd als eerste het woord nemen, zodra ik de kans heb.

De **voorzitter**:

Hebt u nog een vraag?

De heer **Verhoeven** (D66):

Mijn vraag luidt als volgt: Hoe kan de PVV, die zichzelf op de borst klopt over het feit dat zij allemaal dingen doet waar de reizigers en de mensen in het land zo blij mee zijn, een motie voorstellen die niet eens uitvoerbaar is, omdat in die motie wordt gevraagd om het salaris van commissarissen te beperken tot de balkenendenorm, terwijl het misschien nog niet eens de helft van de balkenendenorm bedraagt? Hoe kan de PVV dat nou doen?

De heer **De Jong** (PVV):

De motie is ook gericht op de toekomst. Je weet namelijk nooit welke kant het opgaat. Wij gaan een nieuwe concessieperiode in en vragen de minister om de regie te nemen en om signalen af te geven. Zodra de salarissen weer ter sprake komen, geven wij met deze motie aan dat, welke kant het ook opgaat, het salaris nooit meer mag zijn dan de balkenendenorm. De directieleden van NS verdienen meer dan vier ton. Daar gaat het mij om. Ik pleit dus niet ervoor, zoals zojuist is aangegeven, dat mensen die minder dan de balkenendenorm verdienen, opeens de balkenendenorm of meer moeten gaan verdienen. Dat staat ook niet in mijn motie en dus werp ik dat verre van mij. Op het moment dat er over salarissen en dat soort zaken wordt gesproken, is daar mijn motie waarin wordt aangegeven dat het salaris nooit meer mag zijn dan de balkenendenorm. Als je ziet dat directieleden meer dan vier ton verdienen, vind ik zo'n motie niet meer dan logisch.

De Jong

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik kijk naar wat er staat. Het is een onzinmotie. Er staat "commissarissen". Wij steunen die motie dus niet, behalve als de heer De Jong dat woord eruit haalt. Dan wil ik er nog eens over nadenken.

Hetzelfde geldt voor de motie op stuk nr. 14. Daarin staat dat er geen sprake mag zijn van een variabele beloning als er een boete gegeven wordt. Dat is veel te algemeen geformuleerd. Het kan best zijn dat er een boete gegeven wordt, bijvoorbeeld over het aanbestedingsbeleid of over iets wat totaal buiten datgene ligt wat de heer De Jong bedoelt. Hij gebruikt veel te algemene formuleringen. Ik verzoek de heer De Jong dus om dit scherp te formuleren, zodat duidelijk is wat hij wil. Als hij niet duidelijk maakt wat hij wil, bedriegt hij iedereen, inclusief de reiziger. Dan zullen wij die motie niet steunen.

De heer **De Jong** (PVV):

Dit is werkelijk ongelooflijk. Wij hebben hier net een debat gehad met de minister. Wij hebben veelvuldig debatten gehad. Die boetes gingen over de slechte prestaties van de afgelopen periode. Dat weet de heer Verhoeven zelf ook. Als ik de heer Verhoeven blij kan maken door mijn motie zo aan te passen dat ook de heer Verhoeven hem begrijpt, vind ik dat best. Hij geeft nu echter aan dat dit ik de boel probeer te bedriegen. Als er een partij is die de afgelopen jaren de kop in het zand gestoken heeft, is dat D66 wel. Dit neem ik dus totaal niet serieus.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer De Jong neemt het wel serieus. Als de heer De Jong zegt dat hij de motie gaat aanpassen om er in ieder geval voor te zorgen dat D66 die kan overwegen, heeft hij mijn woorden wel serieus genomen. Daar ben ik heel blij om. Dat is een positieve grondhouding. Voor het overige zeg ik: als de heer De Jong de motie handhaaft zoals die is, kunnen wij die niet steunen, omdat de motie onuitvoerbaar is. Wie onuitvoerbare moties indient om mensen blij te maken, houdt de boel voor de gek.

De **voorzitter**:

Dat is geen vraag.

De heer **De Jong** (PVV):

Kom op nou, voorzitter. Ik mag toch wel reageren?

De **voorzitter**:

Nee, niks: "kom op voorzitter".

De heer **De Jong** (PVV):

Ik mag toch wel reageren als het over mijn motie gaat?

De **voorzitter**:

Nee, niks daarvan. Dat was geen vraag. Mevrouw Van Gent heeft wel nog een vraag.

De heer **De Jong** (PVV):

Onvoorstelbaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik voel hier al een paar keer bijna de uitspraak "doe eens normaal, man" aankomen! Ik hoop echter dat dat niet gaat gebeuren.

Ik heb eerst even een vraag van de orde. Ik weet dat u daar niet dol op bent, voorzitter, maar ik wil nu echt even

weten of de motie wordt aangepast en hoe die wordt aangepast.

De heer **De Jong** (PVV):

Mag ik nu wel reageren? Dat is hartstikke mooi!

Wij hebben een motie ingediend en ik had verwacht dat de mensen die de debatten in de afgelopen periode hebben gevolgd, die motie zouden begrijpen. De heer Verhoeven heeft zojuist aangegeven dat hij geen snars van die motie snapt. Dat kan. Dat ligt waarschijnlijk niet aan mijn motie, maar meer aan de manier waarop de motie wordt gelezen. Ik zal bekijken op welke wijze ik de motie kan aanpassen, zodat ook mensen zoals de heer Verhoeven die kunnen begrijpen. Ik denk dat de motie zelf voldoet aan datgene wat in de afgelopen debatten naar voren is gebracht en dat er geen aanpassing nodig zal hoeven zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik dacht dat er al een tekstvoorstel was, maar dat is dus niet zo. Ik doe daarom graag een voorstel aan de heer De Jong. Ik mag aannemen dat het wel de bedoeling is van de heer De Jong dat deze motie het haalt en dat dit geen kunstje voor de Bühne is. Zo ken ik de heer De Jong ook niet. Is het niet beter om de moties als volgt te formuleren: verzoekt de regering, te bevorderen; dus niet "te bewerkstelligen", maar "te bevorderen". Ik zou willen dat bewerkstelligen mogelijk was, maar dat kan op dit moment niet. De minister kan op ons verzoek wel een pittig gesprek over deze kwestie met de betrokkenen voeren. Is de heer De Jong bereid om de motie op die manier aan te passen en "te bewerkstelligen" te veranderen in "te bevorderen"? Daarmee wordt de motie niet alleen sterker, maar haalt zij wellicht ook een meerderheid in de Kamer.

De heer **De Jong** (PVV):

Als de Kamer de regering vraagt om iets voor elkaar te boksen, dus niet om iets te bevorderen maar te bewerkstelligen, dan kan de minister gewoon op pad. Dan kan zij bekijken wat haar mogelijkheden zijn. Als zij niet de mogelijkheden, de handvatten, heeft die zij wellicht wel zou moeten hebben – de Kamer vraagt ook altijd om meer regie – kan zij terugkomen naar de Kamer. Dan kan zij aangeven: luister, ik had het graag gewild maar het lukt mij op dit moment; ik moet dit en dat aanpassen om het wel voor elkaar te boksen. Dan staan wij erachter. Ik wil dat de minister meer regie krijgt. Dat zou kunnen met deze motie. Wij moeten geen halfbakken moties opstellen. Volgens mij is dit hartstikke goed.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik ben ook absoluut tegen halfbakken moties. Dat is bekend. Daarover hoeven wij verder dus niet te discussiëren. Kan de heer De Jong mij uitleggen waar in de afspraken over de relatie met de NS en ProRail en de commissarissen en de directie staat dat de minister kan bewerkstelligen dat salarissen en bonussen worden aangepast als wij dat vragen? Ik weet niet waar dat staat, maar ik hoor dat graag van de heer De Jong.

De heer **De Jong** (PVV):

Volgens mij is het aan de minister. Daarom zeg ik ook dat de minister het moet aangeven als er belemmeringen zijn, zodat wij daar iets aan kunnen doen. Als de minister een signaal aan de commissarissen of de directieleden wil afgeven, kan zij gewoon een aandeelhoudersverga-

De Jong

dering organiseren om haar punt te maken. Dat weet mevrouw Van Gent.

De voorzitter:

Mevrouw Van Gent, ik zie dat u nogmaals wilt interrumperen maar u bent al drie keer aan de beurt geweest.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Nee, echt niet!

De voorzitter:

Mevrouw Van Gent, kom nou toch.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik heb nog één korte vraag.

De voorzitter:

Dat is iets anders, maar u moet niet proberen om een vierde keer te krijgen. U hebt al drie mogelijkheden gehad.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Kan de minister wel meer met "bevorderen" in plaats "bewerkstelligen"? Dan hoor ik dat namelijk nu al graag van de minister, voordat wij voor Piet Snot iets gaan doen.

De heer **Bashir** (SP):

Ik verwelkom de motie van de heer De Jong. Het zakkenvullen bij de NS en ProRail mag namelijk wel een keer afgelopen zijn. Ik heb wel twee vragen over de motie. De raad van commissarissen van de NS verdient onder de balkenendenorm. Ik ben bang dat de raad van commissarissen in deze motie juist aanleiding kan zien om het salaris op te hogen naar de balkenendenorm. Wil de heer De Jong bij de aanpassing van zijn motie ook daaraan denken? Mijn andere vraag is: geldt het ook voor bestaande contracten? Ik hoop van wel. Dan kunnen wij de minister op pad sturen om ook de bestaande contracten open te breken, zodat de huidige top van de NS en ProRail ook onder de balkenendenorm komen te vallen.

De heer **De Jong** (PVV):

Dat willen wij ook. Wij pleiten natuurlijk niet voor een salarisverhoging. Dat staat ook niet in de motie. Het is ongeloflijk; ik dacht dat ik hier met een bepaald niveau te maken had. Als de Kamer het echter wel zo interpreteert, moet ik bekijken hoe ik het anders kan verwoorden. Ik ga niet onderhandelen over de wijze waarop mijn moties moeten worden omschreven. Ik zeg dat dit niet de intentie van de motie is. Daarmee kan zij ook niet worden gebruikt om salarisverhogingen te bewerkstelligen. Wij willen namelijk juist dat de salarissen naar beneden gaan. Volgens mij hebben wij dat tijdens alle debatten naar voren gebracht. Ik sta dus ook een beetje te kijken van dit soort vragen.

De heer **Bashir** (SP):

Ik begon met te zeggen dat ik de motie verwelkom, maar ik heb niet gezegd dat ik haar zo lees. Ik heb gezegd dat juist de mensen die de gewoonte hebben om hun zakken te vullen, de motie als een aanleiding zien om dat vooral te gaan doen. Ik ben blij dat de heer De Jong nog naar de motie wil kijken. Ik steun de motie.

De heer **De Jong** (PVV):

Ik wil er absoluut nog naar kijken.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik wil de heer De Jong graag complimenteren met het feit dat hij ondanks het lage niveau van zijn collega-Kamerleden toch bereid is om naar de tekst van zijn motie te kijken. Dat vind ik heel collegiaal van hem.

De voorzitter:

Wij stoppen ermee. De heer De Jong is volgens mij ook klaar met zijn tweede termijn.

De heer **De Jong** (PVV):

Ja, wat moet ik hier nu op zeggen?

De voorzitter:

Niets meer.

Dit was de tweede termijn van de kant van de Kamer. De minister zit te popelen om ons kort te antwoorden.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Naar aanleiding van het innen van de boetes werden er allerlei mooie citaten gedeeld. Ik denk inderdaad dat de dreiging van boetes als een zwaard van Damocles moet werken. Dat effect zal altijd in het systeem blijven zitten, naast de andere sturingsrelaties waarover wij in de toekomst nog zullen discussiëren.

De heer Slob heeft een motie ingediend om het budget dat als boete bij NS en ProRail wordt geheven, over te hevelen naar ROVER. Nu vind ik ROVER een heel sympathieke organisatie die goed werk doet, maar ik ben niet voor het omboeken van gelden van het infrafonds naar de begroting van het ministerie van I en M. De commissie-Kuiken heeft ook al hele discussies met mij gevoerd en gevraagd of ik het budget wellicht binnen het infrafonds van het ene naar het andere plekje wil laten gaan, maar dat wil ik niet, laat staan dat ik het over zou hevelen naar plekken buiten het infrafonds. Tijdens de begrotingsbehandeling hebben wij over de subsidies van diverse organisaties gesproken. De kortingen op de subsidies zijn voor sommige organisaties weer ongedaan gemaakt. Ik ontraad dus deze motie.

Vervolgens kom ik bij de vragen van de heer Haverkamp. Ik heb al gezegd dat ik niet precies weet hoe het zit met de prestatieafspraken tussen raad van commissarissen en directie in relatie tot de discussie over de bonussen. Voor ProRail is in ons beloningsbeleid vastgesteld dat de prestaties van de KPI's ook in de variabele beloningen moeten zitten. Voor NS weet ik dat niet. Ik zal dit aan mijn collega vragen en ik zal dit via hem of direct per brief aan de Kamer doen toekomen.

In de brief over de beheer- en vervoerplannen die ik de Kamer heb gestuurd, zit al een aantal nieuwe KPI's, zeg ik tegen de heer Haverkamp en de heer Verhoeven. Wij hebben dus wel degelijk wat gedaan in de tussentijd. In reactie op de resultaten van de commissie-Kuiken kan er opnieuw discussie ontstaan over een aantal KPI's omdat dan ook de sturingsrelatie aan de orde is. Over twee weken wordt er een debat georganiseerd over het HRN. Daarbij kunnen wij het hebben over de nu voorgestelde KPI's. Op een later moment kunnen wij naar aanleiding van het rapport van de commissie-Kuiken bespreken of wij bepaalde elementen die betrekking hebben op sturingsrelaties, nadrukkelijker willen opnemen of willen aanpassen.

Overigens blijft dit een raar beeld scheppen. Dat slechts zoveel procent van de klanten vindt dat iets goed

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

is of niet, is vaak gerelateerd aan een cijfer. Wij stellen bijvoorbeeld vast dat wij willen dat 50% een 7,5 of hoger geeft. Het is dus niet zo dat 50% het helemaal niks vindt, maar de andere helft geeft een 7,5 of hoger en alles daaronder lijkt meteen nul. Wij zouden hier met elkaar naar kunnen kijken. Wij zouden ook het gemiddelde cijfer kunnen presenteren dat reizigers geven. Dat geeft misschien een helderder beeld.

De tweede tranche gaat na de zomer in formele consultatie en komt voor het eind van het jaar naar de Kamer, zeg ik mede voor de helderheid van het verslag.

Mevrouw Van Gent heeft een motie over duurzaamheid ingediend. Zoals ik al zei, doen de organisaties heel veel. Er zitten bijvoorbeeld normen in de CO2-prestatieladder. Ik weet niet precies welke normen dat zijn, maar in elk geval is de werking bijvoorbeeld dat de positie van de aanemer in de aanbesteding gunstiger wordt naarmate hij meer CO2-besparing realiseert. ProRail heeft ook de ambitie om in 2020 20% minder CO2-uitstoot te veroorzaken. ProRail en NS zijn deelnemer in een nationaal meerjarenconvenant met betrekking tot energiebesparing. Zij doen dus al heel veel. Ik vind het niet nodig om dit ook in KPI's vast te leggen, omdat je daarmee pervers gedrag uitlokt. Er werden wat grappen gemaakt over snelheidsverlaging, maar dat kan wel een effect zijn. Net als bij andere KPI's wil ik ook hierbij perverse prikkels uitsluiten. Ik ontraad de motie dus.

De voorzitter:

Ik constateer dat mevrouw Van Gent wil interrumpen. Zij heeft het antwoord nog niet begrepen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik had het antwoord wel begrepen. Voorzitter, u kunt niet in mijn hoofd kijken en dat is maar goed ook na uw opmerking. Ik vraag de minister of zij bereid is om met ProRail en de NS in overleg te treden om te bezien of er nog meer aan energiebesparing kan worden gedaan. Kan zij mij een overzicht geven van wat er nu gebeurt en waar nog verbeteringen mogelijk zijn? Ik heb namelijk begrepen dat hierbij nog iets te halen valt zonder dat de snelheid moet worden verlaagd.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, die organisaties doen veel werk op dat vlak. Ik heb zojuist ook een heleboel voorbeelden genoemd. Dat moeten die organisaties zelf doen. Ik heb helemaal niet de ambitie om daar specifiek een extra gesprek over te voeren en om met een lijst te komen waarin vergeleken wordt wat ze nu doen en wat ze in de toekomst gaan doen. Ik ben daar tevreden over. Zij moeten zichzelf daar de komende jaren gewoon op blijven verbeteren. Kijk naar de kosten van energie, naar de negatieve prikkels van het veroorzaken van overlast en naar de trillingsdiscussie: dit zijn allemaal prikkels voor hen om dit efficiënter en effectiever te gaan doen. Het antwoord is dus "nee".

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

De minister is van mening dat die organisaties zich de komende tijd hierop verder moeten verbeteren. Op welk gebied liggen die verbeteringen dan en wanneer vinden zij plaats? Het lijkt mij niet te veel gevraagd om de Kamer daarover te informeren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is eenzelfde discussie als zojuist met de heer Monasch over het bedienen van de burgers door middel van inspraak. Ik vind dat die organisaties dat moeten doen. Ik vind ook dat ik niet continu op de stoel van hun bedrijfsvoering moet gaan zitten. Ik weet dat zij hoge ambities hebben. Zij zijn er ook mee bezig en ik heb daar voorbeelden van genoemd. Ik voel geen behoefte om daar extra met het zweepje overheen te gaan en aan de Kamer daarover een rapportage voor te leggen. Als dingen namelijk goed lopen, moet je daar ook niet extra over willen rapporteren. De Kamer weet dat het kabinet daar zeer terughoudend in is. Daarom zeg ik ook dat wij dit soort dingen er niet bij willen doen. De Kamer heeft altijd het recht om mij daar op een andere manier toe te dwingen, maar dat zie ik dan graag Kamerbreed.

De voorzitter:

Mevrouw Van Gent, voor de laatste maal.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik heb meegeteld, voordat we daar weer een probleem over zouden krijgen.

Ik zit helemaal niet op zweepjes te wachten. Daar voel ik niets voor. De minister zegt dat zij meer grip wil krijgen op wat er gepresteerd wordt. De Kamer doet daartoe een paar redelijke verzoeken. Ik begrijp niet dat de minister daar zo afwijzend op reageert. Zij zegt zelf dat dit de komende jaren verbeterd moet worden, maar wij weten van toeten noch blazen. Wat moet en kan er dan verbeterd worden? Waarom kunnen wij daar niet over geïnformeerd worden? Dat begrijp ik niet, want waarschijnlijk hebben de NS en ProRail dat allang klaarliggen. Zij weten namelijk dat zij de komende jaren een en ander moeten verbeteren. Ik wacht dus niet op een nieuwe rapportage maar ik vraag om de informatie die er al is. Die kan ons toch wel gegeven worden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij sturen de NS en ProRail op bepaalde prestatie-indicatoren. Dit valt daar gewoon niet onder. Ik weet dat de bedrijven daar heel actief mee bezig zijn. Dat heet maatschappelijk verantwoord ondernemen. Dat vind ik goed en daarom geef ik ook een aantal voorbeelden. Echter, ik vind dat het Rijk geen zaken naar zich toe moet trekken waar wij nu niet op sturen en waar het belang voor de reiziger niet in gelegen is. Wij hebben een aantal KPI's vastgelegd met eisen waaraan de bedrijven moeten voldoen. Het milieu wordt bediend door de wet- en regelgeving waaraan zij zich moeten houden. Nogmaals, we moeten geen werk creëren als dat niet noodzakelijk is. Daarom ben ik daar zo terughoudend in.

Ik kom bij de opmerking van mevrouw Van Gent over toezicht houden op het spoor. Ik zal inderdaad in mei met de brief komen. Toen ik net was aangetreden en het debat daarover ging, heb ik aangegeven dat ik ook wel voelde voor de NMa. Daarna is echter het probleem geconstateerd dat het daar niet kon plaatsvinden. De Consumentenautoriteit viel ook af omdat die met een fusie bezig is. Ik wil nog steeds bekijken of er als gevolg van de fusie wel een mogelijkheid bestaat. In de tussentijd is de Inspectie Leefomgeving en Transport aangewezen als toezichhoudend orgaan. Wij hebben het zo bestempeld tegenover de Kamer in de tussentijd. Wij hebben dat ook gedaan voor de scheepvaart, de luchtvaart en voor allerlei andere organen. In de brief die ik in mei zal sturen, zal ik

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

ook ingaan op het belang daarvan. Wellicht zal mijn keuze naar de ILT doorslaan. Ik zal beide organisaties tegen elkaar afwegen en in mei zal ik met mijn afweging naar de Kamer komen.

Met de heer Monasch heb ik een discussie gehad over verbetering van de communicatie. Hij gaf aan dat ik het niet serieus zou nemen. Dat is absoluut niet het geval. Ik vind het ook heel belangrijk, maar het valt binnen hetzelfde kader. Ik wil niet over al deze zaken rapporten maken en daarover weer apart een discussie voeren. Ik wil dat echt doen op de hoofdlijnen van het beleid. Daarom zal ik ook de motie ontraden.

De heer **Monasch** (PvdA):

Het is van tweeën een. De minister gaf zelf in eerste termijn aan dat zij allerlei zaken veel duidelijker wil definiëren en dat zij daar veel meer grip op wil hebben. Een belangrijk onderdeel daarvan, niet alleen voor dit huis maar juist ook voor burgers, is dat burgers er op een goede manier bij betrokken worden. Vervolgens trekt de minister zich weer terug op haar oude positie en moeten ze het maar zelf uitzoeken. Waarom is juist die betrokkenheid van burgers, het gevoel geven dat men serieus genomen wordt, niet bij uitstek iets waarvan de minister zegt dat het haar zo zeer raakt dat zij het onderzocht wil hebben, voordat zij met die nieuwe start verdergaat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is al heel goed gezegd door een van de Kamerleden, ik dacht door de heer Haverkamp. Wij hebben al een beleid voor inspraak. Dat is ook in de Kamer besproken. Daar moet het ook aan voldoen. Bij de programmatische sturing vind ik het echter belangrijk om voor de zaken waarin wij investeren, niet in meer algemene zin een bredere budgetaansturing te hebben, maar om in meer specifieke zin op de budgetbesteding te sturen, zoals bij ERTMS, bij de overweg of bij bepaalde specifieke oplossingen met betrekking tot het robuuste spoor. Het gaat dus echt om de spooraanleginhoudelijke projecten. Dit is iets waarvan wij zeggen dat het op alle terreinen van belang is, of het nu gaat over zorgbeleid, weginfspraak of spoorwegen. Voor mij wordt het geen apart aansturingprogramma. Die keuze maak ik nu al en dat geef ik ook aan. Ik vind gewoon dat ProRail het goed moet doen. ProRail moet het zelf doen, moet ook zichzelf evalueren en moet ervoor zorgen dat men het zelf beter gaat doen. Daarom wil ik geen apart extern onderzoek instellen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik vind dat buitengewoon spijtig. Het is een bescheiden en een heel reëel verzoek. U dwingt mij nu, minister, om elke keer dat het misgaat met de Kamer bij elkaar te komen om er met u over te debatteren. U weigert gewoon om er een keer grondig naar te kijken. Waar ik weg wil blijven van een Kamer die op elk incident moet reageren, dwingt u mij als Kamerlid om dat voortaan naar u toe te brengen. ProRail valt onder u, maar u weigert om er serieus naar te kijken. Dat vind ik heel erg spijtig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik dwing helemaal niemand. Ik geef aan dat ProRail dit zelf moet doen als organisatie. Elke keer als u zo'n onderwerp agendeert, is dat uw eigen keuze. Met elkaar moeten wij hier besluiten waarover wij rapporten gaan schrijven en waarover niet. De regering moet daar ook terughoudend mee omgaan. Het zou heel makkelijk zijn om te

zeggen dat ik zal vragen om een paar casussen te evalueren en dat ik dan hier terugkom met een rapportage. Wij proberen daar juist terughoudend mee om te gaan. Ik wil dat de verantwoordelijkheid daar ligt. Ik wil dat ProRail ook zichzelf verbetert. Dat heeft niets te maken met de vraag of ik dit soort zaken van belang vind, want ik vind inspraak van groot belang.

De woordvoerder van D66 heeft een opmerking gemaakt over de KPI's. Ik heb net genoemd dat het op twee momenten plaatsvindt: over twee weken op basis van de nieuwe die wij al hebben gemaakt en eventueel nog bij de reactie op de commissie-Kuiken.

Ik kom bij de moties van de PVV. In de motie-De Jong op stuk nr. 14 staat: bij boete geen bonus. Bij ProRail, waar ik als aandeelhouder het beloningsbeleid vastleg, is vastgelegd dat de prestaties die gekoppeld zijn aan de KPI's meewegen in de variabele beloning voor degenen die deze nog hebben; voor de nieuwen is die er al niet eens meer. Ik heb al eerder aangegeven dat ik niet weet hoe die voor NS precies is samengesteld, maar die brief komt nog. Ik kan nu niet voor mijn collega van Financiën een besluit hierop nemen. Ook in algemene zin kan ik niet met deze motie akkoord gaan, omdat er staat dat er geen sprake kan zijn van variabele beloningen voor de directieleden. Ik heb tot nu toe continu uitgelegd dat dit wat mij betreft moet gelden voor de afspraken die zij niet hebben gehaald. Voor de afspraken die zij wel hebben gehaald, moeten zij dus wel variabele beloningen kunnen krijgen. In deze motie staat dat er helemaal geen sprake van kan zijn. Wij verschillen daarover van mening. Daarmee ontraden ik deze motie.

De motie-De Jong op stuk nr. 15 is vrij vergaand, om het maar eventjes zo te zeggen. Er wordt gevraagd om te bewerkstelligen dat het salaris inclusief alle variabele beloningen van de directie – ik weet niet hoe die er uiteindelijk uit zal zien en of er wel of niet commissarissen in zitten; dat vind ik eigenlijk niet zo interessant – van NS en ProRail niet meer mag bedragen dan de balkenendenorm. Daar gaat de discussie over. Tot nu toe hadden wij hier vooral debatten over de variabele beloning. Dat vind ik heel terecht: niet presteren betekent ook niet extra beloond krijgen. Maar ik zou het ontraden om de salarissen van de directie terug te brengen tot de balkenendenorm. De reden is dat er een beloningsbeleid is afgesproken, ook met de Kamer. Er is toen precies aangegeven welke sectoren onder de balkenendenorm vallen en welke niet. Dat heeft de Kamer toen aangenomen. Daarbij is besloten dat de directie van NS niet onder de balkenendenorm valt. Wij zitten hier met een ander gremium dan toen dat werd besloten. Ik denk dat wij hier niet zo kunnen beslissen. Als de Kamer in totaliteit een ander beloningsbeleid wil, moet zij het gremium zoeken waar dat brede plaatje wordt bediscussieerd. De commissie-Dijkstal heeft ooit het voorstel gedaan en bij Binnenlandse Zaken wordt altijd behandeld welke categorieën er wel of niet inzitten. Los van het feit dat ik vind dat je dat niet met het bestaande salaris kunt doen als iemand al is aangenomen, maar er alleen voor de toekomst ideeën over kunt hebben, ontraden ik de motie omdat ze niet overeenkomt met het door de Kamer geaccordeerde beloningsbeleid. Dat was wat mij betreft het betoog over deze motie.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

De **voorzitter**:

Ik stel voor om de stemmingen over de ingediende moties volgende week dinsdag te houden.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 22.52 uur.