

11

Tijdelijke commissie spoor

Aan de orde is het **debat** over het **rapport van de Tijdelijke commissie Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor**.

De **voorzitter**:

Ik heet de Tijdelijke commissie onder leiding van mevrouw Kuiken van harte welkom. Vandaag starten we met de eerste termijn van de Kamer.



De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Het is natuurlijk prachtig dat ik vandaag niet het woord behoef te richten tot een minister of een staatssecretaris maar dat ik dat mag doen tot een commissie van de Kamer zelf. Ik zal er straks nog wat meer over zeggen, maar ik ben heel blij dat we dit debat op deze manier met elkaar kunnen voeren over het rapport van de tijdelijke commissie.

Ik denk dat iedereen het erover eens is dat het spoor erg belangrijk is. Het houdt Nederland op de rails; de trein is een betaalbare en sociale manier van reizen die dagelijks vele duizenden mensen toegang geeft tot hun werk, hun familie of hun vrienden. De trein helpt tegen de files en is goed voor het milieu. De waarde van een goed functionerend spoor is eigenlijk onbetaalbaar. Het is als water uit de kraan; juist op het moment dat het niet werkt, beseft je hoe belangrijk iets is omdat het voor even niet vanzelfsprekend is. Zo is het ook met het spoor, want als de trein het niet doet, staat het land op zijn kop. Maar er zijn ook problemen rond het spoor en die problemen leiden tot grote frustratie en onveilige situaties. De afgelopen jaren was er geregeld wat. Winterweer zette reizigers in de kou. Er was sprake van vertragingen door sein- en wisselstoringen en personele problemen, ongelukken door roodseinpassages en slecht onderhoud door krappe budgetten of slechte aanbesteding. Natuurlijk zijn die problemen niet nieuw, maar een ding moeten we wel vaststellen: de waarde van het spoor staat onder grote druk. En daarom moeten we erin investeren. We moeten blijven vernieuwen om de problemen in de toekomst te voorkomen. De vraag die we vandaag stellen en wat mij betreft ook met elkaar bespreken, is hoe we het spoor goed genoeg krijgen. Hoe garandeer je een goed spoor, ook op de lange termijn, juist op de lange termijn?

Het is ook dit onderwerp, deze vraag waar de commissie-Kuiken het afgelopen jaar grondig onderzoek naar heeft gedaan. Ze heeft bergen werk verzet en daarom allereerst en boven alles een groot en oprecht woord van dank aan mijn collega's Kuiken, Van Bommel, Van Hijum, Bosman en Jansen en de hen ondersteunende staf voor alle uren en voor het al het harde werk dat zij in dit rapport hebben gestoken. Het is een stevig en pittig rapport geworden, een uitstekende basis om met de commissie en daarna met de minister te discussiëren over de toekomst van het spoor. Wat D66 betreft is het werk van de commissie een groot compliment waard. Dank daarvoor.

Ik ga eerst kort in op de conclusies en aanbevelingen van dit rapport. Sommige kunnen op de steun van D66 rekenen. Over andere zijn we wat minder enthousiast; daar hebben we wat opmerkingen en vragen bij. Dat zal waar-

schijnlijk ook voor andere fracties gelden. Daarom is dit debat ook zo ontzettend nuttig en nodig.

De belangrijkste conclusie van de commissie – wat D66 betreft is dat in ieder geval wel zo – is dat er te weinig oog is voor de lange termijn, bij alle betrokken partijen. Dan bedoel ik de minister, ProRail en NS, maar ook de Tweede Kamer zelf. Iedereen in de Tweede Kamer heeft de neiging om zich veel te veel te gaan richten op allerlei incidenten, kortetermijnpolitiek en eigen stokpaardjes. Dat is iets wat we de afgelopen jaren in de debatten die we naarmate het weer steeds slechter werd en de vertragingen groter werden, steeds vaker in deze Kamer hebben gezien. Iedere partij heeft zo haar eigen stokpaardjes bereiden. De SP hamert op toiletten in Sprinters. Het CDA wil eigenlijk altijd alle regiostations en alle regioliijntjes behouden. De PVV bestrijdt bonussen met boetes. De VVD wil spoorbedrijven nationaliseren. GroenLinks strijdt voor de strippenkaart. De PvdA moet er niet aan denken dat er meer concurrentie komt op het spoor. D66 pleit voortdurend voor meer en later nachtnet; ik steek de hand dus ook in eigen boezem. Kortom, elke fractie in deze Kamer heeft haar wensen, voorkeuren, ideeën en plannetjes over het spoor.

Zo wil iedereen alles, maar als wij niet oppassen, krijgt niemand iets. Ik denk daarom dat het een heel goed voorstel en ook een oproep van de commissie is om een langetermijnvisie op het spoor te ontwikkelen. Die moet niet vaag en abstract zijn, want het gevaar van langetermijnvisies is dat je lange horizons krijgt, met vage wolken en ideeën waarover iedereen enthousiast is; wanneer het dichterbij komt, komt dan toch weer de vraag wat wij eigenlijk willen. Het moet dus concreet zijn, met concrete doelstellingen voor de lange termijn. Kwaliteit, capaciteit, veiligheid en de daarbij behorende middelen moeten daarin een duidelijke plek krijgen. Er moet ook antwoord worden gegeven op de vraag wat onze ambitie met betrekking tot het spoor is en hoeveel middelen nodig zijn voor het waarmaken van die ambitie. Een heel belangrijke vraag is ook hoe wij ervoor zorgen dat ons spoor robuuster en simpeler wordt. De commissie schrijft terecht dat Nederland en Zwitserland de landen zijn met het meest complexe, meest intensief bereiden en fijnmazigste spoor ter wereld. Als die visie er dan eindelijk is, is de minister verantwoordelijk voor de uitvoering, op hoofdlijnen gecontroleerd door de Kamer, die dus niet steeds haar eigen stokpaardjes berijdt. Hierop krijg ik graag een reactie van de commissie.

Een andere conclusie van de commissie is dat de Kamer onvoldoende wordt geïnformeerd over de spoorbudgetten. Mutaties in budgetten en prioriteiten vinden plaats zonder dat de Kamer daar duidelijk of überhaupt over wordt geïnformeerd. Er is te weinig inzicht in de besteding van het spoorgeld, met als gevolg grote onduidelijkheid over de onderbesteding en de mate waarin die al dan niet plaatsvindt. Een halfjaar geleden hebben wij daarover een rapport van de Rekenkamer gekregen. Dat rapport is op verzoek van de commissie geschreven en deed toen al een hoop stof opwaaien. De fractie van D66 heeft toen een "financieel stroomschema" – die term alleen al! – gevraagd, met alle spooruitgaven en -inkomsten. De minister heeft dat schema aan ons gegeven; zij was op dat punt zeer welwillend. Dat is de minister, over wie ik vandaag alleen positief zou praten omdat zij hier zelf niet bij is, natuurlijk altijd. Dat stroomschema bevatte echter 48 hokjes met verschillende budgetten, 34 verschillende stromen en lijntjes tussen die hokjes en 12 ver-

Verhoeven

schillende spelers. Dat maakt het voor de Kamer natuurlijk veel moeilijker om de communicerende vaten goed te kunnen overzien en om alle geldstromen, lijnen en verbindingen goed te kunnen controleren. Wij vragen ons dan ook af of dit niet wat overzichtelijker kan. Waarom is het financiële organogram van het spoor net zo complex en fijnmazig als de spoorkaart van Nederland zelf? Welke ideeën heeft de commissie daarover? Hoe krijgen wij dit – dus niet het spoor zelf, de wissels, de seinen en de rails, maar de aansturing en de structuur – simpeler en robuuster?

Dit past bij een klein punt van aandacht, namelijk dat de 29 aanbevelingen, wat de mate van concreetheid betreft, rijp en groen bevatten. In die zin ben ik in mijn bijdrage en in mijn vragen aan de commissie hier en daar op zoek naar concretisering van sommige aanbevelingen. Dit is daar een voorbeeld van.

De afgelopen week is er ook weer heel veel discussie geweest over de structuur van ons spoor en de aansturing daarvan. Dat betrof vooral de positie van ProRail. Dat sluit aan bij wat ik al zei over parade- en stokpaardjes van Kamerleden en kortetermijnpolitiek, want het is soms wonderlijk hoe er over het spoor wordt gepraat. Ik neem iedereen even mee in mijn ervaringen op dit gebied in de afgelopen twee jaar, waarin wij twee typische VVD-hobby's aan den lijve hebben kunnen ondervinden: aan de ene kant overal asfalt storten en aan de andere kant het spoor slopen. In die schemerige hobbykamer propte de VVD een eerder plan, volgens mij van de ChristenUnie, in een nieuw jasje met een VVD-logo, met als verrassende uitkomst: breng ProRail maar onder bij Rijkswaterstaat. Dat betekent dus: laat de wegen het spoor er ook maar eventjes bij doen. Volgens D66 is dat nu precies de verkeerde houding. Volgens ons is het spoor gelijkwaardig aan de weg en moet het niet worden weggezet, als een soort ondergeschoven kind.

De heer Aptroot (VVD):
Voorzitter. Ik vind het wat grote woorden, het spoor "slopen". Laat ik de heer Verhoeven eens vragen naar concrete voorstellen van de VVD in de afgelopen jaren om ook maar één euro van het spoorbudget af te halen.

De heer Verhoeven (D66):
Ik heb niet alle voorstellen op een rijtje ...

De heer Aptroot (VVD):
Graag een gewoon antwoord!

De heer Verhoeven (D66):
... die de VVD de afgelopen jaren de media in heeft gejaagd, maar het waren bijna altijd voorstellen die gingen over het ontslag van de NS-top, het ontslag van de ProRail-top en het storten van asfalt. Structurele bijdragen van de heer Aptroot heb ik weinig gezien, behalve wellicht op het punt van meer concurrentie op het spoor in de regio, waarbij wij samen konden optrekken.

De heer Aptroot (VVD):
Het is volstrekt duidelijk: wij komen met onze vingers niet aan het spoorbudget. Wel is het waar – en ik ben blij dat de heer Verhoeven dat voorbeeld noemt – dat de VVD dwarsligt als een directie slecht functioneert, idiote bonussen krijgt, in deze tijd zichzelf 60% loonsverhoging toekent. Wij zeggen dan dat dit verspilling is van geld dat juist in het spoor moet worden gestopt. Ik begrijp echter

dat dit de tweede hobby van de heer Verhoeven is, naast het nachtnet: de hand boven het hoofd houden van bestuurders van ProRail en NS. Dat siert hem, ik vind dat heel vriendelijk van hem, want dan hebben ze toch nog een paar vrienden.

De heer Verhoeven (D66):

Dank u voor dat compliment, ik zou bijna "graag gedaan" zeggen. Maar als het gaat over handen boven hoofden houden, lust ik er echter nog wel eentje; het is immers natuurlijk de VVD geweest die bij elk debat over het niet-functionerende spoor naar iedereen wees, behalve naar de eigen, verantwoordelijke, minister. Daarom is het goed dat we nu dit debat voeren over de structuur van het spoor. D66 wil namelijk dat juist de minister kan worden aangesproken en dat we niet elke keer een uitvoerend bedrijf op de korrel moeten nemen. Dat zijn namelijk steeds de plannen geweest waarom de VVD het hardst stond te gillen.

Gelukkig hebben we, naast de hobbykamer van de VVD, nog de rustgevende studeerkamer van de commissie-Kuiken. De commissie doet ook aanbevelingen over de structuur en aansturing, maar dan wel doordacht en op basis van onderzoek en argumenten. Zij schrijft dat er te weinig sturing mogelijk is via de concessies van ProRail en NS, dus in beide gevallen. ProRail moet minder diffuus worden aangestuurd, met duidelijkere randvoorwaarden. De commissie stelt voor dat de aandelen van de NS naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu gaan. Bij deze aanbeveling wil D66 zich van harte aansluiten. D66 wil dat de minister meer te zeggen krijgt over ProRail. Wij vinden dat de huidige structuur met aandeelhouderschap te diffuus en te indirect is. De controle door de Kamer schiet daardoor tekort en vaak verdwijnt de lange termijn uit het zicht. Maar in plaats van ProRail onderbrengen bij Rijkswaterstaat, wil D66 er een apart directoraat-generaal van maken. Dus niet onder Rijkswaterstaat, maar à la Rijkswaterstaat of naast Rijkswaterstaat; een DG ProRail dus. Wat Rijkswaterstaat doet voor wegen en water, doet ProRail dan voor het spoor; en dat niet via een 100%-aandeelhouderschap, maar via 100% zeggenschap. Ik zei het al in het begin van mijn betoog: dit gaat om basisinfrastructuur, het is voor elke Nederlander van belang dat ervoor wordt gezorgd dat hij gewoon naar zijn werk kan gaan, naar zijn familie en vrienden kan gaan, op zo veel mogelijk momenten van de dag. Van D66 mag de minister de politieke baas worden van ProRail.

De heer Aptroot (VVD):
Graag hoor ik een toelichting van de heer Verhoeven. Ik vind het heel interessant dat hij er geen onderdeel van Rijkswaterstaat van wil maken, maar een broertje of zusje van Rijkswaterstaat, met een dg. Ik vind het leuk dat hij wat ChristenUnie en VVD al langer roepen, een variantje vindt, maar daar eigenlijk wel aan wil meedoen. Wat bedoelt hij ermee dat het niet moet via aandeelhouderschap, maar via zeggenschap? Wil hij ProRail als bv laten bestaan, maar daar toch een directeur-generaal op het ministerie voor hebben? Ik zou dat een wonderlijke constructie vinden.

De heer Verhoeven (D66):
Volgens mij heb ik heel duidelijk gezegd wat wij willen: wij willen er een apart directoraat-generaal van maken, dus direct onder de minister

Verhoeven

De heer **Aptroot** (VVD):

Dan valt het dus direct onder de minister, net als Rijkswaterstaat, en daarnaast? Die zitten dan dicht bij elkaar?

De heer **Verhoeven** (D66):

Natuurlijk willen wij die aandelenstructuur niet. Wij willen dat de minister gewoon de politieke baas wordt van DG ProRail. Alleen is een groot verschil met de oplossing van de VVD – nou ja, "oplossing" ... eerder ideetje – dat wij niet zeggen dat er wat ProRail onder Rijkswaterstaat moet worden geschoven, zodat we weer voor een paar jaar klaar zijn, of maar één directie hoeven te ontslaan in plaats van twee, als het misgaat op weg of spoor. Nee, wij willen het eraan toevoegen: spoor en weg volwaardig naast elkaar.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat vind ik interessant. Betekent dit dat de vaarwegen en de watersystemen van Rijkswaterstaat ook allemaal aparte directeur-generaaltjes krijgen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Nee, dat betekent niet dat de waterwegen ook allemaal directoraat-generaals worden. Het betekent dat het spoor een gelijkwaardige positie krijgt ten opzichte van Rijkswaterstaat via een apart directoraat-generaal, DG ProRail. Dat is een beter en doordachter voorstel dan het voorstel van de VVD. De VVD zegt namelijk: we zitten met een organisatie die niet helemaal lekker functioneert; laten we die maar ergens onderschuiven, dan zijn we daarmee klaar. Ons voorstel is wat doordachter.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dit is uitlokking. De heer Verhoeven zegt dat wij ProRail ergens anders onder willen schuiven. Ik begrijp dat de heer Verhoeven ProRail ook als naamloze vennootschap wil opheffen, ambtelijke status wil geven en onderdeel van het ministerie wil maken met een eigen directeur-generaal. Ik vind dat een helder voorstel. Als hij dat voorstelt, kan hij echter niet op zo'n manier spreken van anderen die eerder iets vergelijkbaars hebben voorgesteld, zij het dat wij het wat efficiënter doen met één Rijkswaterstaat die over vaarwegen, gewone wegen en het spoor gaat. Ik vind het overigens wel leuk dat hij zo snel geschoven is in de richting van de VVD en ChristenUnie. Daar ben ik blij mee. Kunduz slaat aan bij de heer Verhoeven!

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik schuif liever dan dat ik draai. De VVD-fractie heeft voortdurend voorstellen gedaan die alle richtingen opschoten en geen enkele bijdrage leverden. Zij stelde voor om ten minste eens te kijken naar de situatie bij ProRail. Ze dacht eerst een oud voorstel op te kunnen warmen. Ze warmde dat alleen verkeerd op waardoor de pan helemaal aanbakte en het voorstel totaal verkeerd landde. Wat dat betreft hebben wij hierop een heel andere visie. Ons voorstel verschilt dus met dat van de VVD. Het zou mooi zijn als wij er samen uit kunnen komen. Ik sta er zeer voor open om te bekijken of we een oplossing kunnen vinden, nadat we de commissie hebben gehoord. Laten we het namelijk niet even regelen in een-tweetje. Laten we de mensen van de commissie die er echt over hebben nagedacht en er de tijd voor hebben genomen, de waarde gunnen van het werk dat ze hebben gedaan. Laten we in de discussie met de commissie bekijken of wij tot iets kunnen komen. Dat is mijn voorstel.

De **voorzitter**:

Gaat u afronden?

De heer **Verhoeven** (D66):

U hebt de tijd laten doorlopen tijdens het interruptiedebat. Ik ben een heel eind, maar het duurt nog wel even. Ik heb vijftien minuten aangevraagd en ik heb er nog maar tien gebruikt, maar ik zal doorgaan.

De president-directeur van ProRail moet dus een directeur-generaal ProRail worden. De begroting van ProRail moet worden opgenomen in de rijksbegroting, waardoor de Kamer meer inzicht heeft in de geldstromen. Graag krijg ik hierop een reactie.

Zoals gezegd hebben andere collega's andere voorstellen. Weer andere partijen willen niets veranderen. Dit moeten we hier niet willen beslissen. Dat kunnen we ook niet. Kunnen de verschillende ProRail-scenario's worden onderzocht? Wat zijn de politieke en financiële consequenties van het voorstel om alles bij het oude te houden, het voorstel om ProRail onder Rijkswaterstaat te houden en het voorstel om van ProRail een zelfstandig directoraat-generaal te maken? Wat zijn de gevolgen voor het spoor? Ik hoor nu ook al graag, morgen dus, wat de commissie van deze drie scenario's vindt.

Dan kom ik op de veiligheid. De commissie concludeert dat ERTMS een betere oplossing is voor de lange termijn. Treinen kunnen daardoor dichter op elkaar rijden en daardoor is er meer ruimte voor meer treinen. We weten allemaal dat ERTMS er uiteindelijk zal komen. De terechte vraag van de commissie is waarom we hiermee wachten, terwijl we wel geld uitgeven aan verbeteringen van de huidige veiligheidssystemen, zoals de verbeterde versie van ATB. Die vraag is natuurlijk heel terecht. Die aanpak om het oude systeem op te kalefateren met meer middelen is geen vorm van investeren in de toekomst, maar het is hinken op twee gedachten en het is een vorm van kapitaalvernietiging, aldus de commissie Spoor. Zij gebruikte uiteraard iets andere bewoordingen, maar zij heeft ook een dik rapport kunnen schrijven en kon dus ook meer woorden gebruiken. De commissie beveelt aan om zo snel mogelijk over te gaan op ERTMS. D66 sluit zich daar van harte bij aan.

Hierdoor ontstaat echter een dilemma, waarvoor we onze ogen niet moeten sluiten. Het vervangen en ombouwen van treinen en spoor duurt enkele jaren. Dat zou betekenen dat in de tussentijd niet meer wordt geïnvesteerd in veiligheid. Het recente treinongeluk in Amsterdam heeft natuurlijk pijnlijk duidelijk gemaakt dat dit nodig is, omdat het nog niet veilig genoeg is. De minister heeft zich dan ook voorgenomen om een extra aantal seinen uit te rusten met ATB-Vv. Dat is een verstandige keus. De vraag is dan wel of dit kapitaalvernietiging is of niet. De macrovraag is: hoe gaan we verantwoord over van het oude systeem op het nieuwe systeem? Wat is de aanpak voor deze overgang? Ik ben benieuwd hoe de commissie dit ziet.

De laatste aanbeveling ging over het onderhoud en de aanbestedingen. Ook deze onderwerpen haalden recent weer het nieuws omdat er een onveilige situatie was ontstaan met een brug bij Eefde. Volgens de Volkskrant kwam dit door slecht onderhoud en aanbestedingsprocedures waarbij er niet werd gekeken naar kwaliteit maar alleen naar de laagste prijs. Dat is overigens een bekend en een op heel veel plekken in Nederland slopend mechanisme in aanbestedingsland. Wij steunen de aanbeveling om inzichtelijker te maken hoe de kwaliteit en het onderhoud

Verhoeven

geregeld is, bijvoorbeeld via kernprestatie-indicatoren gericht op veiligheid en toekomstbestendigheid. Wij zijn heel kritisch op de suggestie om de onderhoudsgebieden dan maar weer groter te maken. Met steun van een groot deel van de Kamer heeft D66 er bij de behandeling van de nieuwe Aanbestedingswet, die onlangs door de Eerste Kamer is aangenomen, juist voor gezorgd dat wij stoppen met het in de markt zetten van geclusterde superopdrachten en megaraamcontracten. Op dit moment zijn er eigenlijk maar drie spelers op het gebied van spooronderhoud: Stukton, VolkerRail en BAM. Er valt een hoop te verbeteren in de wijze waarop de opdrachten verleend worden. Met het vergroten van de onderhoudsgebieden sluit je de markt nog verder af voor kleine spelers en wordt de concurrentie nog verder beperkt. Heeft de commissie hier ook naar gekeken en er voldoende rekening mee gehouden? Wat zijn andere voorstellen van de commissie om het aanbestedingsprobleem zelf aan te pakken? Heeft de commissie hierover ook gesproken met betrokken marktpartijen? Zo ja, wat achten zij goed?

Ik hoop dat dit debat en de antwoorden van de commissie zorgen voor een betere organisatie en doelgerichte investeringen in het Nederlandse spoor op de lange termijn. Immers, dan wordt het weer echt fijn in de trein.



Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik vervang vandaag Arie Slob, die elders in het gebouw bezig is met de uitwerking van het Lenteakkoord, waarin ook extra geld voor het openbaar vervoer zit; dat is natuurlijk goed nieuws.

Wij zullen in de Kamer nog vaak spreken over zaterdag 21 april. Op deze dag mislukte het Cathuisakkoord, maar op deze dag verloor ook een 68-jarige vrouw het leven bij het zeer ernstige treinongeluk bij Amsterdam waardoor dit debat, dat al gepland was, een extra zware lading heeft gekregen. Het medeleven van de ChristenUnie gaat uit naar de nabestaanden en naar de andere slachtoffers die de gevolgen van dit ongeluk met zich meedragen. Het ongeluk illustreert hoe belangrijk goede spoorbeveiliging is. De schade had nog veel groter kunnen zijn, niet alleen qua aantal slachtoffers, maar ook in economisch opzicht. Wat, als de treinen niet op zaterdag maar op maandag in de spits op elkaar waren gebotst en het wegslepen langer had geduurd? Amsterdam Westerpark is het drukste punt in het spoorwegnet. De verkeerschaos in en rond Amsterdam zou niet te overzien zijn geweest.

De structurele oplossing voor het voorkomen van het door rood rijden van treinen is het ERTMS. Er liggen stapels rapporten van onder meer de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Het stuk waarmee mr. Pieter van Vollenhoven afscheid nam als voorzitter gaat hier zelfs over. Dit rapport over de ramp bij Barendrecht was niet mis te verstaan. Toch bleef de houding van ProRail en het ministerie ook na het verschijnen van dit rapport afwachtend.

Het ERTMS-implementatieplan, dat eerder onder protest van onder meer de ChristenUnie een paar jaar was uitgesteld, werd niet versneld. Verschillende partijen in de Kamer drongen aan op haast, maar steeds weer was de mantra dat er meer onderzoek nodig was en dat de kosten en opbrengsten onvoldoende bekend waren. En dat terwijl de kosten en opbrengsten voor de plannen van ProRail zelf met Kort Volgen, Robuust Spoor en ATB-Vv net

zozeer onbekend zijn. De Denen en de Belgen weten wel beter en zijn al druk aan de slag met het ERTMS.

Na vandaag kan deze afwachtende houding van ProRail en de minister echter niet meer. De minister en de Kamer kunnen niet om het zeer kundige rapport van de commissie-Kuiken heen. Ik wil de commissie complimenteren met het resultaat. Hieraan is vele dagen hard gewerkt door de leden, tot in de late uren. Dat geldt zeker ook voor de begeleidende staf. Het rapport bewijst het nut van dit soort onderzoek door de Kamer. De aanbevelingen zijn uiterst relevant voor besluiten die de Kamer dit jaar moet nemen over onder meer het Programma Hoogfrequent Spoor en de nieuwe concessies voor het hoofdrailnet; actueler had niet gekund. Dit rapport bevat nu eens niet de politieke waan van de dag. Er wordt gekeken naar de lange termijn, terwijl de spoorsector en de minister tot nu toe zijn blijven hangen in kortetermijnmaatregelen.

Ik ben ook een beetje trots, want mijn fractievoorzitter Arie Slob is samen met de heer Aptroot de initiatiefnemer van dit onderzoek. Arie Slob besefte dat hij de commissie opzadelde met een enorm ingewikkeld technisch dossier, maar soms moet de Kamer in de techniek duiken, zeker als het om zo veel geld en zulke strategische keuzes gaat. De commissie is er goed in geslaagd om zich de techniek eigen te maken en die weer terug te vertalen naar de onderliggende politieke vragen. Ik heb daarom vandaag niet veel vragen voor de commissie. De meeste vragen bewaar ik voor de minister. Haar ambtenaren luisteren ongetwijfeld mee. Dit debat levert dus vast nog huiswerk voor haar op.

Omdat de Kamer vandaag met zichzelf in debat gaat, begin ik met zelfreflectie. Heeft de Kamer liggen slapen op het spoordossier? Het is aan elke fractie om haar eigen positie te beoordelen. De ChristenUnie heeft al vele jaren continu de niet-transparante onderhoudsbudgetten en de noodzaak van invoering van ERTMS aan de orde gesteld via moties, debatten en schriftelijke vragen. Ik herinner me nog de herhaaldelijke Kamervragen van mijn oud-collega Ernst Cramer over geld dat op de plank zou blijven liggen. Eerst ontkende de vorige minister dat. Toen na doorvragen bleek dat dit wel het geval was, werd er ineens 160 mln. versneld geïnvesteerd. Ik verbaas me er nog over dat het zo veel moeite kostte om dit boven tafel te krijgen en dat mijn fractie hiervoor moest schermen met een vertrouwelijke brief. Ik herinner me ook het vele doorvragen van Ernst Cramer en ook Emile Roemer over ERTMS. Vaak gingen de vragen van de ChristenUnie en de SP tot een dieptechnisch niveau, waarvan je je kunt afvragen of dit de taak van een Kamerlid is. Helaas was dat vaak volkomen terecht. Tekenend vond ik dat de minister in de antwoorden op dit soort Kamervragen erg vaak verwees naar ProRail of de spoorsector. Ik constateer dat de Kamer moet hier scherper op zijn en de minister aanspreken op de eigen verantwoordelijkheid.

Ik kom later terug op de positie van ProRail, maar eerst wijd ik een paar woorden aan het ministerie. Er wordt daar met passie gewerkt voor de publieke zaak. Ik vind het echter tekenend dat in het spoordossier ERTMS en het project Mistral binnen ambtelijke kringen nog tot vrij recent vooral als kostenpost zijn gezien. In de heroverwegingsrapporten stond het uitstellen van invoering als bezuiniging ingeboekt. De financiële langetermijngevolgen speelden geen enkele rol, laat staan de impact op het spoorproduct. Is er dan niemand binnen het ministerie die zegt: dit is geen bezuiniging, dit levert structureel juist hogere kosten op en leidt tot desinvesteringen? De

Wiegman-van Meppelen Scheppink

commissie heeft de indruk dat het voorstel van de ambtenaren stilzwijgend is overgenomen. De Kamer heeft hierover nooit gesproken. Ook hierop hoor ik graag een reactie van de minister. De ambtenaren schrijven mee, dus de minister zal hierop in haar brief hopelijk ingaan.

Ik kom bij de adviezen van de commissie. De commissie vindt de doelstellingen van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer te defensief. Ik ben benieuwd welke doelstellingen de commissie zou kiezen. De commissie noemt de minister een incidentenminister en vindt dat de minister meer regie en systeemverantwoordelijkheid zou moeten nemen en zou moeten komen met een integrale langetermijnvisie. Ik deel deze analyse. Dit kan echter slechts ten dele worden toegeschreven aan de huidige minister, omdat het onderzoek vooral gaat over de besluiten van vorige ministers. Ik ben benieuwd wat naar de mening van de commissie nog meer in zo'n integrale langetermijnvisie zou moeten staan dan alleen de invoering van ERTMS. Zelf verbaas ik mij bijvoorbeeld over het enorme opknippen van allerlei spoortrajecten en -projecten. Tot het niveau van een wissel maken we een aparte uitvoeringsvariant en een maatschappelijke kosten-batenanalyse. Zo is OV SAAL, het spoor tussen Schiphol, Amsterdam, Almere en Lelystad, helemaal stuk gerekend in MKBA's, waarbij een traject van nog geen 20 km bij Almere in allerlei deeltrajecten is geknipt, waarbij het ene stukje wel en het andere niet wordt verdubbeld, alsof de dienstregeling niet elk jaar wordt gewijzigd. Is de commissie het met de ChristenUnie eens dat dit ook een illustratie is van kortetermijndenken, waar wij van af moeten? De commissie is stellig in haar adviezen over Kort Volgen: het idee is goed, maar het levert te weinig op en is te veel gericht op de korte termijn. Ik deel deze analyse, maar is de commissie het met mij erover eens dat Kort Volgen best ingevoerd kan worden, zolang het maar niet gepaard gaat met kapitaalvernietiging en het dus wordt ingepast in de langetermijn-ERTMS-strategie en het stapsgewijs invoeren van ERTMS-componenten?

Wat betekenen de conclusies over Kort Volgen voor het project OV SAAL, dat juist voor de korte termijn afhankelijk is van Kort Volgen, omdat andere varianten buiten het budget vallen? Wij zijn hier vandaag zonder minister en het kabinet is demissionair, maar dit project mag niet verder vertraging oplopen. Volgens de ChristenUnie is er maar één conclusie mogelijk: nu radicaal kiezen voor ERTMS betekent ook dat wij voor het spoor naar Almere de portemonnee moeten trekken en voor een oplossing moeten kiezen die ook op lange termijn standhoudt. Op grote delen van het spoor naar Almere moeten er vier sporen zijn inclusief invoering van ERTMS. Ik hoop dat wij hier deze week een Kamermeerderheid voor kunnen vinden.

Een tweede actueel voorbeeld van de systeemverantwoordelijkheid van de minister is het nieuwste project van ProRail: Robuust Spoor. Treinen ontvlechten en minder wissels is het nieuwe motto. Zeker op emplacementen kan het een goede zaak zijn om wissels te saneren. De commissie is positief over deze plannen. Maar minder wissels betekent niet automatisch minder storingen. Als een overgebleven wissel in storing ligt en er geen alternatief meer is, dan kunnen de gevolgen voor de reiziger zelfs groter zijn. Als wij bij storingen beter willen bijsturen, zijn er wellicht bij kleine stations juist meer wissels nodig, zodat treinen niet ineens op een compleet traject tussen twee grote steden hoeven te worden geschrapt, maar er kan worden doorgereden tot het dichtstbijzijnde

kleine station. Zijn we met Robuust Spoor niet bezig allemaal verkeerstechnische maatregelen te nemen om het kernprobleem, de systematische problemen met het bijsturen van treinen, maar te omzeilen? Hier is vast over nagedacht, maar de Kamer hoort hier niets over. Robuust Spoor is al begonnen zonder dat de Kamer ook maar een plan, een vervoerskundige analyse en een financiële onderbouwing heeft gezien, terwijl het verwijderen van wissels in de miljoenen loopt. Daarom vind ik de instemming van de commissie met het plan opvallend. De voorzitter kan dit deel van het verslag vast doorsturen naar de minister zodat de Kamer over Robuust Spoor wordt geïnformeerd.

Het is natuurlijk goed om nieuwe inzichten mee te nemen in lopende projecten, maar wat is het eindbeeld? Ik lees nu dat er op de Zuidas in Amsterdam minder wissels komen, maar dat is een behoorlijk nieuw spoor met relatief weinig wissels. Schiet ProRail hier niet door? Ik hoop dat de minister hier in haar brief op in zal gaan. Bij mij ontstaat het beeld na het lezen van het rapport van de commissie dat ProRail in dit soort zaken de vrije hand heeft. Terwijl bij snelwegen in de Kamer al snel een vraag aan de minister wordt gesteld als er bijvoorbeeld een afslag dreigt te verdwijnen, zijn dit soort besluiten over het spoor een black box. Wie maakt keuzes, zoals over Robuust Spoor op netwerkniveau met bijvoorbeeld verschillende scenario's? Deelt de commissie de mening van de ChristenUnie dat de minister dit net als ERTMS te veel overlaat aan ProRail en te weinig strategisch stuurt en daarmee te weinig de Kamer hierbij betreft? De NS stuurd afgelopen weekend al een waarschuwende mail dat als het alleen maar om reductie van kosten gaat, de kwaliteit voor de reiziger ernstig in de knel kan komen. Zij vraagt om de regie van het ministerie. NS waarschuwt niet voor niets. Dat betekent dat ProRail nog steeds te veel op eigen houtje handelt.

Er is vast nog genoeg op te merken over het rapport van de commissie, maar wat betreft de ChristenUnie staat de kern van het rapport Wissel op de toekomst als een huis en moeten we nu aan de slag met het uitvoeren van alle aanbevelingen. Het is nu zaak dat we de wissel naar de toekomst omzetten in een goede richting. Ten eerste moeten we stoppen met het steeds weer verder oplappen van bestaande ATB-beveiligingssysteem en voluit kiezen voor ERTMS. Ten tweede moeten we bij spooronderhoud ouderwets vakmanschap centraal stellen en sturen op kwaliteit in plaats van laagste kosten. Ten derde moeten de spoorbudgetten in de komende begroting langjarig transparant worden. Ik heb hierover nog een paar vragen aan de commissie. Waarom is het strategische besluit tot invoer van ERTMS tot nu toe steeds niet genomen? Wat en wie blokkeert er allemaal? Waarom? Hoe gaan we dat oplossen? Heeft de commissie daar zicht op? De NS roept alweer om de noodzaak van open ETCS. Natuurlijk moet de minister hiermee in Europa aan de slag gaan om zo het risico op het ontstaan van een nieuwe leveranciersafhankelijkheid te voorkomen, maar hier hoeven we niet op te wachten. Zolang de sector geen strategisch besluit opgelegd krijgt dat ERTMS moet worden ingevoerd, zullen dergelijke risico's, problemen en wensen er als excuses voor uitstel blijven komen en komen we geen stap verder. De minister moet dus de regie nemen.

Wat verstaat de commissie precies onder "ERTMS invoeren"? Is de commissie het met mij eens dat het een goede strategie kan zijn om te beginnen met de invoering van ERTMS-componenten, zoals elektronische inter-

Wiegman-van Meppelen Scheppink

lockings? Over techniek kan men na afloop van het debat nog verder met mij in gesprek gaan, maar ik stel deze vraag nu wel.

Wat gaan we doen in de jaren waarin het materieel nog niet omgebouwd is? Op korte termijn lost de invoering van ERTMS de veiligheids- en capaciteitsissues niet op. Ik zei al dat we moeten afstappen van het steeds maar weer voortbouwen op de bestaande beveiliging. Door echter gebruik te maken van de ERTMS-componenten is bijvoorbeeld Kort Volgen mogelijk. De ChristenUnie is uiteraard ook benieuwd naar de reactie van de minister. Er moeten wat betreft ERTMS niet weer allemaal procedurevoorstellen zijn, maar er moet een helder besluit genomen worden over invoering op het hele hoofdrailnet met een heldere implementatie en aanbestedingsstrategie.

De aanpak van Denemarken om het land in twee delen aan te besteden, spreekt mijn fractie daarbij wel aan. Als we ons beperken tot een paar lijnen en het opknippen in meerdere projecten, dan zie ik de bui alweer hangen. Dan wordt het weer duurder dan verwacht en blijven we op andere lijnen nog tientallen jaren aanmodderen met oude systemen. De meerkosten van ERTMS worden op lange termijn terugverdiend. De ChristenUnie vindt dan ook dat we deze aanloopkosten voor lief moeten nemen omdat goedkoop op korte termijn duurkoop is op lange termijn.

Ik ben benieuwd hoe de commissie de rol van de Kamer de komende tijd ziet. Het aantal aanbevelingen is namelijk omvangrijk. De Kamer moet waken over de uitvoering van de aanbevelingen. Zo deel ik van harte de aanbevelingen van de commissie dat er veel meer inzicht moet komen in de prestaties van NS en ProRail per spoorlijn. De huidige landelijke cijfers zeggen veel te weinig. In haar antwoord op vragen over een nieuwe concessie heeft de minister het echter alleen over regionale cijfers. Dat zegt nog steeds te weinig.

Ik geef een ander voorbeeld. Arie Slob heeft via een aangenomen motie aangedrongen op een spoorknelpuntenindex. De minister vertaalt dit met een top vijf van slechtst presterende trajecten, maar de motie ging over veel meer dan storingen. De motie ging in de eerste plaats over capaciteit. De Kamer wilde inzicht in de verkeersknelpunten, oftewel op een kaart in beeld krijgen waar de meeste verliezen konden ontstaan doordat treinen op elkaar moeten wachten en dat voor het hele land structureel bijhouden. Dat is essentiële sturingsinformatie om te kunnen bepalen waar capaciteitsknelpunten zijn en overbelasting dreigt. Die informatie krijgt de Kamer nog steeds niet. In feite is dit soort strategisch netwerkmanagement na de opheffing van Railned, dat opgegaan is in ProRail, volledig verdwenen. Dat is volgens de ChristenUnie ook de doodsteek geworden van het strategische innovatieproject BB21, dat had moeten leiden tot de invoering van ERTMS. Er is vanaf dat moment alleen maar op losse infrastructuurproblemen gestuurd, zonder te kijken naar een macro-oplossing. We moeten afwachten wat de minister in haar brief zal zetten, maar ik hoop echt dat de aanbevelingen uit het rapport van de commissie zo letterlijk mogelijk worden overgenomen, inclusief deze aangenomen Kamermotie. Ik kan mij voorstellen dat we de eerste fase van de uitrol van ERTMS de status van groot project geven, zodat de Kamer de voortgang goed kan monitoren. Ik verneem graag de reactie van de commissie hierop.

Ik kom te spreken over de positie van ProRail. In 2010 schreef Arie Slob een notitie, die ik nu omhoog houd. De-

ze notitie komt de leden hopelijk allemaal bekend voor. Arie Slob stelde erin voor om ProRail op te laten gaan in Rijkswaterstaat, zodat er één rijksinfrabeheerder zou komen. Dit staat ook in ons verkiezingsprogramma. De ChristenUnie is daarin de enige. Indertijd was er bij lange na geen Kamermeerderheid voor dit voorstel, maar nu lijkt die er ineens wel te zijn. Maar ook hierbij moeten we oppassen met incidentenpolitiek. Het doel is niet het opheffen van ProRail en het starten van jarenlange reorganisaties. Er moet meer geïnvesteerd worden in het spoor. Daar hoor ik de VVD overigens niet over. Doel van het voorstel van de ChristenUnie was en is dat de minister, en daarmee de Kamer, veel meer grip krijgt op ProRail en dat de Kamer de kaders stelt. Een ander doel is dat ProRail veel transparanter wordt. Het is niet voldoende om de jaarlijkse besteding van circa 2 mld. en de prestaties van ProRail door een paar beleidsambtenaren te laten controleren, die voor technische vraagstukken een extern bureau moeten inhuren. Zo kun je geen systeemverantwoordelijkheid nemen voor besluiten over een robuust spoor en ERTMS. Deze strategische vraagstukken komen onvoldoende naar voren in de huidige outputsturing. Een nota over Robuust Spoor, inclusief scenario's, moet van de minister komen en niet van ProRail.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb goed geluisterd naar de inbreng van de ChristenUnie op dit punt. Ik had het verkiezingsprogramma van deze partij even niet paraat. Wat vindt de ChristenUnie van het idee om ProRail niet onder Rijkswaterstaat maar à la Rijkswaterstaat een zelfstandige positie onder de minister te geven?

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ik voel mij vandaag niet zo goed in staat om hier allerlei organisatiediscussies aan te gaan. In de notitie van Arie Slob zijn de zaken heel duidelijk uiteengezet. De kern van mijn betoog is dat alles transparanter moet worden en niet dat we weer allerlei organisaties gaan omgooien. De minister moet de Kamer goede informatie aanleveren, op basis waarvan wij keuzes kunnen maken. Om dat goed te krijgen, moet misschien de organisatie worden veranderd. Daarom hebben we het idee om te komen tot één rijksinfrabeheerder.

De heer **Verhoeven** (D66):

Daarmee ben ik het eens. Mevrouw Wiegman stelt heel terecht dat we niet direct over de organisatie moeten gaan praten. Dit is een macrodebat over de diepere situatie op het spoor. We moeten eerst naar de commissie luisteren, die daar een rapport over heeft geschreven. Dat is zonder meer waar. Maar het staat in het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie, dus ik hoor graag – dat hoeft niet per se nu – hoe deze partij denkt over de verschillende mogelijkheden om die organisatie met het oog op transparantie en betere stromen in te richten en of er nog sprake is van ruimte of mogelijkheden in haar verkiezingsprogramma.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink**

(ChristenUnie):

Ik voel mijzelf wat dit betreft niet echt de aangewezen persoon. Dit is ook niet het aangewezen moment om over die organisaties te praten. Vandaag hebben wij het over een groot aantal goede aanbevelingen van deze commis-

Wiegman-van Meppelen Scheppink

sie. Wij zijn echter wel van mening dat er ook heel goed bekeken moet worden wat dit betekent voor de positie van ProRail. Voor mij staat vandaag de inhoud centraal. Ik denk dat wij met onze uitspraken in het verkiezingsprogramma en met name met onze notitie een goede aanzet hebben gegeven over wat dat eventueel kan betekenen voor de organisatievormen. Ik ga vandaag echter niet één keuze maken en mij daarop vastpinnen. Dat is ook niet de kern van mijn verhaal.

De heer **Bashir** (SP):

De argumenten die mevrouw Wiegman noemt betreffende ProRail, bijvoorbeeld zeggenschap, transparantie en inzicht en over de rol van de Kamer en de regering in de spoorsector, die ook in de notitie van de heer Slob zijn geformuleerd, gelden volgens mij ook voor de organisatie van NS. De commissie heeft heel mooie aanbevelingen in dit kader gedaan. Ik doel bijvoorbeeld op aanbeveling 12 om het aandeelhouderschap van NS bij het ministerie onder te brengen. Ik doel ook op aanbeveling 13 waarin juist de hele ordening van het spoor ter discussie wordt gesteld. Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink, hoe kijkt de ChristenUnie naar de NS? Al de argumenten die voor ProRail gelden, gelden immers ook voor NS.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Ik sta hier vandaag ter vervanging. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik vooral heb ingezoomd op de inhoud van de mijn bijdrage. De heer Bashir zal hebben gemerkt dat die vooral ging over ProRail, het spoor, het beheer, de veiligheid en noem maar op. Ik heb vandaag in mijn boodschap wat minder ingezoomd op de rol van NS. Ik ben echter graag bereid om hier nog eens even goed in te duiden en te bekijken of wij morgen daar meer over van gedachten kunnen wisselen. Ik voel mij daar op dit moment niet goed toe in staat.

De commissie maakt geen eigen keuze, maar de hints zijn duidelijk. De ChristenUnie wil dat de minister bij de begroting komt met een analyse van de toekomst van ProRail als moderne spoorinfrabeheerder. Wellicht kan de minister daar ook verschillende scenario's over uitwerken, zeker gezien de discussie van zojuist. Veel belangrijker dan deze structuurdiscussies is mijns inziens de vraag of ProRail voldoende grip heeft op de staat van de spoorinfrastructuur. Doordat in de jaren negentig de ingenieursbureaus zijn afgesplitst en het onderhoud op de markt is gezet, is er veel kennis uit de organisatie verdwenen. Het is de vraag of ProRail op dit moment de onderhoudspartijen met voldoende kennis kan aansturen. Ik ben benieuwd naar de visie van de commissie hierop. In andere landen is het klein onderhoud bij de spoorbeheerder gebleven. Ik pleit niet voor insourcing en het terugdraaien van de marktwerking, maar ik denk wel dat de minister moet onderzoeken op welke wijze de kennisbasis van ProRail kan worden versterkt, zodat de markt van spooronderhoud goed kan functioneren. Ik hoef alleen maar te verwijzen naar het gedoe over het op de markt zetten van de nieuwe onderhoudsgebieden in de laatste jaren. Op dit vlak is verbetering mogelijk want de kwaliteit staat voorop.

Ik heb het gevoel dat het spoorongeluk bij Amsterdam ProRail heeft wakker geschud. De brief van de minister over roodseinpassages waarover wij ongetwijfeld binnenkort spreken, bevat allerlei maatregelen die tot voor kort werden weggewuifd, zoals de alerteringsfunctie voor ma-

chinisten bij rijden met een snelheid onder de 40 km/u. Ik ben erg benieuwd hoe de commissie deze ommezwaai van ProRail taxeert.

Wij zijn trouwens afgelopen week aan een nieuwe treinramp ontsnapt. Op station Ommen is een trein honderden meters doorgeslipt, een overgang met geopende spoorbomen passerend. Dit had tot een fatale botsing met een tegemoetkomende trein kunnen leiden. Deze was echter vijf minuten te laat: een geluk bij een ongeluk dus. Dat deze trein te laat was, was echter niet geheel toevallig. Dit traject is namelijk al jaren zwaar overbelast. De minister is hier gered door haar eigen besluiteloosheid over het uitbreiden van de capaciteit om deze spoorlijn samen met de provincies robuust te maken. De Kamer heeft niets over dit ernstige incident gehoord. Wellicht kan de voorzitter ook dit deel van het stenogram doorgeleiden, zodat de Kamer voor het debat met de minister ook over dit incident wordt geïnformeerd.

Ik rond af. Wij spreken deze weken veel over hervormingen. De invoering van ERTMS is ook een hervorming. Het spoor wordt niet alleen veiliger, maar treinen kunnen ook dichter op elkaar en veel sneller rijden. Dit vraagt wel dat wij de kansen van ERTMS oppakken. Het moet mogelijk zijn om in de komende tien jaar de snelheid op grote delen van het traject tussen Lelystad en Groningen en bijvoorbeeld ook tussen Utrecht en Eindhoven op te voeren tot 200 km/u met behulp van ERTMS. De nieuwe ChristenUnie-slogan voor de verkiezingscampagne is: voor de verandering. Ik teken voor deze verandering op het Nederlandse spoorwegnet.

De heer **Monasch** (PvdA):

Kort voor het einde van haar betoog zei mevrouw Wiegman dat zij zich zorgen maakt over het verdwijnen van kennis bij ProRail. Zij pleitte voor kennisversterking. In een bijzin zei zij echter dat in andere landen het onderhoud bij een organisatie als ProRail is gebleven. Dat ziet de ChristenUnie echter niet zitten als een oplossing voor Nederland. Waarom die snelle conclusie? Waarom niet overwegen om het onderhoud, met name het kleine onderhoud, het reguliere onderhoud, juist wel bij ProRail onder te brengen? Het betreft namelijk de reguliere veiligheid op het spoor.

Mevrouw **Wiegman-van Meppelen Scheppink** (ChristenUnie):

Ook dit punt kunnen wij zien in het licht van het uitgangspunt dat ik hier niet allerlei structuurdiscussies wil voeren: moeten wij het anders doen, laten wij het over aan de markt en hoe moeten wij het organiseren? Het gaat ons om behoud van kennis en kunde en de inzet daarvan. Wij zeggen: laten wij eerst bekijken of wij het binnen de huidige structuur kunnen verbeteren, voordat wij complete structuren omgooien. Dat is puur vanuit de inhoud gereedeneerd, met een vrij pragmatische insteek.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik begrijp dat het door de Kunduz-discussies lastig is om bepaalde vragen te beantwoorden, maar dit is wel een heel belangrijke discussie. Die wordt ook door de commissie aangestipt. Er wordt namelijk geconcurrereerd op de prijs en dat gaat ten koste van de kwaliteit. Dat is niet zozeer een structuurdiscussie; wij moeten bekijken hoe wij in de toekomst voor veilig spoor kunnen zorgen. Daarom stel ik wederom de volgende vraag aan de ChristenUnie. Waarom overweegt zij niet om te bekijken of een deel van

Wiegman-van Meppelen Scheppink

het onderhoud bij ProRail kan worden ondergebracht, om op die manier de kennis van ProRail te versterken en op een constant peil te houden?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink
(ChristenUnie):

Volgens mij ziet de heer Monasch meer achter deze discussie dan nodig is. Ik sta hier namelijk niet met de last van het Kunduz-akkoord op mijn schouders; helemaal niet. Ik sta hier vrij pragmatisch inhoudelijke vragen te stellen. Ik zeg gewoon: in andere landen is het kleine onderhoud bij de spoorwegbeheerder gebleven. Binnen het huidige systeem is het ook niet mogelijk om het ook op dergelijke wijze te doen, voordat wij complete systemen omgooien. Dat is voor mij niet ideologisch, heeft niets met het Kunduz-akkoord te maken en allemaal moeilijk, maar dat is pragmatisch ingegeven. Wij moeten deze inhoudelijke discussie en inhoudelijke voorstellen niet direct weer met nieuwe structuren proberen op te lossen, maar bekijken wat inhoudelijk mogelijk is binnen de bestaande structuren.

De heer Monasch (PvdA):

Ik begrijp dit ontwijkende antwoord echt niet. Dit is niet pragmatisch, maar een heel principiële discussie over de vraag waar je de veiligheid op het spoor onderbrengt. Heb je die kennis nodig bij de organisatie die daarvoor verantwoordelijk is, en met haar de minister? Daarom stel ik nogmaals de vraag: waarom wuift mevrouw Wiegman zo achteloos het feit weg dat het in andere landen wel bij een organisatie als ProRail of Rijkswaterstaat is ondergebracht, maar in Nederland niet?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink
(ChristenUnie):

Nu wordt het wel heel erg ingewikkeld en wordt mij ook nog iets van wegduiken verweten. Misschien moet ik maar even wat van mijn spreektekst herhalen. Ik heb puur gevraagd of ProRail op dit moment de onderhoudspartijen met voldoende kennis kan aansturen. Ik vraag naar de visie van de commissie hierop. De commissie beschikt inmiddels over heel veel kennis en die is waardevol voor de Kamer. Daarna zei ik dat het kleine onderhoud in andere landen bij de spoorbeheerder is gebleven. Wat kunnen wij met die informatie? Dat is toch een heel eenvoudige vraag?

De heer Monasch (PvdA):

Daarop zei mevrouw Wiegman: zover willen wij niet gaan. Waarom wil zij niet zover gaan?

Mevrouw Wiegman-van Meppelen Scheppink
(ChristenUnie):

Ik vind deze vraag vandaag niet zo relevant; dat hoeft voor mij niet.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Haverkamp van de CDA-fractie. Hij heeft vijftien minuten spreektijd opgegeven.



De heer Haverkamp (CDA):

Voorzitter. Daarbij had ik het met mijn gemankeerde been naar het spreekgestoelte lopen inbegrepen. Ik zal sneller proberen te zijn.

Namens de CDA-fractie wil ik commissievoorzitter Kuiken en haar mannen hartelijk danken voor het rapport. Ik zie dat een van de collega's tussen alle mannen in grijze pakken toch nog enigszins kleur wil geven aan vak-K. Als collega van mevrouw Kuiken voelt het mij toch wat vreemd aan om met haar een debat te voeren. Zij heeft dit onderzoek namens ons en voor ons gedaan. Daarnaast is het een bijzonder tijdstip, omdat er verkiezingen aankomen. Het rapport roept namelijk op tot grote besluiten en grote investeringen. Wat mijn fractie betreft moeten wij dus enige terughoudendheid betrachten, zeker in dit debat, ook omdat wij nog een kabinetsreactie zullen krijgen.

Ik gebruik dit debat om namens de CDA-fractie een aantal verduidelijkende vragen aan de commissie te stellen en om alvast een eerste oordeel te geven over een aantal aanbevelingen, zodat de regering, die meeluistert, bij het opstellen van de brief de weging van mijn fractie of een aantal aanbevelingen kan meenemen. Hoe de regering dat dan weegt, laat ik aan haar over.

Ik begin met de ordening op het spoor. De afgelopen tijd is daar alweer veel over gesproken. Ik dank de commissie hartelijk voor het heldere overzicht dat zij heeft gegeven over de historie van dit dossier. Ik vond het verfrissend om te herbeleven hoe een aantal zaken tot stand is gekomen. We denken allemaal aan de beroemde motie-Remkes. Dit liberale Kamerlid stelde voor om ProRail op afstand te zetten, met daarbij drie taken. Wat dat betreft was ik enigszins verrast door mijn tot vorige week bij mij als liberaal bekend staande collega Charlie "ik haal de PvdA links in" Aptroot. Hij stelde namelijk voor om het weer terug te halen naar de overheid.

Ik lees de aanbevelingen van de commissie als volgt: ga niet sturen op allerlei orderingsvraagstukken; er is een aantal andere vragen die eerst opgelost moeten worden en als die vragen niet worden opgelost, zou eventueel naar het middel van de ordening kunnen worden gegrepen. Klopt mijn analyse van het rapport op dat punt? Als dat het geval is, sluit mijn fractie zich daar graag bij aan.

In de motie-Remkes worden drie taken bij ProRail belegd, onder andere de verkeersleiding. In discussies in de Kamer met de minister gaat het voornamelijk over de verkeersleiding: wanneer beslissen wij over winterweer, waar rijden treinen, hoe gaan we om met spanningen in de onderlinge verhouding tussen NS en ProRail? Heeft de commissie daar ook naar gekeken? De commissie heeft zich geconcentreerd op het onderhoud; daar lag het zwaartepunt. Het punt van de verkeersleiding zie ik wat minder terug. Hoe kijkt de commissie daartegen aan?

Anders dan de commissie komt mijn fractie tot de afweging dat het misschien verstandiger is om de aandelen ProRail niet bij I en M te laten maar ze naar Financiën te brengen, zodat je een stevigere aandeelhoudersdiscussie krijgt en een stevige discussie van mensen die op basis van financiële prestatie-indicatoren kunnen bekijken wat er intern met het geld gebeurt. Ik constateer ook dat de commissie de heer Raab van deelnemingenbeleid heeft gehoord. Wat is het beeld van de commissie? Heeft zij niet het gevoel dat, als wij toch een aandelenbeleid hebben, het verstandiger is om de beleidskant en de aandeelkant van ProRail van elkaar los te koppelen? In dat kader kan ik ook zeggen dat mijn fractie zich in eerste instantie nog niet aansluit bij de aanbeveling van de commissie om de NS-aandelen terug te halen naar I en M. Wij vinden het verstandig – wij hebben in de Kamer een discussie gevoerd over de hsl-concessie en het bod van NS – dat een aantal partijen meekijkt of het bedrijfseconomisch

Haverkamp

wel verstandig is dat I en M onderhandelt over het contract met een bedrijf waar het zelf eigenaar van is; dan is namelijk sprake van vermenging. Kan de commissie in haar advies om de aandelen van NS terug te brengen naar I en M ook het leereffect van de hsl-concessie meenemen, waar NS te hoog op heeft ingetekend?

Rondom die concessie is het wel van belang dat de minister de haar ter beschikking staande middelen zo goed mogelijk inzet. Concreet denkt mijn fractie dan aan de concessies. De Kamer heeft hierover eerder met de minister gesproken. Een specifiek onderdeel hiervan zijn natuurlijk de KPI's. Het baart mijn fractie zorgen dat de KPI's eigenlijk altijd aangeleverd worden door ProRail zelf, zoals de commissie heeft geconstateerd. Vergelijk het met een evaluatiegesprek met je baas. Jij brengt keurig in waar je op het eind van het jaar op wilt worden afgerekend, wat klakkeloos wordt overgenomen door de baas. Surprise, surprise: aan het eind van het jaar worden de doelstellingen gehaald. Klopt het beeld dat ProRail de KPI's zelf aanlevert en dat daar vervolgens weinig discussie over plaatsvindt bij I en M?

De commissie constateert namelijk ook dat de KPI's al tijd op groen staan. Op zichzelf klopt het dat wij ons in de Kamer af en toe groen en geel ergeren aan wat er op het spoor gebeurt, maar het is de vraag of daar groene KPI's bij horen; wat mijn fractie betreft niet. Welk advies heeft de commissie voor de Kamer om te komen tot betere KPI's? Ik constateer namelijk dat de Kamer bij een debat over KPI's nog niet precies weet wat haar rol is in het proces. Welke KPI's moeten we gebruiken? Heeft de commissie in al haar gesprekken met externe deskundigen een beeld gekregen van een top tien van KPI's waar men iets mee kan?

Hoe geven we vervolgens ProRail de ruimte om die KPI's te implementeren? De commissie constateert dat ProRail op een aantal punten wat minder zelfstandig kan opereren dan wenselijk is. Als je met iemand afsprekt dat hij ergens verantwoordelijk voor is, moet die persoon ook de verantwoordelijkheid krijgen om een en ander in te vullen. Je moet niet tijdens het traject gaan meesturen. Heeft de commissie een idee hoe de Kamer en misschien ook het ministerie dit beter kunnen regelen?

Rondom de concessies is er in de Kamer een grote discussie over de onderhandse gunning aan NS. Het valt mijn fractie op dat de commissie er weinig over zegt, behalve dat zij vindt dat deze minder moet worden opgeknipt. Is dat terecht of heb ik het rapport niet goed genoeg gelezen? Als de commissie dit vindt, waarom heeft zij dan geen mening over een onderhandse plaatsing? De commissie constateert namelijk wel dat de regionale concessies veel beter en specifiekere zijn dan de hoofdlijnconcessies. De KPI's hiervoor zijn veel duidelijker.

De commissie constateert ook dat de minister onvoldoende regie neemt. Als er geen goede regisseur is, maakt het niet uit wie er op het podium staat, of deze nu een rood T-shirt of een blauw T-shirt draagt, of deze als freelancer werkt of met een vast contract. Zonder een goede regisseur wordt het helemaal niets op dat podium. Welke stappen moet de Kamer volgens de commissie zetten om het ministerie meer regie te laten hebben? Heeft de commissie ook tips om te voorkomen dat 150 mensen uit de zaal zich bemoeien met hetgeen er op het podium gebeurt terwijl er wel regie wordt genomen? Daarin zit natuurlijk ook een spanning. Wanneer moet de Kamer zaken naar zich toetrekken en wanneer moet zij zaken loslaten? In dat kader viel het mij op dat de commissie geen

Kamerleden heeft gehoord. Zij refereert in haar rapport wel een aantal keren aan uitspraken van Kamerleden in debatten. Voor zover ik heb kunnen nagaan, heeft de commissie echter geen Kamerleden gehoord. Was dat een bewuste keuze? Zo ja, waarom? De Kamer speelt tenslotte altijd een sterke rol in het spoordossier.

De commissie stelt terecht dat de Kamer bij de budgetten het gevoel heeft betrokken te zijn bij een soort balletje-balletjespel. De commissie zegt volgens mij dat zij, ondanks al haar onderzoek en alle tijd en energie die zij erin heeft gestoken, geen duidelijk en volledig inzicht heeft kunnen krijgen in alle stromen die er lopen. Is dat een terecht constatering van mijn fractie? Op zichzelf vind ik dat natuurlijk wel een schokkende constatering. De commissie heeft er vrij veel tijd en energie in gestoken en heeft een zeer deskundige staf tot haar beschikking. Als het de commissie al niet lukt, wie kan het dan wel?

Is de Kamer wel voldoende alert geweest? We moeten kritisch naar onszelf kijken. De commissie schrijft een aantal keren dat de Kamer de budgetten accordeert zonder dat de zaken duidelijk zijn. We moeten echter niet verzanden in een papierwinkel. Stel dat de commissie een A4'tje mag opstellen met de zaken waarop de Kamer moet sturen. Ik zie het namelijk al gebeuren. We gaan allemaal inzicht vragen in allerlei budgetten. Er komt hier straks een vrachtwagen voorrijden met pallets vol papier. Gaan we dat allemaal lezen? We houden liever van managementsamenvattingen. Welke punten zijn belangrijk om te weten? Welke instelling kunnen we inschakelen om er namens ons naar te kijken? We moeten veel meer inzicht krijgen in de grote stromen. Collega Verhoeven sprak al over het schaakbord en de stromen. Niet iedereen in deze Kamer heeft echter een accountantsopleiding en we willen het wel overzichtelijk kunnen houden.

De commissie constateert ook dat de lage onderhoudskosten de spoor kwaliteit kunnen ondermijnen. Van alle spoorbedrijven in Europa geeft ProRail per spoorkilometer het minst uit aan onderhoud. Op zichzelf is dat een teken van efficiëntie. Ik kan me voorstellen dat sommige partijen dat fijn vinden. Mijn fractiegenoot de heer Remkes heeft ooit het initiatief genomen om ProRail op afstand te zetten. Het vertrouwen dat het bedrijf toen van de heer Remkes heeft gekregen, heeft het ook waargemaakt. Dat zal ik straks wel horen in de inbreng van de heer Aptroot. De commissie stelt echter dat er ook een gevaar zit aan die lage kosten en die efficiency. Te weinig uitgeven zou ook kunnen leiden tot slecht onderhoud. Heeft de commissie een beeld dat er sprake is van slecht onderhoud? Of gaat het om een tendens? We weten dat het fout gaat als we niets meer uitgeven. Zitten we dicht bij dat kantelpunt?

De heer Aptroot (VVD):

Ik vind dat de heer Haverkamp veel te bescheiden is. Hij verwijst steeds naar de heer Remkes, maar ik hoop dat hij de geschiedenis goed heeft bekeken. Het was minister Maij-Weggen, een partijgenoot van de heer Haverkamp, die uiteindelijk in 1992 heeft gezegd: wij gaan het spoor op afstand zetten. Dat gebeurde ook op basis van een Europese richtlijn. Ik vind dat de heer Haverkamp best wat trotser mag zijn op de prestaties van het CDA. Het CDA had de lead. Wij hebben dat braaf gevolgd en er nog wat aan toegevoegd, waardoor het spoor op afstand is gezet. Dat leek ons toen ook goed. Achteraf blijkt het niet te werken, maar graag iets meer trots op het rijke verleden van het CDA.

Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Aptroot weet dat het CDA uit vele huizen bestaat. Ik behoor tot de protestantse kant van het huis. Wij zijn daar zeer bescheiden over eigen prestaties. Ik ben de heer Aptroot er dankbaar voor dat hij met terugwerken de kracht mevrouw Maij-Weggen op een voetstuk plaatst met haar grote, visionaire gedachten over de ordening in de spoorsector die resulteerden in een zeer efficiënt ProRail, dat ook door een externe consultant, McKinsey, een grote pluim heeft gekregen als zijnde "best in class" vanuit Europees perspectief op een aantal belangrijke processen, waaronder performance management, stimulans en aanbesteding. Wij gaan dus de goede kant op, maar wij moeten oppassen dat wij niet nonchalant worden. Het kan altijd beter. Daarom heb ik de commissie gevraagd hoe wij kunnen voorkomen dat wij straks KPI's afspreken die altijd groen zijn. Er moet altijd een bepaalde prikkel blijven. Dat is ook helemaal in de geest van mevrouw Maij-Weggen, die erg van prikkelen houdt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is indrukwekkend hoe het CDA zijn roemruchte verleden weet te etaleren. Ik ben geen accountant. Ik ben ook geen consultant. Vindt de heer Haverkamp van het CDA echt dat ProRail een effectief bedrijf is?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is terecht dat u constateert dat u geen accountant bent, noch consultant. Dat geldt ook voor mij. Ik ben Kamerlid en ik baseer mij op de informatie die mij wordt aangereikt.

De heer **Verhoeven** (D66):

En u wacht nog even met antwoord geven?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Nee, ik heb net geciteerd uit het rapport van McKinsey. Dat zijn wél consultants. Zij constateren dat er in 2005 een Kamercommissie is geweest met een aantal aanbevelingen en dat die aanbevelingen door ProRail zijn opgevolgd. Daardoor is ProRail in Europees verband "best of class". Op die informatie baseer ik mij. De commissie constateert dat er geen spooronderhoudsbedrijf in Europa is dat zo weinig uitgeeft aan spooronderhoud per kilometer. Je kunt ProRail dus niet als big spender wegzetten. Maar de vraag is vervolgens of het niet té weinig is. Daarover wil ik graag de deskundigheid van de commissie horen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Prachtig. Natuurlijk is de heer Haverkamp Tweede Kamerlid, maar Tweede Kamerleden kunnen zich niet verschuilen achter de eigen onderzoekscommissies en al helemaal niet achter onderzoeken van consultants. Tweede Kamerleden moeten op een gegeven moment ook een eigen oordeel durven vellen over situaties die zich voordoen. Ik vraag de heer Haverkamp op de man af hoe hij naar de situatie kijkt en hoe hij de mogelijke consequenties na het antwoord van de commissie inschat. Vindt de heer Haverkamp dat ProRail een effectief bedrijf is?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Op dit moment heb ik niet de kennis om te beoordelen of ProRail zo effectief is als ProRail zou kunnen zijn. De vraag is vervolgens hoe je ermee omgaat dat je die kennis niet hebt. Zeg je dan: wij brengen het onder bij de overheid? Voor mij is dat niet automatisch een garantie

dat een organisatie efficiënter gaat worden. Wat wel helpt is als je specifiek gaat vragen wat je van een organisatie verwacht. Dat zijn de KPI's, waar de heer Verhoeven ook groot voorstander van is. Bij KPI's hoort ook geld. Ook voor de door onszelf ingestelde onderzoekscommissie is het onduidelijk hoeveel geld er precies heen gaat. Aan de ene kant weten wij niet precies wat wij van de organisatie vragen. Aan de andere kant weten wij niet wat wij eraan betalen. Dan kan ik geen oordeel geven over de effectiviteit van de organisatie. Eerst moeten deze twee vragen beantwoord worden. Daarvoor hebben wij deze discussie met de commissie. Pas dan kan ik een oordeel vellen of de organisatie een stuk efficiënter kan werken. Ik denk dat dat kan. Dat betekent dat wij goede contracten maken, dat wij inzichtelijk maken hoe het met het geld zit. Als het vervolgens niet blijkt te lopen, kunnen wij het altijd nog hebben over een andere ordening.

De heer **Verhoeven** (D66):

De CDA-fractie van nu zit dus niet keihard vast aan de visionaire gedachtegangen van mevrouw Weggen over ordening op het spoor. Er is nog ruimte om op basis van de afgelopen jaren na te denken over een nieuwe situatie.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Natuurlijk hebben we ruimte om na te denken. Alleen, de vraag is over welk punt je gaat nadenken. Ga je nu al je energie erin steken om een organisatie die op afstand staat, terug te halen naar de overheid met daarbij het risico dat men veel drukker is met het reorganiseren van zichzelf dan met het organiseren van het spoor? Wel hebben we gezegd dat de verkeersleiding een politiek gevoelig punt is en we hebben daarbij de vraag gesteld of die wellicht niet dichterbij de overheid moet worden gezet. Dat hebben we met Schiphol ook gedaan. De luchtverkeersleiding op Schiphol is ook een zbo; dat is geen staatsbedrijf. Verder hebben we voorgesteld om het aandeelhouderschap van ProRail bij Financiën onder te brengen. Want als er iemand verstand van financiën heeft binnen de rijksoverheid, is dat het ministerie van Financiën wel. Dus als dat het bedrijf veel bedrijfsmatiger kan aansturen, lijkt ons dat een logische stap. Dat zijn in ieder geval kleine verbeteringen binnen de huidige ordeningen die het waard zijn om over na te denken.

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Haverkamp zegt dat ProRail eigenlijk een goede en efficiënte club is. Hij baseert zich daarbij op een rapport van McKinsey uit 2005; dat is zeven jaar geleden. Ik wil aan de hand van twee punten vragen of hij vindt dat een organisatie acceptabel en goed functioneert. Het eerste betreft het feit dat ProRail niet in staat is om ons, de minister of de commissie informatie te geven over hoeveel wat kost, wat ze met welke bedragen doet en wat we ervoor krijgen. Het tweede is dat van 2007 naar 2011, dus in vier jaar tijd, ProRail de formatie van 2900 naar 4300 fte heeft laten groeien – dat is 48% plus – terwijl de prestaties niet zijn verbeterd. Vindt de heer Haverkamp dat een goede en efficiënte organisatie? Ik zeg erbij: de VVD niet.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Op het moment dat een organisatie groter wordt, is van belang na te gaan welke taken je een organisatie hebt gegeven. Omdat we met elkaar geconstateerd hebben dat ICT een buitengewoon kwetsbaar element is in de bedrijfsvoering van ProRail, hebben we gezegd: breng dat

Haverkamp

intern onder. Als je een verstoring hebt, ben je er dan niet afhankelijk van of een aantal ICT'ers tijd voor je hebben. Dus bij ProRail is er een grote ICT-afdeling bijgekomen. Die discussies zijn in de Kamer geweest. Dat waren verbeterplannen die de minister heet voorgelegd aan de Tweede Kamer en die op die manier zijn geïmplementeerd. Dat ik mij zorgen maak over het feit dat we als Tweede Kamer niet precies weten hoeveel geld we uitgeven en waar het naartoe gaat, betreft allereerst de relatie die we hebben met de minister. We hebben het budgetrecht. We stellen het budget ter beschikking aan de minister. Als de minister vervolgens niet aan ons terug kan rapporteren wat er met dat geld gebeurt, is dat een discussie die we met de minister moeten voeren.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat met die ICT kan waar zijn maar tegenover de 1400 fte – ik doe het nu even uit mijn hoofd – die er in vier jaar tijd zijn bijgekomen is het aantal ingehuurd met slechts 150 teruggelopen. Dus je ziet dat er daar toch een kind met een waterhoofd ontstaat. Vindt het CDA het acceptabel dat die organisatie maar groeit en groeit, terwijl bijvoorbeeld Rijkswaterstaat elk jaar eindigt met minder mensen dan waarmee is begonnen, terwijl de organisatie haar taak toch relatief goed doet?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Allereerst kunnen we constateren dat de heer Aptroot het inderdaad uit zijn hoofd doet, want een aantal getallen kloppen niet.

De heer **Aptroot** (VVD):

Dan wil ik wel dat de heer Haverkamp aantoont dat wat ik zeg over die stijging van 3900 naar 4300 fte en die 150 minder ingehuurd niet klopt. Volgens mij doe ik het uit mijn hoofd goed. Als het niet zo is, laat ik mij graag overtuigen. Ik denk dat dit een manier van wegzetten is die niet op de feiten is gebaseerd.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Nee, nee. Ik deel de analyse van de heer Aptroot dat de organisatie groter is geworden. Ik deel echter niet zijn opmerking dat er op dit moment 4300 mensen in dienst zijn bij ProRail. In mijn beleving zitten we eerder tegen de 4000 dan tegen de 4300. Maar goed, laten we hier nu niet een discussie hebben over 300 fte. Er zijn zat mensen hier aanwezig die dat voor ons kunnen nagaan. Meer principieel is de vraag of we waar voor ons geld krijgen. Dan kom ik terug bij het antwoord dat ik ook aan de heer Verhoeven heb gegeven. We weten niet precies wat we vragen van ProRail. De concessie is onduidelijk en de KPI's worden door ProRail zelf opgesteld. We weten niet hoeveel geld we uitgeven aan ProRail. Dus de vraag of we waar voor ons geld krijgen, kan ik op dit moment niet beantwoorden. Dat is ook reden waarom we deze commissie hebben gevraagd om inzichtelijk te maken wat de budgetten zijn en om ons te helpen om de vragen die we aan ProRail gaan stellen, beter te specificeren.

De **voorzitter**:

Laatste vraag, mijnheer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD):

Zeker, voorzitter. Ik ga ervan uit dat de getallen die ik noem, kloppen, want ik heb ze uit het jaarverslag van ProRail.

De **voorzitter**:

Dan moet u die maar ronddelen. Ook voor de mensen die dit debat volgen, is het belangrijk om te weten waar u die cijfers vandaan hebt. Uit het jaarverslag, begrijp ik.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik wil vandaag niet te veel over de organisatie praten, maar de heer Haverkamp maakt nu toch dit uitstapje terwijl hij daarvoor zo'n mooie consequente lijn aanhield. Ik heb het dan over zijn opmerking over het onderbrengen van het aandeelhouderschap bij Financiën. Is het grote verschil met bijvoorbeeld NS niet juist dat daar in principe geen belastinggeld heen gaat, dat NS zelf de eigen broek moet ophouden en dat daar sprake is van concurrentie door andere partijen? U trekt die discussie nu los. Ik begrijp niet waarom u er ineens voor kiest om de aandelen daarheen te brengen, terwijl ProRail een totaal andere taak en rol heeft dan bijvoorbeeld NS.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Er is in het verleden voor gekozen om van ProRail een staatsdeelneming en dus geen zbo te maken. U kunt in het rapport lezen welke overwegingen daaraan ten grondslag hebben gelegen; dat waren gewoon politieke overwegingen. We hebben er met elkaar dus voor gekozen om van ProRail, net als NS, een staatsdeelneming te maken. Dat betekent dat er sprake is van een aandeelhouderschap. Als aandeelhouder heb je de plicht om iets met dat aandeelhouderschap te doen. De Rekenkamer is niet de eerste de beste instantie en heeft zich al vaker met ProRail beziggehouden. Sterker nog: volgens mij is het voor de Rekenkamer bijna een dagelijkse taak om na te denken over de toekomst van ProRail. De Rekenkamer adviseert ons om het aandeelhouderschap bij Financiën neer te leggen, zodat er een veel duidelijkere scheiding komt tussen het beleid bij I en M en de bedrijfsvoering bij ProRail. Als wij het gevoel hebben dat ProRail misschien wat efficiënter zou kunnen werken, moeten wij wel inzicht kunnen krijgen in de financiën van ProRail. Ik heb nog meer vertrouwen in de mensen van Financiën voor het verkrijgen van dat inzicht dan in de mensen van I en M.

De heer **Monasch** (PvdA):

Puur ter verduidelijking: kiest de CDA-fractie daarvoor, in de lijn van het advies van de Rekenkamer? Of is dit op dit moment nog een denkrichting waarop de CDA-fractie terugkomt in het debat met de minister?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het een sluit het ander niet uit. Je kunt natuurlijk altijd overtuigd worden door argumenten van de minister. Althans, dat is het standpunt van mijn fractie. Daarom hebben wij ook een debat met elkaar.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dan vraag ik heel concreet of u ervoor bent dat de aandelen van ProRail worden ondergebracht bij het ministerie van Financiën.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Als er vandaag een stemming zou zijn en als daarbij het voorstel zou voorliggen om de aandelen onder te brengen bij Financiën, zou ik mijn fractie adviseren om daarvoor te stemmen.

Haverkamp

De heer **Bashir** (SP):

De heer Haverkamp zegt dat hij geen vertrouwen heeft in de mensen van I en M en stelt daarom voor om het aandeelhouderschap van ProRail onder te brengen bij het ministerie van Financiën.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Het is misschien goed om dit te corrigeren. Het staat ook in de Handelingen en die kan de heer Bashir straks teruglezen, maar ik heb gezegd dat ik nóg meer vertrouwen heb in de mensen van Financiën dan in I en M. Dat is iets anders dan dat je geen vertrouwen hebt in I en M.

De heer **Bashir** (SP):

Wij hebben de commissie gevraagd om onderzoek te doen en dat heeft zij gedaan. Vervolgens heeft de commissie conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan. Een van die aanbevelingen gaat juist de andere kant op: NS onderbrengen bij I en M. Sterker nog, in de twaalfde aanbeveling geeft de commissie aan dat zij geen voorstander is van de aanbeveling van de Rekenkamer om uw kant op te gaan. Wat doet u met de aanbevelingen van de commissie?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Daar zet ik vraagtekens bij. Dat heb ik in mijn inbreng aangegeven. Ik noem als voorbeeld de hsl-concessie. Daarbij heeft NS te hoog geboden, waardoor NS bijna in financiële problemen kwam. Nu het aandeelhouderschap bij Financiën lag, was er, toen er opnieuw geboden moest worden op de hoofdrailnetconcessie en de hsl-concessie, veel meer een challenging tussen enerzijds het bedrijf en de aandeelhouder en anderzijds degenen die zo veel mogelijk uit de concessie wilden halen. Die spanning vonden wij verstandig. Ik heb de commissie gevraagd of zij dit voorbeeld heeft meegenomen bij het formuleren van de aanbeveling. Dat antwoord moet ik afwachten. Ik heb ook aangegeven dat wij op dit moment nog geen reden zien om de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer te verlaten.

De heer **Bashir** (SP):

Dat vind ik verbazingwekkend, temeer omdat de commissie in opdracht van de Kamer, dus ook in opdracht van de CDA-fractie, aan dit onderzoek is begonnen. Nu komt de commissie met goede aanbevelingen, maar die worden, nu het debat nog maar een uur bezig is, al weggegooid. Wat zijn, naast de hsl-kwestie, uw overwegingen om juist die andere kant op te gaan, om meer zeggenschap onder te brengen bij het ministerie van Financiën en om ProRail dus meer op afstand te zetten? Alle argumenten van deskundigen geven aan dat wij de andere kant op moeten gaan, namelijk naar meer regie en meer zeggenschap van de overheid.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Allereerst is het goed om te zien dat de heer Bashir namens zijn fractie waarschijnlijk weinig spreektijd nodig zal hebben, omdat zijn fractie blijkbaar alle aanbevelingen overneemt. Dat gaat snel. Ik vind dit belangrijk, want mensen hebben hierin veel werk gestoken. Wij hebben nu een debat en de fracties moeten straks een afweging kunnen maken. De commissie stelt terecht dat wij de ordening niet ter discussie moeten stellen. Sommige collega's doen dit wel, maar ik begrijp dat de opmerking van de heer Bashir in de krant dat hij anders dan de commissie

de ordening ter discussie wil stellen, slechts een oprisping is geweest. De commissie stelt duidelijk dat zij weinig inzicht heeft in wat er binnen ProRail gebeurt. Geef ProRail meer mogelijkheden om de interne sturing en dat soort zaken te versterken. Maak de positie van ProRail ten opzichte van het ministerie van I en M soms wat krachtiger. Wij zeggen dat het dan helpt als je ook een andere aandeelhouder hebt en als die aandeelhouder ook financieel met je meedenkt. Het vraagt om meer expertise om op die manier mee te denken met de staatsdeelneming. Dit is geen diskwalificatie van het ministerie van I en M, maar er zit toch meer expertise bij het ministerie van Financiën. Naar mijn mening is dat de reden voor het advies van de Algemene Rekenkamer. Tot nu toe heb ik in het rapport van de commissie niet gelezen dat wij het standpunt van de Algemene Rekenkamer moeten verlaten.

De **voorzitter**:

Ik dring erop aan dat de interrupties kort zijn, maar ook het antwoord.

De heer **Bashir** (SP):

Het wordt moeilijk discussiëren als je verschillende dingen hebt gelezen. Ik verwijs naar aanbeveling 13, want daarin wordt de ordening wel ter discussie gesteld. Ik stel voor dat de heer Haverkamp die aanbeveling ook leest.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Bashir mag ervan uitgaan dat ik alle aanbevelingen heb gelezen. Ik constateer dat de commissie voorstelt om te beginnen bij de regie van de minister. Dat is mijn analyse nadat ik het rapport heb gelezen. Ik heb ook aan de commissie gevraagd of mijn analyse van het rapport klopt. Ik wacht het antwoord af. Ik ga nu verder met mijn inbreng.

Ik ga van onderbesteding over naar overbesteding. Het is duidelijk geworden dat bij sommige grote uitgaven aan het spoor vraagtekens kunnen worden geplaatst. Het is de vraag of de maatschappij in die gevallen voldoende rendement krijgt voor haar euro's. Een van de concrete voorbeelden die de commissie noemt, is de Hanzelijn, die is ontworpen voor een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur. Het moet sommigen in de Kamer aanspreken dat je zo snel kunt rijden; dat red je niet in de auto in Nederland. Op de Hanzelijn kan nu echter maximaal 140 kilometer per uur worden gereden en zelfs die snelheid wordt niet gehaald. Daarnaast is er de Hemboog, een spoorverbinding die 146 mln. kostte en slechts tweemaal per uur wordt gebruikt. Hiermee is dit het minst gebruikte stuk reizigersspoor in de regio Amsterdam.

Welke oplossing ziet de commissie voor de Hanzelijn? Zij zal ongetwijfeld kennis hebben genomen van de reactie van de NS op haar rapport. Hoe weegt zij die reactie? Heeft zij de verwachting dat wij op korte termijn hieraan iets kunnen doen? Ik gun het mensen in dit land dat zij ergens 200 kilometer per uur kunnen rijden. Wat mij betreft zal dit stuk Hanzelijn worden aangelegd door die mooie staatsdeelneming ProRail.

Is het in de ogen van de commissie belangrijk dat er een betere dialoog ontstaat tussen NS, ProRail en het ministerie en dat de NS meebetaalt aan nieuwe infrastructuur? Als de rekening vervolgens niet aan jou wordt gepresenteerd, is het namelijk gemakkelijk om te zeggen: doe mij maar iets extra's. Immers, 80% van de kosten van het spoor wordt door ons gedragen en maar 20% door degenen die het spoor gebruiken. Dat maakt het toch iets

Haverkamp

gemakkelijker om te zeggen: doe mij maar een extra stukje spoor. Hoe kan worden voorkomen dat in de toekomst veel geld wordt geïnvesteerd in nieuwe spoorprojecten waarvan vervolgens weinig gebruik wordt gemaakt?

Ik ga verder met ERTMS; de andere woordvoerders hebben daarover ook al gesproken. De CDA-fractie onderschrijft de conclusie van de commissie dat er duidelijkheid moet komen over de stip op de horizon. Gezien de financiële consequenties kan dit besluit echter pas worden genomen door de volgende Kamer. Ik krijg wel graag duidelijkheid van de commissie over de implementatietermijnen. Zowel de TU Delft als de NS spreekt over 20 tot 30 jaar voor volledige implementatie. Deelt de commissie die waarneming? Een eerder sectorplan is niet geaccordeerd door de minister. De commissie constateert dat het sectorplan niet voor 2013 beschikbaar zal zijn. Wanneer zal het sectorplan voor ERTMS verschijnen? Juist gelet op de voorbeelden die ik eerder noemde, is het belangrijk dat er, als er in deze Kamer een besluit over ERTMS wordt genomen, een plan ligt dat ook wordt gedragen door de sector. Wij mogen hem niets door de strot duwen. De commissie beveelt ook aan om in aanloop naar dat stipje op de horizon voorzichtig te zijn met de investeringen in andere zaken. We hebben echter een brief mogen ontvangen van de minister, waarin zij schrijft dat zij wel verdergaat met investeringen in ATB-Vv voor de roodlichtpassages. Is die brief bekend bij de commissie? Hoe weegt zij die, gezien haar eigen eerdere aanbeveling om pas op de plaats te maken met dit soort investeringen?

Dan kom ik op de capaciteit van het spoor. De commissie geeft aan dat ERTMS nodig is voor de ambities van PHS. Is het een idee om met elkaar te gaan nadenken over de vraag of het Programma Hoogfrequent Spoor niet een herevaluering behoeft? Er zijn immers heel veel prognoses gemaakt in een tijd dat het fantastisch ging in dit land. Tegen iedereen werd gezegd dat hij mocht intekenen hoeveel spoorcapaciteit hij nodig dacht te hebben. We zien echter dat er in heel veel regio's, met name in Overijssel – denk het mooie plaatsje Bathmen – discussie is over de vraag of de spoorlijnen er wel moeten komen. Hoe heeft de commissie dat gewogen? Zij neemt PHS als uitgangspunt en zegt dat ERTMS nodig is voor PHS. Heeft de commissie ook nagedacht over de vraag of we PHS misschien met elkaar moeten heroverwegen, zeker omdat er nu een nieuwe concessie is die bestaat uit hsl met het hoofdrailnet?

De voorzitter:

Ik wilde net vragen of u wilde afronden.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Allereerst bedank ik namens de SP-fractie de leden van de Tijdelijke commissie Onderhoud en innovatie spoor hartelijk voor het werk dat zij heeft verzet. De SP-fractie deelt haar graag een compliment uit voor het goede en gedegen onderzoek waarmee de Kamer de komende tijd de juiste beslissingen kan nemen om het spoor te verbeteren en toekomstgericht te maken.

Ook in 2005 is er een werkgroep in de Tweede Kamer geweest, de werkgroep ProRail, die naar de complexe situatie op het spoor heeft gekeken. Het is bijzonder dat de huidige commissie nog een verbinding heeft met de toenmalige commissie in de persoon van de heer Van Hijum, die toen voorzitter was. Die werkgroep uit 2005 consta-

teerde over de splitsing van de Nederlandse Spoorwegen dat "de wijze waarop deze splitsing vanaf 1995 in de praktijk is vormgegeven, achteraf gezien onverstandig en ondoordacht is geweest. Aanvankelijk is dit ten koste gegaan van het langetermijndenken en de integraliteit bij spoor- en stationsontwikkeling." Toen was er dus al sprake van harde conclusies. De conclusies van toen komen nu nog harder aan, als ik de constatering van de huidige commissie lees dat de conclusies en constatering van de toenmalige werkgroep ProRail over het gebrek aan langetermijndenken en integraliteit, het gebruik van spooronderhoudsbudgetten voor andere doeleinden, de stagnerende werking van vertraagde besluitvorming en het niet volstaan van de aanbesteding van ProRail via de beheersconcessie, nog steeds actueel zijn. De interessantste en volgens de SP belangrijkste discussie die hiermee samenhangt, is hoe we dit moeten keren. Hoe moeten we de regie op het spoor terugpakken om zo weer de integraliteit en de lange termijn voorop te kunnen stellen? In 1995 is, onder aanvoering van de VVD, de regie uit handen gegeven en zijn de Nederlandse Spoorwegen opgesplitst in de NS en ProRail. Naar de mening van de SP-fractie is dit een grote fout geweest. Van de SP-fractie moet de minister de regie dan ook terugpakken. Zo kunnen de Tweede Kamer en daarmee indirect ook de mensen in het land meebeslissen over het spoor. Interessant hierbij is aanbeveling 12 van de commissie, die stelt dat het kabinet in overweging moet nemen om het aandeelhouderschap van de NS bij de minister van Infrastructuur en Milieu onder te brengen. Ik zie dit als een poging om de minister, en daarmee indirect de Tweede Kamer, meer regie te geven over de NS.

Ook de aansturing van ProRail zorgt voor de nodige discussie. De SP vond al langer dat ProRail, net als de NS, veel dichter naar de overheid toe moest. Dat is uiteraard wat anders dan de positionering van ProRail onder Rijkswaterstaat. Een goede regie en sturing van de overheid zijn noodzakelijk, maar alleen de vorm veranderen lost niet zo veel op. Hiermee hangt aanbeveling 13 van de commissie samen, om te onderzoeken of de problemen met aansturing en regie binnen de huidige ordening van de spoorsector kunnen worden opgelost, of dat hiervoor een andere ordening nodig is. Gezien de conclusie dat de huidige ordening en de splitsing van de NS en ProRail niet toereikend zijn, wordt volgens mij hiermee ook bedoeld dat we toe moeten naar het samenvoegen van de NS en ProRail. Volgens de Europese regels kun je deze samenhouden, als je maar een administratieve scheiding hebt. Zouden we dus niet veel problemen kunnen oplossen door de NS en ProRail samen te voegen, eventueel met een administratieve scheiding, en de minister direct daarvoor verantwoordelijk te maken? Ik verwijs in dit verband ook naar de conclusie van de TU Delft, die schrijft dat de integratie van de NS en ProRail zeker voor het hoofdrailnet de kans biedt voor effectief bestuur, systeeminnovatie en efficiëntieverhoging. Waarom is deze conclusie niet overgenomen? Graag een reactie op deze vraag. Als de commissie zich hierover niet expliciet wil uitspreken, als zij bijvoorbeeld eerst een nader onderzoek wenselijk vindt, hoor ik graag van de commissie hoe zij zo'n onderzoek ziet. Zou het een idee kunnen zijn om hiervoor weer een tijdelijke commissie aan het werk te zetten? In dat geval kan meteen een vergelijking worden gemaakt met de situatie in Zwitserland en Duitsland. Graag een reactie.

Bashir

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Het lijkt er nu op alsof de heer Bashir elk rapport dat hij voor zijn neus krijgt, leest op de manier waarop hij het wil lezen. En als dit niet gelezen wordt zoals hij dit het liefst zou lezen, wil hij nog een commissie instellen, die een nieuw rapport schrijft dat kan worden gelezen zoals de SP het wil lezen. Er staat helemaal niet in het rapport dat de commissie de NS en ProRail wil samenvoegen. De enige die dat wil, is de SP. Hoe denkt de SP dit te gaan doen, als dit ten eerste niet kan vanwege Europa en er ten tweede nog tal van andere vervoerders zijn die een rol spelen op het spoor, die ineens weer te maken zouden krijgen met een speler die ook vervoerder is?

De heer **Bashir** (SP):

Ik wees net op de conclusie van de TU Delft, die ook in het rapport wordt genoemd. Er staat dat de integratie van de NS en ProRail zeker voor het hoofdrailnet de kans biedt voor effectief bestuur, systeeminnovatie en efficiëntieverhoging. Als door de commissie in aanbeveling 13 nog eens nadrukkelijk daarnaar wordt verwezen en zij aanbeveelt om te onderzoeken of de problemen met aansturing en regie binnen de huidige ordening van het spoor kunnen worden opgelost of dat hiervoor een andere ordening nodig is, kan ik geen andere conclusie trekken dan dat er een onderzoek moet komen. Wij kunnen een bureau inschakelen dat dit onderzoek doet, of wij kunnen zelf een nieuwe tijdelijke commissie hiervoor instellen. Ik vraag deze commissie om een mening daarover; wat vindt zij daarvan? Na de hele discussie die wij hebben gehad en alle uitspraken van deskundigen hierover, lijkt het mij dat wij nu naar een andere ordening moeten overgaan. Wat de SP-fractie betreft, is dat de ordening die wij voor 1995 hadden.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ja, dat de SP terug wil naar de oude situatie, is bekend; dat wil de SP namelijk altijd. Het is prima dat de SP dat wil, maar het gaat er nu om dat de commissie een rapport heeft geschreven, dat door de heer Bashir in mijn ogen niet op de juiste wijze wordt samengevat. Maar laten we inderdaad het antwoord van de commissie van morgen afwachten. Ook ik verzoek de commissie om hierover de duidelijkheid te scheppen die kennelijk nodig is. Ik heb het rapport anders gelezen.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Wil de heer Bashir dat de overheid ook meer grip krijgt op de infrastructuur van het spoor?

De heer **Bashir** (SP):

Dat lijkt mij duidelijk. De SP wil inderdaad meer grip; niet alleen voor de minister, maar ook voor de Tweede Kamer.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik heb nog een vervolgvraag. In Richtlijn 91/440/EEG staat dat het spoorbedrijf op afstand moet worden gezet. Als we ProRail en NS samenvoegen, komt ProRail nog meer op afstand dan nu. Je moet dan binnen dat bedrijf overigens heel strikte "Chinese Wall"-scheidingen hebben. ProRail gaat dus verder van ons af als je dat bij NS voegt. Wil de heer Bashir dat?

De heer **Bashir** (SP):

Volgens de verordening van Europa mag je beide bedrijven samenvoegen zolang er een administratieve schei-

ding is. We willen dat die bedrijven worden samengevoegd. Dan is het nodig om dat goed te onderzoeken. Het punt is: wil je alleen, zoals de heer Aptroot heeft voorgesteld, ProRail bij Rijkswaterstaat onderbrengen of wil je naar de spoorsector als geheel kijken? Ik denk dat we dat laatste moeten doen, want als je alleen naar kleine aspecten kijkt en alleen de organisatie een beetje verandert, heb je de problemen nog niet opgelost.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik wijs dan toch op Richtlijn 91/440/EEG. Daarin staat: je moet internationaal vervoer op je spoornet toelaten, vervoerder en infrastructuur moeten gescheiden worden en de vervoerder moet op afstand. NS is vervoerder. Als je dus NS en ProRail samenvoegt, moet je ProRail nog meer op afstand zetten dan nu.

De **voorzitter**:

Wat is uw vraag?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik vraag: wil de heer Bashir nog minder grip op de infrastructuur?

De heer **Bashir** (SP):

We hebben in het buitenland goede voorbeelden waar dit wel kan. Bijvoorbeeld in Zwitserland, een land dat weliswaar geen EU-lid is maar wel EU-wetgeving overneemt, en in Duitsland. Ik vraag de commissie expliciet naar de situatie in Zwitserland en Duitsland, want het is belangrijk om te bekijken hoe zij dit gedaan hebben. Als het daar kan, zou het ook hier moeten kunnen.

Voorzitter, mijn tijd is opeens met de helft afgenomen.

De **voorzitter**:

Dat klopt, maar die wordt goed bijgehouden. Maakt u zich daar geen zorgen over.

De heer **Bashir** (SP):

De juist gevoerde discussie hangt ook samen met het aanbesteden van het regionale spoor en het al dan niet opknippen daarvan. Naar de mening van de SP-fractie blijft dit in het onderzoek onderbelicht, terwijl het wel een onderwerp is waarover de nodige discussie is geweest. Als we het spoor verder zouden opknippen en op steeds meer plekken ook andere vervoerders dan alleen NS op ons spoor zouden toelaten, zou dat zeker een wissel op de toekomst kunnen trekken. Dat lijkt mij niet gewenst, maar hoe kijkt de commissie hiertegen aan? Ziet de commissie ook nadelen, bijvoorbeeld voor wat betreft de samenhang en voor wat betreft de regie, in de concessies voor regionale sporen die worden aanbesteed? Ik krijg hierop graag een reactie.

De commissie stelt dat ProRail met de onderaannemers betere afspraken over het onderhoud moet maken en meer moet sturen op levensduur in plaats van alleen op laagste aanschafprijs en op onderhoud op de korte termijn. Hoe kijkt de commissie ertegen aan om de onderaanbesteding met onderaannemers helemaal los te laten en het onderhoud door ProRail zelf te laten uitvoeren? Wij vinden het namelijk belangrijk dat het onderhoud aan het spoor goed wordt gedaan. Daarvoor heb je geen overbodige inkoopmanagers en juristen nodig. Door ProRail voortaan het werk te laten doen, kunnen verkopers, managers, juristen en directeuren die zich met aanbesteden bezighouden, weg. De uitvoerende monteurs worden dan

Bashir

weer alleen vakkundige ProRail-medewerkers. Op die manier heb je voor veel minder belastinggeld een veel hogere kwaliteit, beschikbaarheid en veiligheid.

De laatste tijd doen zich sowieso veel problemen voor bij de veiligheid op het spoor. Het zijn er zo veel dat je dit eigenlijk geen incidenten meer kunt noemen: rode seinen die niet meer op hun plek staan, een spoorbrug die niet goed verankerd is, onderhoud dat gebrekkig of helemaal niet meer wordt gedaan of ongekwalificeerd personeel dat wordt ingezet. Het is bizar dat medewerkers die via uitbesteding en op basis van onderhoudscontracten werken, soms wel op de hoogte zijn van problemen en gebreken, maar die niet durven melden omdat ze dan de eersten zijn die in het kader van de bezuinigingen ontslagen zullen worden. En wie problemen wel meldt, wordt niet altijd gehoord.

Ik heb het al gezegd, ProRail moet wat ons betreft onder directe regie van de minister zelf al het onderhoud verrichten en niet meer uitbesteden. Ik stel voor om zolang dit niet het geval is en medewerkers problemen niet durven melden of niet gehoord worden binnen hun eigen bedrijf, een meldpunt, een loket, in te stellen, opdat medewerkers eventueel anoniem onveilige situaties kunnen melden. De Inspectie Leefomgeving en Transport kan dit meldpunt op zich nemen. Hoe kijkt de commissie hiertegen aan? Mijn voorstel sluit mooi aan op aanbeveling 27 van de commissie om de inspectie periodiek naar de kwaliteit van het spoor te laten kijken.

In Nederland wordt het spoor intensief gebruikt. Als wij kijken naar de ambities voor de toekomst – neem het Programma Hoogfrequent Spoor – zal het spoor alleen maar intensiever gebruikt worden. Dat zijn mooie ambities. Echter, als ik de conclusies van de commissie bestudeer, is het maar de vraag of die ambities ook waargemaakt kunnen worden. Ik denk aan het gebrekkige onderhoud en de lage vervangingsgraad van ons spoor. Ook de strategie die ProRail en NS gebruiken om tot PHS te komen is volgens de commissie defensief en gericht op kleine maatregelen op de korte termijn. Betekent dit dat PHS niet ingevoerd kan worden met de huidige budgetten?

Bij het wetgevingsoverleg van 22 juni 2011 over de jaarverslagen over 2010 heb ik al opgemerkt dat er maar liefst 361 mln. meer was uitgegeven aan asfalt dan begroot. Dat is een overschrijding van maar liefst 12,4%. Ook ontdekten wij dat er fors minder geld was uitgegeven aan het spoor dan vooraf door de Tweede Kamer was goedgekeurd. Het ging om maar liefst 330 mln. minder: ruim 11% van het totale budget. De minister beloofde, in de toekomst met geld te gaan schuiven, opdat een en ander weer goedge maakt zou worden. Aan inzicht ontbrak het echter. Na aandringen van mij om het wat inzichtelijker te maken, zei de minister best bereid te zijn om op een later moment te laten zien wat waar gebleven is. Ik wacht de jaarverslagen over 2011 af om te zien of dit ook gebeurd is. Echter, nu ik het rapport van de commissie lees, krijg ik de indruk dat de minister nog meer heeft zitten rommelen met geld voor spooronderhoud. In hoeverre komen wij in de toekomst financiën tekort om onderhoud uit te voeren? Wij geven al te weinig uit aan spooronderhoud. Nu blijkt ook nog eens dat niet inzichtelijk is wat er met het geld gebeurt en of het überhaupt ook op de juiste manier wordt uitgegeven.

De SP-fractie is groot voorstander van invoering van het nieuwe Europese veiligheidssysteem, het ERTMS. Alle deskundigen zijn het erover eens dat ERTMS de toekomst is op het gebied van spoorveiligheid. Hiermee wordt niet

enkel de veiligheid op het spoor verbeterd, maar kan het spoor ook beter benut worden. Al jaren dringen wij erop aan om dit systeem in te voeren. Helaas heeft de minister tot dusverre erg terughoudend gehandeld. De SP-fractie is dan ook verheugd met de conclusie dat ERTMS klaar is om uitgerold te worden. Hoe kijkt de commissie tegen deze uitrol aan? Stel dat wij nu beginnen met de uitrol. Volgens TU Delft moeten wij uitgaan van 2030 voordat het gehele Nederlandse spoor voorzien is van ERTMS. Is de commissie het daarmee eens of denkt zij dat dit ook eerder kan? Wat doen wij dan in de tussentijd met het ATB-systeem? Ik lees dat de commissie afraadt om hierin nog te investeren. Dat zou echter wel betekenen dat de uitrol veel sneller moet plaatsvinden dan 2030.

Hoe kan volgens de commissie voorkomen worden dat er bij de uitrol van ERTMS een gebrek aan regie is? Nu wordt het beeld geschetst dat NS dwarsligt bij de invoering van ERTMS. Klopt dat of is dit te wijten aan een slechte regierol van de minister? Een van de redenen voor de minister om terughoudend te zijn, is onduidelijkheid over de vraag welke versie de Europese standaard wordt. Hoe zeker is de commissie dat level 2 wel de juiste keuze zal zijn?

Ik sluit af met de reiziger. De reiziger mis ik namelijk in het onderzoek. Zo staat er in het rapport niets over de inspraak van reizigers of omwonenden van het spoor. De SP-fractie heeft weleens het idee dat ProRail de reiziger helemaal uit het oog heeft verloren en dat er te veel gekken wordt naar alleen de vervoerders. In hoeverre deelt de commissie deze mening? Hoe kijkt zij aan tegen inspraak van de reizigers? Is zij bereid om in te gaan op de rol van de reiziger in het algemeen?

□

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. De commissie-Kuiken heeft een knap staaltje werk geleverd. Daarmee wil de fractie van GroenLinks haar van harte feliciteren. Bij GroenLinks zijn de leefomgeving en de wens dat Nederland een prettig en leefbaar land is van groot belang. Uit onderzoek blijkt dat auto's drie keer zo veel CO₂ uitstoten als een treinreiziger en dat auto's per persoon meer lawaai en vervuiling geven. Dat is dus een extra reden waarom GroenLinks goed openbaar vervoer enorm belangrijk vindt.

Het spoordossier is zowel begrotingstechnisch als technisch in letterlijke zin een ronduit ingewikkeld dossier. De commissie komt tot een flink aantal heldere en bovendien harde conclusies. Zeker in combinatie met de informatie van de Algemene Rekenkamer over het spoorbudget, schetst het rapport een ronduit onthutsend beeld van de sector maar ook van het optreden van de minister. De kwaliteit van het vervoer van miljoenen spoorreizigers is in het geding en daar tilt mijn fractie zwaar aan. Ik heb er de grootste mogelijke waardering voor dat deze commissie zo openlijk haar conclusies getrokken heeft en veel waardevolle aanbevelingen gedaan heeft. Daar kunnen wij bijvoorbeeld bij de nieuwe concessie voor het hoofdspoor ons voordeel mee doen.

Samen met andere fracties wijst GroenLinks al meer dan twee jaar op de grote bedragen die ProRail op de plank laat liggen en die dus niet besteed worden aan onderhoud en investeringen, terwijl er aan het spoor nog zo ontzettend veel te vertimmeren valt. Het is onbegrijpelijk. Je zou toch denken dat zeker in deze slappe economische tijden bouwbedrijven elkaar staan te verdringen voor op-

Van Tongeren

drachten bij ProRail? Dit komt doordat ProRail haar zaken niet voldoende op orde heeft. Er is 5000 man personeel, maar deze organisatie krijgt haar projecten blijkbaar niet weggezet. Deelt de commissie deze visie?

De commissie-Kuiken heeft ook een andere deelverklaring voor deze onderuitputting. De commissie beschrijft namelijk hoe de minister spooronderhoudsbudgetten gebruikt als begrotingsreserve voor tegenvallers, investeringen en zelfs, tot grote schrik van de GroenLinks-fractie, voor het wegenbudget. Het kan toch niet zo zijn dat geld van het spoor naar asfalt gaat? De minister stuurt ProRail aan op kostenbesparingen en oefent dus actief invloed uit op de hoogte van de overschotten. Vervolgens worden die afgeroomd. Bij een ander dossier, bijvoorbeeld bij de SDE-plusregeling, ken ik datzelfde patroon. Er wordt een regeling opengesteld. Er is een enorme onderuitputting. Vervolgens wordt die onderuitputting gebruikt om allerlei andere gaten op het departement te dichten. Dat kan toch niet de bedoeling zijn van een budget dat specifiek bedoeld is voor het spoor?

Er wordt ook geld naar voren gehaald om de budgetten van 2011 en 2012 aan te vullen. Uit dat gegeven leidt de commissie af dat het altijd het plan was van de minister om geld aan het spoorbudget te onttrekken. Dat is een stevige constatering, want dat riekt enigszins naar misleiding van de Kamer. Toch constateert de commissie in antwoord op Kamervragen hierover dat zij niet heeft kunnen vaststellen of de minister de Kamer bewust onduidelijk en onvolledig heeft geïnformeerd over de begrotingsmutaties. Hoe kan ik die twee beweringen rijmen? Was de minister altijd al van plan om geld aan het spoorbudget te onttrekken? De minister en haar voorganger hebben altijd betoogd dat er inderdaad heel veel met geld geschoven is, dat dat het misschien wat ondoorzichtig maakte, maar dat het spoorbudget altijd intact blijft. Daar hoor ik de commissie heel graag verder over. Welke van de twee is het? Is er veel geschoven en werd het daardoor wat onduidelijk, maar is al het geld uiteindelijk weer op de goede plek terechtgekomen, of is er misschien zelfs zo geschoven dat er geld naar asfalt en andere gaten op het departement kon?

Sinds april hebben we met D66 en de ChristenUnie een kijkje in de financiële keuken van onze rijksoverheid kunnen nemen op dit dossier. Wat we al wisten, kan ik bevestigen: schraalhans is keukenmeester. Enkele collega's hebben al gezegd dat er geld zat is voor het spoor en voor de benodigde investeringen als ProRail nou eens wat efficiënter zou zijn. Dat zou de enige oorzaak zijn. Er zou dan vast en zeker veel meer winst te behalen zijn. Maar met het rapport van de commissie-Kuiken in de hand is het toch echt niet vol te houden dat we zelfs met minder geld toe zouden kunnen. Ik loop een aantal conclusies even na.

De onderhoudsuitgaven per kilometer van ons spoor zijn internationaal gezien laag, terwijl de kaartjes juist duur zijn. Spoorbudgetten zijn door de minister gebruikt als begrotingsreserve, zelfs voor wegen. Er bestaan ernstige zorgen over het behoud van de spoorkwaliteit. Mijn collega van de ChristenUnie refereerde al aan een aantal echt vreselijke voorvallen en bijna-voorvallen. De commissie constateert dat te weinig investeren in beheer en onderhoud een sluipmoordenaar is. Dat lijkt mij heldere taal: we zijn het spoor gewoon aan het uitwonen. Dat is een riskante tendens omdat we steeds meer en betere prestaties van de sector verwachten. Bij het wegvervoer loop je op een gegeven moment vast, ongeacht de hoeveelheid asfalt die je aanlegt. Het spoor is een stuk scho-

ner en kan een efficiëntere manier van vervoer zijn. Wij verwachten ook die prestaties van het spoor. Ik daag elke fractie uit die vandaag claimt dat er zaken verbeterd moeten worden om ook aan te geven waar het geld vandaan moet komen. Voor gratis medeleven kopen we niks. De inzet van GroenLinks in dezen is helder. Wij dekken onze voorstellen met uitstel of liever met afstel van projecten zoals de Nieuwe Westelijke Oeververbinding, de Rijnland-Route, de A13/A16 en het doortrekken van de A15.

Ik ga in op de veiligheid. Er is een flink verschil tussen enerzijds het enthousiasme dat de commissie-Kuiken aan de dag legt en anderzijds wat wij horen van de spoorsector zelf over het moderne beveiligingssysteem ERTMS. De commissie is buitengewoon stellig dat ERTMS op de kortst mogelijke termijn kan worden ingevoerd. GroenLinks is net als de commissie gecharmeerd van de voordelen van ERTMS. Veilig rijden met meer treinen op een traject is zeker aantrekkelijk. Het is zelfs zo aantrekkelijk dat uitstel niet te verdedigen is. Ik ben echter benieuwd hoe de commissie aankijkt tegen de koudwaterrees van de sector. Het beeld is misschien dat ProRail en NS niet vooroplopen om het allernieuwste van het nieuwste zo snel mogelijk in te voeren. Een voorbeeld daarvan is de weigering van de NS om de treinen voor de Hanzelijn van de benodigde ERTMS-apparatuur te laten voorzien. Dat is treurig stemmend. Waarom wordt ERTMS niet in één keer – hop! – ingevoerd? Maar ook de vakbond zegt dat we geen oude schoenen moeten weggooiën voordat we nieuwe hebben. Hoe zou de situatie volgens de commissie gerepareerd moeten worden? Wat vindt de commissie van de suggestie dat ERTMS gewoon voorgeschreven moet worden aan NS in de nieuwe concessie? Op de werkvloer twijfelt men er ook over. Ik vraag aan de commissie om nog eens helder uiteen te zetten waarop zij haar stelligheid baseert dat dit in een vlot tempo kan.

Ik kom nu bij de vakbond. De FNV is er stellig van overtuigd dat nog niet alle seinen voor deze verbetering op groen staan. Tussentijds moet er dus zeker nog geïnvesteerd worden in ATB-Vv. ERTMS kan niet snel genoeg uitgerold worden om de upgrade van het oudere systeem over te slaan. Hoe kijkt de commissie tegen dit dilemma aan? Als de Kamer het advies van de commissie volgt om ERTMS gefaseerd in te voeren, duurt het nog tot 2030 voordat het hele hoofdspoor klaar is. Ik kan mij voorstellen dat er in de tussentijd seinen blijven bestaan die wel degelijk, for the time being, voorzien moeten worden van ATB-Vv. Of zie ik dat verkeerd? Graag krijg ik een reactie van de commissie hierop.

Ik kom nu op de verhouding tussen de minister en haar spoorbedrijven. Ik zeg met nadruk "haar spoorbedrijven", want wij spreken hier natuurlijk gewoon over Staats-nv's waarin de minister, als zij die ambitie had, veel en veel meer invloed zou kunnen uitoefenen dan nu. Dat is ook hard nodig. Ik gaf net al het voorbeeld van ERTMS, namelijk dat ProRail iets aan het installeren is en dat NS niet de corresponderende apparatuur op de treinen zet, zodat dit daadwerkelijk gaat helpen. Waar is onze minister dan? Zij moet dit toch regisseren? Zij moet toch via al die key performance indicators, concessies, contracten, contacten en wat er verder nog is zorgen dat dit gewoon gebeurt? Dan is er nog het jaarlijks terugkerende gedoe rond winterweer. Ook op dat vlak werken beide spoorbedrijven, de beide Staats-nv's van deze minister, jammerlijk langs elkaar heen.

Van Tongeren

Van de ene kant trekken sommigen in deze Kamer uit die onwenselijke situatie vergaande conclusies die GroenLinks echter onverstandig vindt. Mensen die heil verwachten van een fusie van NS en ProRail, moeten zich eens achter de oren krabben. Welke garantie is er immers dat je, als je twee niet optimaal functionerende organisaties samenvoegt, een wel optimaal functionerende organisatie krijgt? Hoe lang duurt dit bovendien en hoeveel kost dat ondertussen? Voor de splitsing ging immers ook veel mis.

Van de andere kant pleit een partij als de VVD ervoor om ProRail op te heffen en de taken onder te brengen bij Rijkswaterstaat. Een aantal sprekers voor mij was daar ook al wat door verrast. GroenLinks is ook verrast door de belangstelling van een liberaal voor het staatsdirigisme. Even serieus: waar baseert de fractie van de VVD het op dat een spoorafdeling van Rijkswaterstaat beter werk kan afleveren dan ProRail? Ik ben het overigens helemaal met de VVD-fractie eens dat bij ProRail van alles en nog wat kan en moet verbeterd worden, maar moet de minister niet gewoon veel strakker de regie nemen?

De commissie-Kuiken doet een aantal heldere aanbevelingen. Het uitgangspunt daarbij is dat de huidige wet voldoende mogelijkheden biedt om de teugels strakker aan te halen. Daarvoor hoeft je dus niet jarenlang moeilijke reorganisaties op te zetten. Er is dus juist een verandering in de houding van de verantwoordelijke minister nodig. Het kan toch niet zo zijn dat de heer Aptroot zijn radicale voorstellen doet om de aandacht van de wat minder presenterende minister af te leiden?

Laten wij niet de fout maken om op basis van dit rapport de hele spoorsector te gaan reorganiseren, want dat is het laatste waar de reiziger op zit te wachten. De splitsing tussen NS en ProRail is van "au" gegaan en te ver doorgevoerd. Dat moet rechtgezet worden. Wat mij betreft, moet de minister de bazen van deze bedrijven van tijd tot tijd in de hoek zetten, met de deur op slot, net zolang totdat zij samen de gewenste kwaliteit leveren. De minister moet daar bovenop blijven zitten. Bovendien is de verzelfstandiging van deze twee bedrijven doorgeschooten. Dat leidt er bijvoorbeeld toe dat ProRail haar eigen kernprestatie-indicatoren opstelt. Een voorgaande spreker zei dat al. De minister neemt die dan keurig over. De minister moet natuurlijk onmiddellijk op een andere wijze te werk gaan. Ik hoor graag de reactie van de commissie hierop. Ik ben ook erg benieuwd naar de suggesties van de commissie voor wat de Kamer kan doen om de minister te dwingen tot het nemen van meer regie op het spoor.

Ik kan mij wel iets voorstellen bij het in eigen beheer nemen van klein onderhoud door ProRail. Zij moet groot onderhoud en nieuwbouw blijven uitbesteden, maar het is wel heel handig dat er nog mensen rondlopen die zelf een steeksleutel of een schroevendraaier kunnen vasthouden. Zeker afgelopen winter, toen er weer vele handen aan het spoor nodig waren, merkte je dat iemand een opdracht moest geven aan iemand die weer aan iemand anders moest vertellen dat men er met een wit bestelbusje heen moest rijden. Dat moet handiger kunnen, zodat ProRail niet echt voor elke handeling iemand moet inhuren. De commissie lijkt niet erg uitgesproken over deze optie. Wellicht kan zij nader toelichten of zij het met de GroenLinks-fractie eens is dat klein onderhoud in eigen beheer moet blijven; hoe denkt zij precies over dit punt?

Ik kom tot een afronding. Het is een fantastisch rapport. Met de uitleg die wij ongetwijfeld van de commissie krij-

gen, kunnen wij er een stempel op zetten en zo snel mogelijk aan de slag gaan.

De voorzitter:

Er moeten nog drie Kamerleden aan de beurt komen voor hun inbreng. De heer Aptroot kijkt mij aan – hij is de volgende spreker – maar ik stel voor om eerst kort te schorsen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.



De heer Aptroot (VVD):

Voorzitter. In het najaar van 2010 hebben de ChristenUnie en de VVD een onderzoekvoorstel ingediend voor het spoor. De commissie voor I en M heeft die twee onderzoeksvorstellen gecombineerd. Alle fracties in de Kamer vonden het een goed idee om onderzoek te doen naar het spoor, in het bijzonder naar de uitgaven aan het spoor en de innovatie. Het indienen van zo'n onderzoeksvorstel is wel een beetje werk, maar een goed onderzoek uitvoeren is een gigantische klus. Namens de VVD-fractie dank ik de commissie en het team dat de commissie heeft ondersteund, van harte. Wij weten dat zo iets begint met een dagje in de week en dat je er op een gegeven moment meer dan voltijds, ook 's avonds en in de weekenden, mee bezig bent. Daarnaast gaat het gewone werk ook nog door. Heel veel dank, dames – zowel in de commissie zelf, namelijk in de persoon van mevrouw Kuiken, als in de begeleiding zijn het toch de vrouwen die de hoofdrol spelen – maar ik heb stellig de indruk dat de heren ook goed hebben meegedaan. Uiteindelijk ligt er een stevig rapport; er is hard aan gewerkt.

Wat was voor de VVD-fractie de reden om een onderzoek aan te vragen? In de eerste plaats was er onduidelijkheid over de bedragen die daadwerkelijk aan het spoor voor investering en onderhoud worden uitgegeven. Wij hebben een schitterend schema van de Algemene Rekenkamer gekregen. Een van de collega's voerde dat al aan. Dat schema is zo ingewikkeld dat je je afvraagt hoe het mogelijk is dat toch heel veel dingen heel goed gaan.

In de tweede plaats vonden wij de cijfers over de kosten van de prestatie moeilijk te beoordelen. Wij vonden het dus prettig om het eens met andere landen te kunnen vergelijken. Wij wilden een benchmark, om na te gaan hoe de 2,5 mld. voor ons spoor zich verhoudt tot de uitgaven voor het spoor in andere landen.

In de derde plaats vroegen wij ons bij elk investeringsvoorstel af hoe we dat nou kunnen beoordelen. Wij beschikken namelijk niet over een goed kader en wij hebben geen goede set voorhanden. Dat vinden wij met name van de 4,5 mld. voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Wij hebben absoluut het gevoel dat het heel goed is om flink te investeren in spoor, maar achter dit programma met allerlei ad-hocmaatregeltjes zit niet echt een visie. Er is geen toekomstbeeld waar we met elkaar, stap voor stap, zorgvuldig naartoe werken. Dat heeft onder andere geleid tot investeringen aan het spoor bij Almere voor de Hanzelijn. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer moest dat spoor worden verdubbeld. Er werd gezegd dat de kosten 140 mln. zouden bedragen. Het volgende bericht van het ministerie – dat komt eigenlijk van ProRail vandaan – luidde dat het geen 140 mln. maar 295 mln. zou kosten. Het derde bericht meldde dat spoorverbreding helemaal niet nodig

Aptroot

is, want met een paar seintjes verplaatsen enzovoorts, kan het er, huppekee, allemaal gemakkelijk doorheen. Ik kreeg het gevoel als Kamerlid een beetje in een situatie van wanhoop te worden gedreven. Ik kreeg de vingers er niet achter, ik had geen vertrouwen in de cijfers die ik kreeg. Ik vond niet dat de Kamer verantwoord besluiten kon nemen.

In de vierde plaats gaat het om twee staatsbedrijven. NS en ProRail zijn voor 100% van de Staat, maar we hebben er geen grip op. Dat is wel gek. Je stopt ruim 2,5 mld. in de sector, maar je hebt niet het gevoel dat je echt wat te vertellen hebt. Ik vind "wie betaalt, bepaalt" een belangrijk principe, dat hierbij kennelijk niet opgaat. Het gekke is dat niet alleen de Kamer dat gevoel heeft maar dat de minister dat gevoel ook blijkt te hebben. De minister zegt dat dan wat mooier en diplomatieker dan ik het zou doen; zij spreekt over het gebrek aan sturingsmogelijkheden, maar uiteindelijk bedoelt zij precies hetzelfde.

Tot slot, de commissie heeft terecht veel aandacht besteed aan de veiligheid op het spoor. Los van het aantal passagiers en reistijden is veiligheid immers het meest essentiële; dat wil je de reizigers bieden. Het gaat het om systemen als ATB en de verbeterde variant ERTMS. Onduidelijk was wat de goede keuze voor de toekomst was en wat we moesten doen. De berichten daarover spraken elkaar tegen. We zeiden: daar moeten we de vinger achter proberen te krijgen; we hebben goede informatie nodig. En nu ligt dat rapport er.

Er is ook geen duidelijk toekomstbeeld als het gaat om alternatieven voor wat er nu ligt. In de motie-Slob c.s. en de motie-Aptroot/Koolmees wordt gevraagd om te bekijken of we op de goede weg zijn in het goederenvervoer. Moeten we niet op een heel andere manier investeren, bijvoorbeeld in een zuidtak, de RoBel-lijn tussen Rotterdam en België, en in een noordtak in het oosten van het land aan de Betuweroute? Dat onderwerp vinden we overigens niet terug in het rapport. Wij zullen in ieder geval vasthouden aan de toezegging van de minister van Infrastructuur en Milieu dat er een aparte reactie van het kabinet hierop komt. Als de commissie er toch over heeft gesproken, er een mening over heeft en het nadere onderzoek steunt, hoor ik dat graag. Moeten we een aparte noord- en zuidtak aan de Betuweroute leggen voor het goederenvervoer? Dan kunnen we namelijk veel meer goederenvervoer over het spoor laten plaatsvinden. Het bestaande spoor zal dan voor een veel groter deel beschikbaar komen voor personentreinen.

Het rapport van de commissie ligt er en wij zijn er ontzettend blij mee. Het gaat over de periode tot en met 2010, maar in de laatste anderhalf jaar zal niet schokkend veel zijn veranderd. De commissie doet 29 aanbevelingen. Wij vinden dat we daarmee goede handvatten hebben, maar enkele aanbevelingen zijn wat kort door de bocht of matig onderbouwd. Ik hoop dat we daarover duidelijkheid krijgen.

De commissie heeft vastgesteld dat de informatie mankementen vertoont. Dat is volstrekt duidelijk. De Kamer was terecht ongerust. Wij hebben er geen grip op. De informatievoorziening moet dus veel beter worden. De commissie is heel uitgesproken over ERTMS, maar wij vinden dat de commissie hierin een beetje kort door de bocht gaat. Een en ander is gebaseerd op een rapport van de TU Delft. Ik kom daar zo op terug.

Ik loop de aanbevelingen even door. Het Nederlandse spoor levert relatief hoge verkeersprestaties maar loopt risico's. Er rijden te veel treinen door rood. Er zijn veel

technische storingen en het spoor is onvoldoende robuust. NS en Prorail, dus de overheid, nemen ad hoc en defensief maatregelen. Wij zijn het eens met die conclusie. Er moet één goed plan komen dat gericht op de toekomst. Dat vinden we ook met betrekking tot de aanbevelingen 1, 2 en 5. De minister moet het spoor aansturen op basis van een integrale langetermijnvisie en strategie en daarvoor de vervoersconcessie gebruiken. Wij vinden dat de minister, het ministerie, NS, ProRail en de Kamer geen toekomstvisie hebben. Op basis van wat er nu ligt, zullen we daaraan moeten werken. Welke onderdelen zijn essentieel voor deze langetermijnvisie, voor de toekomstvisie en de strategie? Kan de commissie ons een aantal suggesties geven? Waar moeten we op letten? Wat moet er in ieder geval in staan? Welke aanbevelingen zijn vooral van belang en moeten we scherp in de gaten houden? Denkt de commissie dat het met deze handvatten mogelijk is om een toekomstvisie te ontwikkelen? We hebben weleens het gevoel dat we bijna weer vanaf nul moeten beginnen. Dat is een heftige constatering, maar ik meen dat dit de realiteit is. Ik hoor graag de visie van de commissie hierop.

Een van de conclusies is dat er ernstige zorgen zijn over het behoud van spoorkwaliteit. De commissie zegt nadrukkelijk dat er bij ProRail te veel focus is op de laagste prijs in plaats van op de kosten van de gehele levensduur. De internationale vergelijking die de TU Delft aandraagt, laat zien dat de spooruitgaven laag zijn. Daartegenover staat dat ook de opbrengsten uit de gebruiksvergoeding voor het spoor laag zijn. Wij denken dat het verstandig is om de spooruitgaven in een langetermijnvisie op te nemen. We moeten voor jaren vooruit aangeven welk bedrag we bereid zijn neer te tellen. We vinden ook dat je hetzelfde zou moeten doen met de opbrengsten. De commissie baseert zich nu op instandhouding van het spoor met andere landen. Hoe verhoudt de internationale benchmark die de Kamer van de minister heeft ontvangen, zich hiertoe? Deze laat een gemiddelde score zien. De minister heeft ons bij de internationale benchmark laten zien dat het ongeveer klopt wat er in andere landen gebeurt. De commissie zegt echter dat een en ander relatief laag is. Dat verschil kan de VVD-fractie nog niet duiden. Vindt de commissie dat er meer geld moet worden uitgegeven aan het spoor of vindt de commissie dat het anders moet worden georganiseerd en dat er eerst moet worden bekeken wat daaruit komt? Bij ERTMS is dat volgens mij heel pregnant. Ik kom daar zo op terug.

De commissie heeft de gedachte om de gebruiksvergoeding te verhogen. Wat zou volgens de commissie een verstandig niveau zijn? De gebruiksvergoeding is nu 13% of 18% van de kosten, afhankelijk van de vraag welke kosten je mee berekent. Wat kunnen wij extra binnenhalen aan gebruiksvergoeding? Wat zou dat betekenen voor het gebruik van het spoor en voor het kaartje van de reiziger? In de beantwoording staat dat dit niet uitmaakt, omdat de NS dan minder gaat verdienen. Dat heeft ook weer met het staatsbudget te maken. Stel dat je de gebruiksvergoeding hoger maakt, misschien zo hoog als in andere landen. Wat betekent dat volgens de commissie voor het aantal reizigers en voor het gebruik van het spoor? Wij willen niet iedereen van het spoor weer terugjagen de weg op. Misschien wel het water op; dat zou nog kunnen.

Ik kom op de informatie over de spoorbudgetten. De Algemene Rekenkamer heeft vraagtekens gezet bij het heel ingewikkelde schema. Dat zegt al voldoende. Als die knappe koppen van de Rekenkamer geen volledige duidelijke

Aptroot

lijkheid krijgen, hoe moet een eenvoudig Kamerlid er dan achter komen? De commissie is er volstrekt duidelijk over, maar hoe kan dit worden opgelost? Is het een kwestie van zorgvuldiger boekhouden, van duidelijk alles in het goede vakje zetten? Is het een kwestie van niet meer schuiven door de jaren heen? Zijn wij er als dit inzichtelijker wordt voor de Kamer? Of is er meer nodig om ervoor te zorgen dat wij op zijn minst weten waaraan wij hoeveel geld uitgeven als het om het spoor gaat?

In aanbeveling 11 en aansluitend daarop in aanbeveling 3 staat dat ProRail zijn technische kennispositie moet verbeteren. Er is sprake van een hoog verloop en van inhuur. De interne sturing en beheersing moeten verbeteren conform de aanbeveling van de Algemene Rekenkamer. Ook de minister moet haar kennispositie verbeteren. Wij denken dat dit terecht is. Een kennispositie zit hem vaak niet in het aantal medewerkers. Ik heb niet de indruk dat met de groei van het aantal medewerkers van 48% per definitie de kennispositie verbeterd is. Natuurlijk moet je wel wat mensen hebben, maar het gaat vooral om de kwaliteit van die mensen. Vroeger had je ingenieursbureaus. Met het aanbesteden en uitbesteden van werk heb je veel minder mensen in de uitvoering nodig, maar heb je wel een aantal heel goede, slimme, deskundige mensen nodig. Hoe kijkt de commissie daartegen aan? Heeft zij een oordeel over de enorme groei van ProRail de laatste vier jaar, van 2900 naar 4300 mensen op fulltimebasis, terwijl de inhuur maar met 150 is gezakt?

Andere leden hebben al gesproken over onze suggestie. Ik wist niet dat het in het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie staat. Zo zie je maar dat het goed is om af en toe de programma's van je collega's door te nemen. Het gaat erom dat ProRail als los bedrijf wordt opgeheven en dat de verantwoordelijkheid en het beste deel van de mensen worden ondergebracht bij Rijkswaterstaat. D66 heeft in feite een vergelijkbare oplossing: die partij kiest voor een onderbrenging parallel naast Rijkswaterstaat. Het is duidelijk dat een aantal fracties aangeeft dat het spoor unieke, onmisbare infrastructuur betreft. Het is een monopolie en het wordt allemaal van belastinggeld gedaan. Het gaat om ruim 2,5 mld. Dat moet gewoon in het ministerie worden ondergebracht. Dan hebben wij in ieder geval het voordeel dat de minister rechtstreeks kan ingrijpen en dat wij de minister direct kunnen aanspreken. Wij spreken haar wel aan, maar zij staat vaak met de handen in de lucht. Wij denken dat dit de beste optie is. Wij kiezen voor Rijkswaterstaat. Daar gaat het om vaarwegen, watersystemen en autowegen. Als wij daar ook het spoor onderbrengen, staat daar een stevige club die met hetzelfde soort zaken bezig is: essentiële infrastructuur, investeringen voor de lange termijn en het op een heel scherpe manier in de markt zetten van aanleg en onderhoud.

De voorzitter:

Even voor de duidelijkheid: u hebt nog één minuut spreektijd.

De heer Aptroot (VVD):

Ik ben heel ver, maar het was een indicatieve spreektijd. Ik ben bijna onderaan bladzijde vijf en ik heb zes-en-een-half blaadje.

De voorzitter:

Ik weet niet wat indicatief is, maar u hebt vijf à tien minuten spreektijd opgegeven, terwijl u nu veertien minuten hebt verbruikt.

De heer Aptroot (VVD):

Maar dat is een indicatieve tijd. Anders ga ik de volgende keer gelijk een halfuur opgeven.

De voorzitter:

Er wordt nu bedreigd.

De heer Monasch (PvdA):

Zo worden tienminutengesprekjes toch een halfuur. Sorry, we mogen er allemaal over meelesen, mijnheer Aptroot.

Even over Rijkswaterstaat. Uw pleidooi daarover is helder. Nu is het wel zo dat uw voorganger, de heer Hofstra, heeft gepleit voor verzelfstandiging van Rijkswaterstaat. Sterker nog, hij wilde het beheer van de wegen privatiseren. Begrijp ik nu dat de VVD dat voorstel echt achter zich heeft gelaten, in de zin dat het een onzakkige idee was, en dat de VVD nu voor deze route kiest?

De heer Aptroot (VVD):

Het aardige is dat een deel van die voorstellen van de heer Hofstra gewoon wordt uitgevoerd. Wij laten nu soms wegen aanleggen waarbij we het onderhoud voor 20 jaar aan private partijen geven. Dus dat kan heel goed. De VVD vindt wel dat het besluit waaraan we hoeveel geld uitgeven, de sturing en de eisen altijd bij de overheid moeten blijven. Het onderhoud, zoals het controleren van lichtmasten, kun je wel heel goed in de markt zetten.

De heer Monasch (PvdA):

Ik begrijp dus dat u er geen voorstander van bent om van Rijkswaterstaat een verzelfstandigde dienst te maken, zoals uw voorganger de heer Hofstra wel wilde?

De heer Aptroot (VVD):

Volgens mij geeft u het voorstel van de heer Hofstra niet goed weer. Het feit dat ProRail op afstand is gezet, is iets waarvan uw partijgenoot en toenmalig minister Netelenbos nog steeds vindt dat dit zo moet blijven. Als VVD hebben we er toen ook aan meegewerkt. Het begon met minister Maij; er zaten allerlei bewindslieden tussen en uiteindelijk is door minister Netelenbos de klap erop gegeven. Wij vinden dat het te ver op afstand is gezet. Elke dag ondervinden we daarvan de problemen. Essentiële infrastructuur die een monopolie inhoudt waarbij er geen keuze is voor de gebruikers en consumenten, en die helemaal betaald wordt door de overheid, moet je dicht bij de overheid houden.

De heer Monasch (PvdA):

Dat betekent dat in dit soort gevallen maar ook in andere gevallen – ik vind dit een zeer interessant debat en zal er straks ook mijn bijdrage aan leveren – verzelfstandiging voor u geen optie is; dat is te ver van de overheid af.

De heer Aptroot (VVD):

Dat hangt ervan af. Als de overheid iets doet wat allerlei marktpartijen ook kunnen doen, is het prima dat het weggaat. Ik ben blij dat we geen telefoonbedrijf meer hebben als overheid. Maar als er sprake is van een exclusieve overheidstaak die je niet kwijt kunt aan allerlei bedrijven die moeten kunnen concurreren en elke dag moeten knokken om het beste product tegen een scherpe prijs aan te bieden, dan moet je die niet overhevelen naar de markt.

Aptroot

De heer **Bashir** (SP):

Het was VVD-Kamerlid Johan Remkes die in 1995 het voorstel indiende om de Nederlandse Spoorwegen op te splitsen en op afstand te zetten. De SP was toen de enige die tegenstemde. Hoe kijkt de heer Aptroot terug naar dat voorstel? Was dat achteraf gezien niet een slecht voorstel?

De heer **Aptroot** (VVD):

Het was een reactie op wat de Europese Unie in 1991 voorschreef en wat in gang is gezet in 1992 door minister Maij-Weggen en daarna door minister Jorritsma en minister Netelenbos. Wij vonden dat een goed voorstel. Ik zeg u heel eerlijk: het splitsen van infrastructuur en goederenvervoer vinden wij nog steeds uitermate verstandig. We zouden willen dat het te grote marktaandeel van NS voor het goederenvervoer zou krimpen. Ze worden gehandhaafd klantvriendelijker als ze niet automatisch tot in lengte van jaren het monopolie houden. In het goederenvervoer zien we dat al. Op dit moment zijn er een stuk of tien personenvervoerders en zeventien goederenvervoerders in Nederland. Het is heel goed dat infrastructuur en vervoerders uit elkaar zijn gehaald. Maar dat de infrastructuur te veel op afstand is gezet, was niet goed. Echter, als na een aantal jaren blijkt dat een bepaald deel van een besluit niet goed uitpakt, moet je het anders en beter organiseren.

De heer **Bashir** (SP):

Ik vind het ontzettend positief dat de heer Aptroot nu erkent dat het besluit inderdaad niet goed was. Dat is natuurlijk mooi meegenomen. We moeten echter wel oppassen dat we nu niet dezelfde fout maken, bijvoorbeeld door organisatorische veranderingen tweeweg te brengen, zonder het doel te bereiken dat we nastreven, namelijk meer regie, meer zeggenschap en meer inzicht. Wat lossen wij nu op door ProRail onder te brengen bij Rijkswaterstaat, zonder structureel echt iets te veranderen, bijvoorbeeld door te bekijken hoe de vervoerder en de beheerder dingen samen kunnen oppakken en oplossen?

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Bashir zei dat hij het goed vindt dat ik erken dat het toenmalige besluit fout was. Nee, de VVD-fractie vindt één onderdeel van de besluitvorming in de jaren negentig fout, namelijk dat wij ProRail bij essentiële infrastructuur die helemaal door de overheid wordt betaald, via monopolies te veel op afstand hebben gezet. Wij vinden het uitermate goed dat wij ProRail en NS hebben gesplitst, want de prestaties van het spoor waren veel slechter toen het één groot bedrijf was. De punctualiteit was gemiddeld 10% slechter dan nu. De situatie was dus nog veel erger. Het heeft dus veel goeds gebracht, maar één onderdeel gaat wij terughalen: wij denken inderdaad dat ProRail dichterbij ons toe moet komen. De infrastructuur is onze eerste verantwoordelijkheid, want daar is er maar één van. Dat is een enorme verbetering, met name omdat het werk aan essentiële infrastructuur precies hetzelfde is, of het nou om wegen, vaarwegen of om spoor gaat.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb al gezegd dat ik heel positief ben over de beweging van de VVD in de richting van de SP.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik word haast ongerust!

De heer **Bashir** (SP):

Niet alleen de SP wil dat bijvoorbeeld ook NS dezelfde kant op gaat. Ook bijvoorbeeld de TU Delft concludeert dat het wellicht beter zou zijn om de twee bedrijven samen te voegen. Is de heer Aptroot bereid om dat door de commissie gesuggereerde onderzoek op te pakken, zodat wij kunnen bekijken of het inderdaad beter is om de twee bedrijven te integreren?

De heer **Aptroot** (VVD):

Dat is voor ons absoluut onbespreekbaar. Wij kunnen niet accepteren dat één van de 27 vervoerders die nu op het Nederlandse spoor rijden, het bezit krijgt van de hele infrastructuur en ook nog gaat bepalen of de collega's wel of niet kunnen rijden. Dat moeten wij niet doen. Dat is overigens ook in strijd met de EU-regelgeving. Ik heb veel kritiek op Europa, maar op dit punt heeft Europa groot gelijk. Wij zullen ook de buitenlanders veel meer op ons spoor moeten toelaten. Dan kan NS straks ook lekker doorrijden tot in Düsseldorf, Aken en dergelijke.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Gebruikt de huidige minister volgens de VVD-fractie al haar mogelijkheden om ProRail tot betere prestaties te dwingen?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja, dat doet de minister.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Hoe gaat u de kosten dekken van de door u voorgestelde reorganisatie en hoelang duurt die reorganisatie?

De heer **Aptroot** (VVD):

De kosten zijn op zich heel gering, want wij zijn de enige aandeelhouder. Als wij als enige aandeelhouder besluiten om de status van nv eruit te halen en om voorlopig met dezelfde mensen en systemen door te gaan, zou het heel goed zijn als deze minister ProRail geleidelijk en heel soepel in Rijkswaterstaat schuift. Zo worden nu ook twee ministeries onder leiding van deze minister heel soepel in elkaar geschoven. Dan kunnen wij het natuurlijke verloop gebruiken om weer naar een normale hoeveelheid mensen te gaan en wellicht ook om nog wat slimmere mensen aan te trekken. Per saldo zal dit heel goed gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik hoor twee dingen, ten eerste dat de minister echt niets meer kan doen dan wat zij nu doet en dat zij dus alleen een stempeltje kan zetten op die KPI's. Verder hoor ik dat de VVD-fractie eigenlijk geen idee heeft hoeveel dit gaat kosten of hoelang dit gaat duren. Hoe kan de VVD-fractie dan zeggen dat en op welke termijn dit echt een enorme verbetering van de werkzaamheden van ProRail zal geven?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik ga toch proberen om nog even aan GroenLinks uit te leggen hoe het werkt.

De **voorzitter**:

Nou, niet te lang.

De heer **Aptroot** (VVD):

Heel kort. Het gaat om een concessie, die bijvoorbeeld voor tien jaar geldt. Je kunt heel slim naar de toekomst

Aptroot

kijken, maar je zegt tegen ProRail of NS: teken allebei deze concessie, want dit verwachten wij de komende tien jaar van jullie. Als je na een halfjaar of na tweeënhalft jaar merkt dat er iets verandert en als je dan iets anders wilt, moet je met de hoed in de hand het volgende vragen: ik betaal wel alles en het is allemaal van mij, maar jij mag het tien jaar lang gaan doen; wil je alsjeblieft meewerken? Als wij als Kamer iets willen en als de minister vindt dat er iets moet gebeuren, moet de minister kunnen zeggen: zo gebeurt het. Dat kan met Rijkswaterstaat bij wegen en vaarwegen, maar bij het spoor kan dat helemaal niet. Dat moeten wij echt veranderen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De minister kan bij de concessie voor het hoofdrailnet dus wel degelijk veel beter opletten dan de vorige keer door goede KPI's en goede afspraken te maken. Dat is de heer Aptroot dus met mij eens. Van zijn voorstel zijn de termijnen, de kosten en de eventuele effecten onbekend.

De heer Aptroot (VVD):

Ik heb gezegd dat je natuurlijk moet opletten bij de concessie. Door de manier waarop het nu is geregeld, zit je er echter tien jaar aan vast. Als je morgen een andere eis hebt, mag je het vriendelijk vragen, maar daar kan iedere eis tegenover worden gesteld. Je bent tien jaar lang niet meer de baas. Je betaalt alles en je bent eigenlijk eigenaar. Wie is er dan zo gek om tegen een ander te zeggen: jij mag tien jaar lang alles beslissen?

Voor wat betreft de kosten wijs ik erop dat wij naar minder mensen gaan en dat het aantal gebouwen minder zal kunnen worden doordat er wordt ingeschoven. De kosten worden in een aantal jaren afgebouwd en er komen alleen maar kostenbesparingen; wij zullen dus budget overhouden.

De heer Haverkamp (CDA):

Op de vraag van mevrouw Van Tongeren antwoordde de heer Aptroot dat de minister alle sturingsinstrumenten die zij heeft, voldoende inzet. De commissie komt tot een andere conclusie. Hoe legt de heer Aptroot dat uit?

De heer Aptroot (VVD):

De commissie schrijft bijvoorbeeld dat via de concessie veel meer zou kunnen worden gestuurd. Dat is waar, maar dat kan alleen op het moment dat er een nieuwe concessie wordt uitgegeven. Wij kunnen dat nu dus doen bij de NS en straks bij ProRail, maar daarna sta je weer tien jaar met de handen in de lucht. Een moment één keer in de tien jaar is naar mijn mening onvoldoende. Overigens ben ik van mening dat er ook wel eens wat mag gebeuren aan de kernprestatie-indicatoren. Het Rijk kan wat meer initiatief nemen tegenover de bedrijven.

De heer Haverkamp (CDA):

Voorzitter. Ik begrijp uw zorg met het oog op de klok en daarom zal ik niet alle kernprestatie-indicatoren met de heer Aptroot langslopen. Ik heb echter een concrete vraag over het bezoldigingsbeleid van de directie. De heer Aptroot heeft daarbij een aantal kritische kanttekeningen geplaatst. In het verlicht structuurregime is het bezoldigingsbeleid het voorrecht van de aandeelhouder en de minister is de aandeelhouder. Hoe kan dan worden verklaard dat wij een jaarverslag krijgen, goedgekeurd door de aandeelhouder – "uw minister" – waarin dingen staan

waarvan zij achteraf zegt dat het toch anders had moeten gaan? Dan heeft zij de dingen toch niet goed in de hand?

De heer Aptroot (VVD):

Nadat ik als eerste in de Kamer heb gezegd dat de salarissen niet verder omhoog mogen gaan, heeft de minister gezegd dat in de vergadering van aandeelhouders zou worden tegengestemd. Zij moet dan wel regelen dat dit kan. Overigens wijs ik erop dat de nieuwe president-directeur die is aangesteld toen deze minister al was aangekomen, geen bonusregeling krijgt en binnen de maximumnorm wordt betaald. Wij spreken nu over contracten van mensen die er al langer werken. Die zijn onder een minister van een andere partij tot stand gekomen, maar die noem ik nu niet. Zij hebben bepaalde rechten, maar ik ben van mening dat de aandeelhouder tot het uiterste moet gaan. Ik wil die ellende in de toekomst niet. Als het gewoon ambtenaren zouden zijn van Rijkswaterstaat, dan kregen zij een fatsoenlijk salaris, geen bonussen en was er geen raad van commissarissen die daar met ons belastinggeld mooi weer speelt.

De heer Haverkamp (CDA):

Wij spreken niet over de toekomst, maar over een rapport van de commissie die in opdracht van de Kamer heeft geëvalueerd wat beter kan. Zij komt tot de conclusie dat de minister de regie onvoldoende oppakt. De heer Aptroot zegt namens de VVD dat de minister dat wel voldoende doet. Ik constateer dat op een concreet punt waarover zijn fractie teleurgesteld is, de minister achteraf als aandeelhouder de dingen doet die zij vooraf als aandeelhouder had moeten regelen.

De heer Aptroot (VVD):

Nu even heel scherp. In het jaarverslag staat het voornemen om de bonussen af te schaffen en het salaris te verhogen. De minister doet dit niet. Het rapport van de commissie heeft betrekking op de periode tot 2010. In die jaren was niet deze minister verantwoordelijk, maar haar voorganger. Ik houd niet zo van naming-and-shaming, maar als de heer Haverkamp kritiek heeft, dan heeft die betrekking op "hun" minister Eurlings.

De heer Haverkamp (CDA):

Allereerst is de heer Eurlings in dienst van de Kroon, dus het is "onze" minister Eurlings geweest. Het ging over de contracten toen, maar het jaarverslag gaat over de aanpassing van de contracten. De heer Aptroot weet ook dat in het verlicht structuurregime het bezoldigingsbeleid het voorrecht is van de aandeelhouder en niet van de raad van commissarissen. En wie is de aandeelhouder? Dat is "onze" minister Schultz.

De heer Aptroot (VVD):

Nu gaat het weer goed. Het is heel fijn dat nadat de VVD-fractie als eerste aan de bel trok over dat voornemen om de bonussen om te zetten in een hoger salaris, de hele Kamer zei: dat vinden wij niets. Minister Schultz heeft direct gezegd dat zij dat niet zal accepteren.

De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. U zou moeten lachen als ik naar voren kom om een interruptie te plaatsen.

De voorzitter:

Ik straal helemaal.

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):
Ik lach wel, hoor.

De heer **Verhoeven** (D66):
Dat zal u zo vergaan.

De heer **Aptroot** (VVD):
Is dat een belofte of een dreigement?

De heer **Verhoeven** (D66):
Volgende vraag. Ik vind uw betoog interessant. En ik vind ook dat de minister als aandeelhouder – dé minister, van dé Kroon – inderdaad lang niet alles goed heeft gedaan. Maar even verder over de oplossingen. U zegt dat het destijds een goede keuze was om van de NS en ProRail twee eenheden te maken, dus om ze uit elkaar te halen en er twee bedrijven van te maken. Ik ben dat met u eens. Maar vervolgens zegt u dat het met ProRail toch niet helemaal goed gaat; deze aandeelhoudersconstructie is niet handig, dus laten we hem ergens anders bij zetten. Eerst is het knippen dus goed geweest, nu wilt u hem gaan plakken aan een andere organisatie. Dat is toch niet helemaal slim?

De heer **Aptroot** (VVD):
Er is een groot verschil tussen uit elkaar halen, zodat je een vervoerder krijgt en een partij die over de essentiële infrastructuur gaat, en heel slim, zakelijk en efficiënt de verschillende infrastructuurclubs bij elkaar zetten. We hebben dit overigens gedaan met drie soorten essentiële infrastructuur; alle drie zitten ze in Rijkswaterstaat, alleen de vierde, ProRail, is op afstand gezet. Dat onderdeel van het pakket van de jaren negentig vinden wij slecht, dus wij willen dat het daarbij wordt ondergebracht.

De heer **Verhoeven** (D66):
Dan maak je dus één heel grote organisatie, en dat terwijl wij hebben geconstateerd dat juist het inzicht in allerlei stromen ook belangrijk is, evenals transparantie of doorzichtigheid. De commissie heeft dat ook geconstateerd. De aansturing is dan misschien simpeler, maar de manier waarop wordt aangestuurd en het zicht erop niet, want de budgetten voor de verschillende elementen – waterwegen, gewone wegen en spoor – gaan natuurlijk ook weer allemaal door elkaar lopen. Hoe kan de Kamer dat dan goed controleren? De commissie heeft juist gezegd dat het schuiven van die budgetten een van de dingen is die zonder toestemming van de Kamer zijn gebeurd.

De heer **Aptroot** (VVD):
Wat dat betreft, ben ik zeer positief over Rijkswaterstaat, die binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu een baten-lastendienst is. Als je ergens goed kunt terughalen wat er per project wordt uitgegeven, wat de overhead per project is en de bestedingsrichting, is dat volgens mij bij Rijkswaterstaat. Als hij dat voor drie essentiële soorten infrastructuur kan doen, denk ik dat hij dat ook heel goed en efficiënt voor de vierde soort kan doen. Ik heb daar dus vertrouwen in. Ik neem er kennis van dat de heer Verhoeven dit ook bij het ministerie wil onderbrengen; niet als onderdeel of vierde poot bij Rijkswaterstaat, maar daarnaast.

De heer **Verhoeven** (D66):
Nog een andere, wat meer specialistische vraag over opschalen en almaar grotere organisaties neerzetten. Ik heb

ook iets gezegd over het aanbesteden. De commissie zegt dat er grotere gebieden moeten worden gemaakt. De VVD zegt dat er een grotere organisatie moet worden gemaakt. Mijn zorg is dat je zo alleen maar grotere pakketten en grotere opdrachten krijgt, waardoor het lageprijsmechanisme een nog grotere rol gaat spelen, en waardoor die heel lange termijn waarover wij allen praten juist nóg verder uit beeld raakt. Hoe gaat dat geregeld worden in het voorstel van de heer Aptroot?

De heer **Aptroot** (VVD):
Ons voorstel gaat niet over hoe groot het pakket moet worden, of welk gebied je voor onderhoud in de markt zet. Ik ben het met u eens dat we ervoor moeten oppassen dat er steeds maar wordt opgeschaald. Er zijn nu drie aannemingsbedrijven die het werk vooral doen; ik ben het met u eens dat we altijd de klos zullen zijn als we er straks maar een overhebben. Overigens zie ik dat Rijkswaterstaat elk jaar met een paar honderd medewerkers minder eindigt dan waarmee hij het jaar begon. Die tendens is juist gericht op efficiënter werken; de kennis moet in huis zijn, maar verder moet allerlei uitvoerend werk in de markt worden gezet. Dat werkt goed en het gaat financieel ook steeds gunstiger. Ik zou dat voor het spoor ook graag willen.

Ik zou een onderbouwing van de commissie willen zien van haar voorstel om het aandeelhouderschap van de NS bij Infrastructuur en Milieu onder te brengen. Wat zijn de effecten daarvan? Geeft dat inderdaad meer sturing, of zou een en ander juist meer door elkaar gaan lopen?

Het volgende over ERTMS en de meerkosten, die volgens de commissie 900 mln. zouden zijn en niet 2,5 mld., zoals ProRail en Decisio berekenden. Ik zeg niet "slechts 900 mln.", maar het verschil tussen 2,5 mld. en 900 mln. is spectaculair en daarom uiterst interessant. Ik wil van de commissie weten of die stelling alleen is gebaseerd op het onderzoek van de TU Delft. Ik sla deze wel hoog aan, maar bij zo'n groot verschil vind ik één mening wel wat heftig. Hoe komen wij erachter wat het echt kost? Vindt de commissie dit echt voldoende, of wil zij dit toch nog een keer laten narekenen, dus vindt zij een second opinion nodig? Over de varianten van ERTMS vind ik het stuk van de commissie duidelijk. Maar uit commentaar van derden, waaronder de NS – en die zou ik niet willen passereren, omdat zij ook die treinen met ERTMS moeten uitrusten – blijkt dat er toch nog moet worden getest en dat er nog moet worden gekeken naar versies. Het is kennelijk nog niet helemaal betrouwbaar. Hoe moeten wij dit plaatsen? Vooral vraag ik de commissie het volgende. Hoe zorgen wij ervoor dat wij zo snel mogelijk, maar wel echt volstrekt verantwoord, een besluit kunnen nemen over de vraag of wij moeten doorgaan met een verhoging van de veiligheid her en der middels een verbetervariant van ATB, zoals de minister voorstelt? Of zouden we ook het Programma Hoogfrequent Spoor niet even in de ijskast moeten zetten om in het kader van de discussie over ERTMS en een alternatief goederenspoor te bekijken of het anders moet, omdat we toch allerlei investeringen stoppen?

Dan kom ik op mijn laatste punt.

De **voorzitter**:
U moet nu echt afronden.

Aptroot

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja, ik rond af. Ik heb een laatste punt over de Tweede Kamer zelf. Er is namelijk ook een aanbeveling die over ons gaat. De vierde aanbeveling luidt dat de Kamer de eigen vragen moet afwegen tegen het langetermijnperspectief. Ik lees hierin een beetje dat wij de laatste jaren te veel op incidenten hebben gereageerd. Ik hoor graag van de commissie of zij dit inderdaad vindt. Het is goed als wij onszelf eens een spiegel voorhouden. Ook vraag ik de commissie of zij gedachten heeft die zij aan de Kamer, aan alle collega's dus, wil meegeven, los van alle feiten die zij wil weten in het debat met de commissie. Wat raadt de commissie de Kamer aan, zodat zij de komende jaren zo verstandig mogelijk met het spoor kan omgaan?

Dan heb ik nog een allerlaatste vraag. De commissie heeft een stevig rapport geschreven met harde conclusies. Is zij verrast over de uitkomst?

□

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

Voorzitter. Allereerst dank ik alle commissieleden en hun ondersteuning voor het uitvoerige onderzoekswerk dat zij het afgelopen jaar hebben verricht. De inspanningen hebben een aardig onderzoek opgeleverd, waarmee wij de discussie over de toekomst van het spoor met de minister kunnen aangaan. Voordat wij toekomen aan het debat met de minister en ik mijn conclusies namens de PVV-fractie trek over de toekomst van het spoor, zal ik de commissie nog wat vragen stellen over het verleden, dat in dit onderzoek uitvoerig is bestudeerd.

Het blijkt weer dat de Nederlandse ambitie om iedere keer het beste jongetje van de Europese klas te willen zijn, ook hierbij verkeerd heeft uitgepakt. De commissie stelt dat Nederland heeft gefunctioneerd als een soort testlab voor de ontwikkeling van ERTMS op de HSL-Zuid en de Betuweroute. Zeker in het geval van de HSL-Zuid is voor iedereen duidelijk hoe dit heeft uitgepakt. Er was sprake van veel technische onvolkomenheden, die in Nederland voor het eerst aan het licht kwamen, en er waren forse kostenoverschrijdingen, zo stelt de commissie. Hierop gaat zij vervolgens niet nader in. Daarom vraag ik de commissie wat de precieze hoogte is van de kostenoverschrijdingen die in deze begintijd zijn gemaakt. Kan de commissie een indicatie geven van de winst die behaald had kunnen worden, indien deze trajecten voorzien waren van een reeds bekend systeem, bijvoorbeeld hetgeen in Frankrijk gebruikt werd voor de tgv?

Men dacht dat middels ERTMS treinen ongehinderd door heel Europa konden rijden, maar nu blijkt dat ieder land afzonderlijk net andere eisen stelt en dat voor iedere trein afzonderlijke toegangscertificaten behaald moeten worden. Ook dit punt blijft enigszins onderbelicht in het rapport. Daarom heb ik ook hierover wat ophelderingsvragen aan de commissie. Wanneer werd duidelijk dat de aanname dat ERTMS een universeel, Europees systeem zou worden, niet opging? Wanneer is de Kamer hiervan voor het eerst op de hoogte gesteld? Kan de commissie een indicatie geven van de kosten die de rompslomp van certificering ieder jaar met zich meebrengt voor de Nederlandse goederenvervoerders?

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is verkiezingstijd, althans daar lijkt het op. Ik ben helemaal in de war van het betoog van de heer De Jong. Hij zegt namelijk dat hij zo teleurgesteld is over het feit dat al-

le landen verschillende toegangscertificaten enzovoorts verlenen en dat er, kortom, allemaal landen zijn die op een verschillende manier omgaan met ERTMS. Daarom is het juist zo'n goed idee om dit op een Europees niveau te regelen. Dan kunnen al die treinen met al die mensen naar al die prachtige landen zonder alle beperkingen. Hoor ik de heer De Jong nu zeggen dat het beter zou zijn om dit op Europese schaal goed te regelen in plaats van dat al die afzonderlijke landjes dat alleen regelen?

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

Het kan de heer Verhoeven toch niet zijn ontgaan dat de PVV het niet langer accepteert dat Nederland als een soort provincie van Europa functioneert? Nee, wij willen het dus helemaal niet op Europees niveau aanpakken. Wij willen ervoor zorgen dat Nederland over zijn eigen spoor kan gaan en zelf kan beslissen hoe het omgaat met ERTMS. De heer Verhoeven probeert mijn woorden te vertalen naar een soort eurofiel betoog, omdat Europa bij zijn partij hoog in het vaandel staat. Bij ons staat Europa niet hoog in het vaandel. Aan de hand van dit rapport zien wij weer dat Nederland erin geslaagd is om het beste jongetje van de klas te zijn.

De heer **Verhoeven** (D66):

Mijnheer De Jong, u wilt dus dat er geen goed veiligheidssysteem op Europese schaal komt? Met zo'n systeem kunnen treinen heel makkelijk studenten en andere mensen vervoeren door heel Europa. U wilt dus liever dat alle landen hun eigen regeltjes houden zodat grensoverschrijdend verkeer nog lastiger wordt?

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

Nee. Als Nederland een systeem wil, moet het daar goed over nadenken. Nederland is als een haantje-de-voorste direct in het ERTMS-verhaal gedoken – dat zou het beste systeem zijn – met alle problemen van dien. Doordat Nederland er meteen insprong – dat heeft veel geld gekost – zijn er pas later fouten ontdekt. Nederland is een soort testlab gebleken. Dat willen wij niet meer voor de toekomst.

Wij zijn niet tegen de komst van ERTMS. De strategie van ProRail en NS ten opzichte van ERTMS is echter uiterst defensief, zo concludeert ook de commissie. Mede hierdoor is het niet mogelijk om nog voor 2020 hoogfrequent te rijden. ERTMS kan immers voor die tijd niet op alle PHS-corridors worden ingebouwd. Zelfs al zou de infrastructuur voor die tijd van ERTMS zijn voorzien, dan nog is het de vraag of NS dit wel wil benutten. Bij de Hanzelijn blijkt inmiddels dat dit niet de intentie van NS is. NS weigert vooralsnog om haar treinen van ERTMS te voorzien. Dit roept de nodige vragen op. Stel dat wij zouden besluiten om het advies van de commissie volledig op te volgen en ERTMS op het hoofdrailnet uit te rollen, hoe verzekeren wij ons er dan van dat NS haar treinen daadwerkelijk voorziet van ERTMS en het ook benut? Ten aanzien van de Hanzelijn is de vraag welke mogelijkheden wij hebben om NS effectief aan te spreken op het niet-nakomen van de ambitie om sneller te rijden. Of staan wij volgens de commissie op dit punt machteloos?

Verder wil ik nog ingaan op de kosten en baten van ERTMS. De commissie stelt in haar rapport dat met de uitrol destijds 10 mld. gulden kon worden bespaard op spooruitbreidingen. Uiteraard heb ik gevraagd om een update van dit bedrag. Daar kon de commissie echter niet op antwoorden. Zij stelt wel dat op basis van gerealiseer-

De Jong

de kosten van recente projecten, deze aanname nog onverminderd opgaat. De vraag is dan welke projecten er recentelijk zijn uitgevoerd of nog in uitvoering zijn die op basis van de eerdere berekening overbodig waren. Stel dat wij nu besluiten tot invoering van ERTMS, welke projecten kunnen dan eventueel geschrapt worden?

Ik kom bij het eindsaldo. Pakt dit positief of negatief uit? Aan de ene kant stelt de commissie dat er meer geld naar het onderhoud van het spoor moet. Aan de andere kant stelt zij dat er middels een robuuster spoor een hoop wissels kunnen verdwijnen. Door ERTMS landelijk uit te rollen kunnen er forse baten behaald worden. Het is mij echter niet geheel duidelijk hoe deze conclusies zich tot elkaar verhouden. Stel dat wij de conclusie van de commissie opvolgen, moet er dan per saldo geld bij of kan er juist geld bespaard worden?

Ik sluit af met de rol van ProRail en NS. Hoewel dit onderzoek zich vooral gericht heeft op de onderhoud- en innovatiekant van het spoor, komt de discussie over de structuur waarop het Nederlandse spoor is ingericht ook ter sprake. Het is natuurlijk evident dat het paarse kabinet in 1995 een historische fout begaan heeft door ProRail en NS op te splitsen en op afstand te plaatsen van het Rijk. Het is zaak om de puinhopen van Paars op te ruimen. De PVV is dan ook van mening dat ProRail moet worden opgeheven en dat de taken moeten worden ondergebracht bij het Rijk. ProRail heeft bewezen een logge, inefficiënte en geldverslindende organisatie te zijn. De aanhoudende chaos op het spoor en de perverse bonuscultuur van de laatste jaren illustreren dat de splitsing nooit had moeten plaatsvinden. ProRail heeft genoeg tijd gehad zich te bewijzen. Naar de mening van de PVV heeft men hierin gefaald. Wij willen van de commissie duidelijk weten hoe zij hiertegenover staat. Daarnaast moet ook de discussie over het functioneren van NS op een stevigere basis op de politieke agenda worden gezet. De PVV wil dat de minister meer regie krijgt over NS. Hoe staat de commissie tegenover het weer samenvoegen van ProRail en NS en het weer volledig onder de verantwoordelijkheid en zeggenschap van het Rijk terugbrengen daarvan? Welke van de vandaag in de Kamer naar voren gebrachte varianten hebben daarbij de voorkeur van de commissie? Ik krijg hierop graag een heldere en duidelijke reactie.

De heer **Bashir** (SP):

De heer De Jong vraagt hoe de commissie aankijkt tegen het samenvoegen van NS en ProRail en het weer pakken van de regie door de overheid. Diezelfde vraag wil ik aan de PVV-fractie stellen. Hoe kijkt de PVV-fractie daarnaar?

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

Ook in de voorgaande debatten hierover heeft de PVV-fractie altijd naar voren gebracht dat ze wil dat er meer regie komt en dat de minister meer invloed kan uitoefenen op het spoorbeleid. We willen dus ProRail opdoeken en terughalen. Voor NS willen we de juiste oplossing. Ons idee zou zijn om dat allemaal onder één hand te brengen, maar het is nog niet helemaal duidelijk wat de gevolgen daarvan zijn en hoe je dat het beste zou kunnen aanpakken. De heer Bashir heeft in het verleden een motie ingediend, die is aangehouden, voor een quickscan met betrekking tot het samenvoegen van NS en ProRail. Ik wil de commissie vragen hoe zij hiertegen aankijkt. Daarna wil ik aan de hand van wat de commissie naar voren brengt en van de wensen van de Kamer hierover het debat met de minister aangaan. Daarvoor is het wel nodig en heel

belangrijk dat er bijvoorbeeld een quickscan wordt uitgevoerd of dat in ieder geval door het ministerie duidelijk wordt gemaakt hoe dat het beste zou kunnen. Maar meer regie is noodzakelijk.

De heer **Bashir** (SP):

De PVV-fractie wil dus, in tegenstelling tot de VVD-fractie, gewoon naar de beste oplossing kijken, namelijk ervoor zorgen dat de overheid de regie teruggpakt die nodig is om het spoor weer zodanig te maken dat het er voor de reiziger is en niet voor een paar zakkenvullers aan de top. Begrijp ik dat zo goed?

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

Absoluut. We hebben dat in de voorgaande debatten naar voren gebracht. We hebben al eerder onze kritiek geuit met betrekking tot ProRail. We hebben er verschillende moties over ingediend en dit verschillende keren in debatten naar voren gebracht. ProRail heeft meer dan genoeg tijd gehad om zijn puinhopen op te ruimen en om een beter beleid te voeren. Naar onze mening is ProRail daarin niet goed genoeg geslaagd. We zoeken inderdaad naar de beste oplossing voor de reiziger op het spoor.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De PVV-fractie en de CDA-fractie delen met elkaar dat ze de beste oplossing willen voor de reiziger op het spoor. Die oplossing is niet: nu allerlei organisaties door elkaar gaan husselen. De commissie constateert dat de sturingsmogelijkheden die de minister heeft, onvoldoende worden benut. Denkt de heer De Jong niet dat het verstandig is om eerst die te benutten voordat je een hele reorganisatie in gang gaat zetten?

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

Voor ons is het niet of-of, maar en-en. We vinden dat de minister haar bevoegdheden maximaal moet benutten en dat er tegelijkertijd voor ProRail en NS een juiste oplossing moet worden gezocht. We hebben zojuist al aangegeven wat we willen. Dat zal terugkomen in het debat met de minister. We willen goed inzichtelijk hebben wat het betekent als je het samenvoegt. Is dat de juiste en de beste oplossing? De PVV-fractie neigt daar wel naar, absoluut. Dat hebben we in eerdere debatten ook al gezegd. Het zou echter goed zijn als ook de commissie zich daarover uitspreekt. Het debat van vandaag gaat er ook over dat we van de commissie een advies op bijvoorbeeld dit punt krijgen, zodat we het debat daarover in alle openheid met de minister kunnen aangaan.

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

Bij ons is het niet of-of maar en-en. De minister moet haar bevoegdheden maximaal benutten en tegelijkertijd moet voor ProRail en NS de juiste oplossing worden gezocht. Wij hebben zojuist al aangegeven wat wij willen. Dat zal zo meteen terugkomen in het debat met de minister. Wij willen goed inzichtelijk hebben wat het betekent als je ze samenvoegt. Is dat de beste oplossing? Wij van de PVV neigen daartoe. Absoluut. Dat hebben wij ook al in eerdere debatten gezegd, maar het zou goed zijn als de commissie zich daar ook over uitspreekt. Daar gaat het debat vandaag ook over. Daar willen wij een advies over krijgen van de commissie, zodat wij daar in alle openheid het debat met de minister over kunnen aangaan.

De Jong

De heer **Haverkamp** (CDA):

De voorstellen van de heer De Jong zouden erin kunnen eindigen dat de minister verantwoordelijk wordt voor de complete aansturing van NS en ProRail. De minister is nu onder andere verantwoordelijk voor het bezoldigingsbeleid van de directie, wat haar voorrecht is als aandeelhouder van dat bedrijf. Dat is een klein puntje. De heer De Jong heeft in dat verband moties ingediend en toch keurt de minister als aandeelhouder een jaarverslag goed waarin staat dat er loonsverhoging is. Als de minister niet eens het bezoldigingsbeleid van de directie kan vaststellen, kan het aansturen van NS en ProRail dan wel?

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

Wij moeten dus naar een systeem toe waarin de minister maximale invloed kan uitoefenen als de Kamer dat wenst. In de PVV-motie wordt ertoe opgeroepen om op te houden met die bonussen. Die slaan immers tien keer nergens op, want op het spoor gaat het niet goed. Het is niet uit te leggen dat reizigers in de winter urenlang op een perron staan te bevriezen en constant in overvolle treinen zitten, terwijl allerlei bestuurders ontzettend veel geld binnenhalen. Daar zou de minister sneller en adequater op moeten kunnen reageren, zeker als de Kamer dat wenst. Wij moeten dus naar een systeem waarin de regie teruggaat naar de minister. Daar is zo meteen ook een debat met de minister voor noodzakelijk.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Mijn punt is juist dat de minister hierin de regie heeft. Als aandeelhouder stelt zij onder het verlicht structuurregime het bezoldigingsbeleid vast. Wij constateren beiden dat dat niet goed gegaan is. Hoe garandeert de heer De Jong dat het wel goed gaat als NS en ProRail beide onder directe aansturing van de minister vallen?

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

Het lijkt nu net of ik de minister heb opgeroepen om iets goed te keuren waar de PVV op tegen is. Dat is niet het geval. Wij zeggen juist tegen de minister: pak dat signaal van de Kamer op. Als de minister dat niet doet ...

De **voorzitter**:

Maar dat is niet wat de heer Haverkamp bedoelt.

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

Ik ga over mijn eigen antwoord. Dat is absoluut wel een antwoord op de vraag.

De **voorzitter**:

Ik zag de heer Haverkamp nee schudden, vandaar.

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

Het punt is: als de Kamer ziet dat de minister iets anders doet dan wat de Kamer wenst, dan heeft de minister een probleem.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik deel met de heer De Jong dat er een duidelijke vraag lag van de Kamer. Onder het verlicht structuurregime heeft de minister de mogelijkheid om die vraag in te vullen, maar dat heel kleine stukje in de hele aansturing van het bedrijf lukte niet. Als dat al niet lukt, wat is dan de garantie dat het aansturen van die heel grote bedrijven, inclusief dienstregelingen en dergelijke, door het ministerie straks wel lukt?

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

Dat zeggen wij juist. Tijdens de debatten hebben wij dat ook aangegeven. Wij vinden dat de minister het aan de Kamer moet uitleggen en moet laten zien waar het is mis gegaan als blijkt dat de minister niet op de juiste manier uitvoert wat de Kamer wenst. Wij vinden dat de minister de bonuscultuur dus kei- en keihard moet aanpakken, omdat het niet te verkopen is dat je mensen als haringen in een ton propt en tijdens de winter aan de kant laat staan vanwege urenlange vertragingen, terwijl allerlei figuren ontzettend veel geld in hun zak steken. Daar zijn wij niet voor.

□

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Het is een mooi stukje programmering om zo vlak voor de dinerpauze als laatste van een lange rij het woord te mogen voeren over dit belangrijke onderwerp.

In het rapport Wissel op de toekomst heeft de commissie met mevrouw Kuiken als voorzitter en verder de leden Van Bommel, Bosman, Van Hijum en Jansen uitstekend werk geleverd. De PvdA-fractie is de commissie daar zeer erkentelijk voor. De PvdA-fractie is ook zeer erkentelijk voor al het ondersteunende werk dat de ambtelijke staf aan de commissie heeft geleverd. Een woord van lof gaat ook uit naar de collega's Aptroot en Slob, de initiatiefnemers voor dit onderzoek. Dank daarvoor. Onthoud dit maar, want zo vaak zal dit niet gebeuren. Ik zie de heer Aptroot al meteen twitteren dat hij een compliment krijgt van de Partij van de Arbeid.

De conclusies van dit rapport onderschrijven de noodzaak die indertijd werd ingezien. Het zijn alarmerende conclusies. Het rapport Wissel op de toekomst leest als een lange motie van wantrouwen over het gevoerde beleid en de staat van het huidige beleid. Het bevat alarmerende conclusies over het onderhoud, de investeringen, de aansturing, het geschuif met geld, de slechte informatievoorziening en zelfs over het al dan niet volledig informeren van de Kamer. Het eindoordeel zal vallen na het debat met de minister, maar met het rapport laadt niet alleen de minister maar ook de Kamer een grote verantwoordelijkheid op zich. De Kamer heeft met het instellen van deze commissie een grote verantwoordelijkheid genomen. De informatie ligt nu op tafel. Durft de politiek ook echt, om in termen van de commissie te spreken, een wissel op de toekomst te trekken? Hobbelen we na dit rapport weer van incident naar incident, van winter naar winter en van mediahype naar mediahype? Of voelt de Kamer zich verantwoordelijk om na het debat met de minister knopen door te hakken? Dat kan. Wat betreft de Partij van de Arbeid gebeurt dat uiterlijk in de volgende kabinetsformatie en zo mogelijk nog eerder.

Voor de Partij van de Arbeid staan in dit rapport drie conclusies centraal. Ten eerste wordt er te weinig geïnvesteerd. Eenvoudige getallen spreken boekdelen. In plaats van 175 kilometer spoor wordt er slechts 100 kilometer spoor per jaar vernieuwd. In plaats van 180 wissels worden er slechts 130 wissels per jaar vernieuwd. Je kunt wachten op de problemen, weer of geen weer. Ten tweede leidt de marktwerking in de aanbestedingen tot plakwerk, concurrentie op prijs ten koste van kwaliteit. Privatisering is letterlijk en figuurlijk kortbaanwerk geworden. Het langetermijnonderhoud is door kortzichtig marktdenken in de knel gekomen. Ten derde zijn er te veel plannen die door diverse spelers naar eigen inzicht en goed-

Monasch

dunken worden ingevuld. Het rapport schetst een beeld van een minister die haar verantwoordelijkheid ontloopt en van concessies die te rigide blijken te zijn. Inspelen op nieuwe ontwikkelingen of actuele vragen verloopt uiterst moeizaam.

We zullen met de minister het debat voeren over al deze punten, maar we hebben nog een aantal vragen aan de commissie ter verduidelijking of om een aantal zaken in de Kamer nog een keer met elkaar door te spreken. Zo concludeert de commissie dat het onderhoudsbudget als begrotingsreserve wordt gebruikt, dat er geld naar wegen wordt geschoven en dat de minister de Kamer daarover onvoldoende heeft geïnformeerd. Waaruit blijkt nu precies dat dit budget, zoals de commissie stelt, wordt gebruikt als een buffer om begrotingstegenvallers op te vangen? Is er echt geld van spoor naar weg geschoven? Gebeurt dit ook andersom? De cruciale vraag is: is dat geld ook weer boven water? Waarom heeft de commissie gekozen voor de aanduiding "onvoldoende geïnformeerd"? Wat is de reactie van de commissie, nadat daar verschillende discussies over zijn geweest in de media, op de stelling van de minister dat de beweringen van de commissie in haar rapport niet zouden kloppen? Is hier nog steeds sprake van een meningsverschil tussen de commissie en de minister?

Ik kom op het onderhoud. De belangrijkste conclusie is dat Nederland internationaal goed presteert. Dat mag ook wel eens gezegd worden. Op het gebied van het onderhoud worden volgens de commissie echter grote risico's genomen omdat een duidelijke langetermijnvisie ontbreekt. Om die reden maakt de commissie zich ernstige zorgen over het behoud van de hoge spoor kwaliteit.

Volgens de commissie vervangt ProRail jaarlijks ongeveer de helft minder spoor en twee derde minder wissels dan bijvoorbeeld Zwitserland. Hoe lang is dit proces al gaande? Er is sprake van een lage vervangingsgraad. Vroeger werd per jaar meer dan 100 kilometer vervangen. Hoe lang is dat al gaande? Wat zijn de belangrijkste oorzaken daarvan? Ik refereerde er in mijn inleiding al aan: wat is volgens de commissie de belangrijkste oorzaak van het feit dat in plaats van 175 kilometer er slechts 100 kilometer vernieuwd wordt, en dat in plaats van 180 wissels er slechts 130 wissels vernieuwd worden? Op welke termijn kan dit problemen gaan geven met betrekking tot de veiligheid? Of zijn we inmiddels al zover dat deze achterstand in vernieuwing al tot grote problemen met de veiligheid heeft geleid? Is een symptoom daarvan bijvoorbeeld datgene wat we in april hebben gezien? Zijn ook daardoor de problemen op het spoor in de winter voor een deel te verklaren? Staan die in relatie tot elkaar? Het is buitengewoon belangrijk om te weten of we alleen al om die reden die investeringen alsnog zouden moeten doen en zouden moeten versterken. Kan de commissie uiteenzetten wat de uitwerking is van de aanbesteding van het onderhoudswerk – feitelijk zijn maar vier grote concerns in staat om het onderhoud te verrichten – waarbij vooral wordt geconcurrerd op prijs en niet op kwaliteit? Zou de commissie nog wat beeldend materiaal kunnen aanleveren in de beantwoording? Wat adviseert zij voor de toekomst? Moet ProRail volgens de commissie zelf regulier onderhoud in eigen hand nemen?

Namens de PvdA-fractie gaf ik in mijn inleiding al aan dat er met dit rapport een bijzondere verantwoordelijkheid bij deze Kamer ligt. Hoe kijkt de commissie ertegenaan dat er sinds de werkgroep ProRail van de Tweede Kamer in 2005 blijkbaar weinig is veranderd in de spoor-

sector? Waar zit het taaie facet? Graag hoor ik nog een keer een advies van de commissie dat we kunnen meenemen naar het debat met de minister. Het zou immers niet mogen gebeuren dat de Kamer in 2019 refereert aan de prachtige commissie-Kuiken uit 2012, terwijl er in 2019 nog steeds dezelfde conclusies worden getrokken. Waarom heeft de minister indertijd niet doorgepakt? Ik stel deze vraag niet om te jij-bakken, maar ik wil er voor de komende weken en maanden van leren. De commissie stelt dat de minister geen incidentenminister moet zijn. Zij waagt zich echter niet aan de vraag wat er structureel moet veranderen. Welke concrete maatregel zou volgens de commissie als eerste moeten worden genomen waarmee de minister kan tonen dat zij haar systeemverantwoordelijkheid neemt in plaats van dat zij weer van incident naar incident gaat?

Tot slot op het punt van de sturing. Bij aanbeveling 8 stelt de commissie dat de aansturing van ProRail minder diffuus moet worden. Ik geloof dat iedereen het daar wel over eens is. Met respect voor de commissie, de aanbeveling die zij vervolgens zelf doet, is ook tamelijk diffuus. Ik wil graag dat zij aanbeveling 8 verduidelijkt in het debat morgen.

Ik kom te spreken over ERTMS. De commissie stelt vast dat er voldoende aanknopingspunten zijn om het Europese veiligheidssysteem de komende jaren uit te rollen in Nederland. Een van de belangrijkste onderbouwingen daarvoor is het rapport van de TU Delft en het feit dat in Denemarken en België het systeem versneld wordt ingevoerd. Zijn er al resultaten bekend op basis waarvan is in te schatten of een complex systeem als het Nederlandse spoor ook klaar is voor deze grootschalige uitrol? Er is namelijk toch een verschil met een aantal andere landen dat de commissie aanhaalt. Zijn wij er klaar voor gezien het complexe karakter van ons spoor? De commissie stelt dat de spoorsector huiverig is en verwijst naar de hsl en de Betuweroute. Zijn er nog steeds genoeg redenen om er huiverig voor te zijn of kan de stap nu gemaakt worden? Zijn we echt voorbij de kinderziekten van de Betuweroute en de hsl? De vraag is ook of dat ene rapport van de TU Delft – met alle respect voor onze Nederlandse ingenieurs en voor Delft – voor de commissie echt voldoende onderbouwing is voor deze ingrijpende keuze.

De commissie stelt dat het kostenverschil tussen het oude systeem ATB en de invoering van ERTMS 2,5 mld. bedraagt, maar uiteindelijk komt de commissie op een goed berekend verschil van slechts 900 mln. uit. Is hierop ook een reactie van ProRail gevraagd? Zo ja, wat is die reactie?

Tot slot heb ik een aantal losse vragen. De commissie stelt dat het departement waar de minister voor verantwoordelijk is, weigerachtig is geweest in het verstrekken van informatie aan de commissie. Om welke informatie ging het precies? Was dit een modus, een attitude? Of was er bepaalde informatie die het departement slechts moeizaam en zeer huiverigachtig aan de commissie wilde doorgeven? De commissie beveelt in zeer mooie formuleringen aan om de ambities meer op detailniveau te formuleren. Dit is belangrijk in het kader van het debat dat wij zullen hebben over de NS-concessie, want het staat eigenlijk haaks op wat er in de afgelopen jaren altijd is gezegd, namelijk: sturen op hoofdlijnen. De commissie stelt heel concreet en terecht voor om de ambities op een gedetailleerder niveau vast te stellen. Dit kan heel veel problemen voorkomen, van krantenbericht naar krantenbericht. De commissie geeft een aantal voorbeelden in dat

Monasch

kader. In het rijtje ontbreekt echter de kwaliteit en de inrichting van het materieel. Is dit bewust gedaan of vindt de commissie dat daar in een concessie ook nadrukkelijk afspraken over moeten worden gemaakt? De commissie zegt terecht dat er meer gestuurd moet worden in de concessie. Het is bekend dat er een voorstel voor een NS-concessie ligt. Heeft de commissie ook naar de nu voorliggende NS-concessie gekeken? Vindt men dat het niveau van gedetailleerde ambities daarin terug te vinden is? Of is dit nog steeds een voorbeeld van een te algemeen geformuleerde concessie? Dat is namelijk een kritiekpunt dat een aantal deskundigen in de hoorzitting naar voren heeft gebracht.

Ik rond af. Achterstallig en te weinig onderhoud, aanbestedingen waarbij de kwaliteit uit het oog wordt verloren: dat zijn schokkende conclusies. Dan helpt het niet om een ander vlaggetje op een bedrijf te plakken. Eerst moet er geïnvesteerd worden en moeten de slechte aanbestedingen aangepakt worden. Daar heeft de reiziger en het spoor op dit moment het meeste baat bij.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Hiermee zijn wij aan het eind gekomen van de eerste termijn van de Kamer. De leden hebben tijdens het debat ook veel vragen gesteld die expliciet waren bedoeld voor de minister. Die vragen moeten worden beantwoord in de nog te ontvangen kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Kuiken. Daarom zal ik het stenogram door geleiden naar het kabinet. Morgenmiddag wordt het debat over het rapport van de commissie-Kuiken voortgezet.

De vergadering wordt van 18.40 uur tot 19.40 uur geschorst.