

Vergaderjaar 2012–2013

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam-Brussel- Parijs en Utrecht-Arnhem-Duitse grens

Nr. 369

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 1 november 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 11 oktober 2012 overleg gevoerd met minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu over **het spoor**. (De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De fungerend voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Koolmees

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

Voorzitter: Koolmees
Griffier: Israel

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bashir, Dik-Faber, Elias, De Graaf, Klein, Koolmees, Monasch, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 11.08 uur

De **voorzitter**: Ik open de vergadering. De commissie heeft besloten om de problematiek van het winterweer niet vandaag te behandelen, maar na het reces. Alle overige punten blijven op de agenda staan. We korten het algemeen overleg wel iets in. Ik wil het nu om 12.30 uur afgerond hebben. Om 12.00 uur moet ik zelf weg in verband met het debat over de Europese top en dan neemt de heer De Rouwe het voorzitterschap over. De spreektijden zijn vier minuten per fractie en per woordvoerder kunnen er twee korte interrupties worden geplaatst.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik begin met de hsl en de problematiek van de Beneluxtrein. Mijn fractie heeft veel steun voor de inzet van de minister. Om het diplomatiek uit te drukken hebben wij ons zeer verbaasd over de wijze waarop er in België op dit moment op dit dossier wordt gereageerd. Men is zelfs weigerachtig om met de Nederlandse regering in gesprek te gaan. Wellicht loopt een ander dossier door deze kwestie heen. Is dit een kleine wraakactie omdat in Nederland op andere dossiers niet wordt doorgepakt of moeten wij deze zaak op haar merites beoordelen? Dat laatste is natuurlijk bijna nooit het geval, maar desalniettemin hoor ik graag hoe het nu zit.

Wat ons verder bindt, is de grote zorg dat de Beneluxtrein dreigt te verdwijnen, terwijl er geen goed alternatief voor is. Mensen in Zeeland raken bijna opgesloten. Zij moeten straks een onmogelijke reis maken om op hun plaats van bestemming te komen, zeker als dit bijvoorbeeld Antwerpen is. Graag verneem ik de visie van de minister. Deze kwestie is urgent omdat er straks een nieuwe dienstregeling ingaat zonder Beneluxtrein en zonder alternatief. Kan de Beneluxtrein niet in stand worden gehouden totdat er een reëel alternatief is? Dat is een veel eerlijker en rechtvaardiger oplossing.

Wij hebben begrepen dat er weer vertragingen zijn ontstaan bij de pilot voor de geluidsmetingen langs de hsl. Dat leidt altijd tot ongemakken bij omwonenden en bij organisaties. Kan de minister daar iets meer duidelijkheid over geven? De zorgen zijn reëel, vooral ook omdat de pilot al een paar keer is uitgesteld. Dat scheen met de weersomstandigheden te maken te hebben. Wat is de huidige stand van zaken? Ik krijg graag bevestigd dat de metingen worden verricht op de snelheden die straks werkelijk op de hsl gereden worden. Er mag qua snelheden geen discrepantie zijn tussen de testfase en de realiteit.

Ik dank de minister dat zij op ons verzoek een uitgebreidere brief heeft gestuurd over de pilot sociale veiligheid. Het is heel goed dat het kabinet geld beschikbaar heeft gesteld om de pilot te verlengen. De eerste verantwoordelijkheid blijft echter bij de provincies en bij de stedelijke regio's liggen. De minister schrijft er dat voor 18 oktober een beslissing wordt verwacht. Wij horen dat men het een prachtig project vindt, maar dat er geen boter bij de vis wordt geleverd. Heeft de minister daar meer informatie over? Is er nog wel voldoende tijd om dit regelen? De PvdA-fractie vindt dat deze succesvolle pilot een vervolg dient te krijgen. Er wordt preventief gewerkt en het gemak van het gebruik van het

openbaar vervoer wordt erdoor bevorderd. Wij zullen ook in ander verband benadrukken dat die pilot een vervolg in beleid moet krijgen. Tot slot een klein punt, maar voor een kleine groep heel belangrijk. Het zou zonde zijn als wij het tijdens een AO niet ook heel even hebben over de ov-chipkaart, al zal dat in de toekomst steeds vaker gebeuren. Voor de nieuwkomers wijs ik erop dat dit onderwerp de eerste twee jaar van mijn Kamerlidmaatschap heeft gedomineerd tot ergernis van zeer velen. Er blijft altijd wat te wensen. Ondanks training en begeleiding komt een groep verstandelijk gehandicapten altijd in de problemen met die kaart. Het denken over de groepen die uitgesloten worden vanwege de moderne techniek staat toch niet stil? Ouderen die geen computer hebben, hebben bijvoorbeeld problemen met het opladen van de ov-chipkaart.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Vanochtend zat ik in de trein met een flinke hoeveelheid NS- en ProRaildossiers. De conducteur met wie ik een praatje maakte, zei: wij hebben meer kans om het winterweer af te schaffen dan de chaos op het spoor op te lossen. Ik weet dat het AO daar niet over gaat, maar ik wou toch even melden hoe een van de medewerkers van de NS daar tegenaan kijkt. Op 22 maart jl. was er een treinstoring in de Randstad. Mijn oud-collega Van Gent heeft daarover een brief van de minister gevraagd. Daarin heb ik gelezen dat de storing werd veroorzaakt door een softwarefout en dat ProRail alle schakelsoftware op de verkeersleidingsposten heeft nagekeken. Zijn daarbij meer problemen geconstateerd en, zo ja, zijn die dan opgelost?

Ik heb ook gelezen dat ProRail een audit zou laten uitvoeren in verband met de manier waarop software op fouten wordt gecontroleerd. Is die audit uitgevoerd en, zo ja, wat is daar uitgekomen?

GroenLinks is het eens met wat de heer Monasch over de Beneluxtrein zei. Er moet een fatsoenlijke rechtstreekse verbinding zijn tussen Brabant, Brussel en Antwerpen. De minister schrijft dat het nog niet gelukt is om overleg te voeren met haar Belgische collegaminister. Wellicht helpt enige voortgang op het Hedwigedossier. Als het aan GroenLinks ligt, dan blijft de Beneluxtrein of er moet echt een compleet en deugdelijk alternatief zijn.

De minister schrijft dat het gebruik van de Betuweroute aardig op koers ligt. De nieuwe dienstregeling laat een groei zien tot 510 treinen per week. Omgerekend komt dit neer op een zevende tot een zesde van de totale capaciteit. De minister mag mij corrigeren als ik het fout heb, maar ik zou dat zelf niet rooskleurig noemen. De economische crisis speelt een rol. Het wegverkeer zakt een beetje in en Betuweroute is natuurlijk maar een zeer klein deel van de totale capaciteit.

Waarom zorgt de minister er niet voor dat meer treinen met gevaarlijke stoffen zoals chloor over de Betuwelijn rijden? Dat is zeer veel veiliger dan die treinen door de bebouwde kom van Hengelo, Almelo en Amersfoort te laten rijden. Is de minister bereid om daar verdere stappen in te zetten? Wil zij daarover indringende gesprekken voeren en daar ook afspraken over maken?

De informatie over treinen met gevaarlijke stoffen schiet nog steeds tekort. Mijn fractie vindt dat een ernstig probleem. Zolang het goed gaat, gaat het goed, maar als het misgaat, kan het ook zeer grootschalig misgaan. Als er problemen zijn, moeten het spoor- en emplacementpersoneel en de hulpdiensten adequaat worden geïnformeerd. De minister schrijft geruststellend dat de sector maatregelen neemt om de veiligheid op orde te brengen. Wanneer is die veiligheid op orde?

Ik heb gelezen dat de inspectie de controles intensiveert. Daar zijn wij blij mee, maar is een blijvende of een tijdelijke intensivering? Als het aan GroenLinks ligt, zou je dat permanent moeten doen, want veiligheid moet vooropstaan.

Wij komen dit jaar nog vaak met de minister over het spoor te spreken. Dat is hard nodig, want er zijn flink wat punten te verbeteren. Ik noem het rapport van de commissie-Kuiken en het debat over de langetermijnagenda spoor. GroenLinks wil dat de reiziger echt voorop komt te staan. Geen concurrentie om de concurrentie, maar kijken hoe wij de kwaliteit van het vervoer voor de reiziger kunnen verbeteren. De afgelopen jaren hebben kabinetten vooral geïnvesteerd in veel asfalt. Mocht deze minister doorgaan in een volgend kabinet, dan zie ik graag hetzelfde enthousiasme voor het verbeteren van het vervoer per spoor. Ook het budget voor het spoor zou minimaal hetzelfde moeten zijn.

We hebben vanmorgen de aanbieding van een petitie gehad. Ook mijn fractie ziet graag dat de minister de regie neemt om te kijken of zo'n succesvol project niet beter uitgerold kan worden, vooral op de plaatsen waar problemen zijn.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik begin met de hsl. Uit de meest recente brief van de minister blijkt dat zij mot heeft met onze zuiderburen. Al na één gesprek dreigt de minister met juridische stappen. Het is mij niet duidelijk of dat meteen een rechtszaak wordt of dat eerst een geschillenprocedure wordt gevolgd. Kan de minister daar opheldering over geven? Hoe komt het dat de minister zulke slechte contacten met haar Belgische ambtgenoot heeft? Ik ga ervan uit dat de minister vaker met hem spreekt. Wellicht had het anders opgelost kunnen worden als wij hier eerder aan waren begonnen. Hoeveel gaat het ons kosten als de afspraken uit 2005 niet doorgaan?

De motie-Roemer waarin wordt gevraagd om de Beneluxtrein in stand te houden is aangenomen. Wij staan daar nog steeds achter. Ik vraag de minister om stappen te zetten om de Beneluxtrein te behouden. Die trein kan niet geschrapt worden als er tegelijkertijd toeslag moet worden betaald voor de Fyra. De minister wil die toeslag handhaven.

Er zou een proef worden gehouden om de dichtligtijden op overwegen te verkorten. In 2010 is naar aanleiding van Kamervragen van de heren Roemer en Cramer toegezegd dat er een vijftiental pilots zou worden gestart. Zijn die projecten al gestart? Voor zover wij kunnen nagaan, heeft ProRail daar eigenlijk niets mee gedaan. Wil de minister hier middels een voortgangsrapportage op terugkomen?

In gemeenten waar spoortunnels moeten worden aangelegd, drukken de kosten fors op de begroting. Ik heb Kamervragen gesteld over Castricum en Heiloo.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Even een punt van orde. Staat dit op de agenda? Wij behandelen straks ook een begroting waarbij allerlei punten aan de orde kunnen komen. Hoe gaan wij dit in de toekomst doen?

De **voorzitter**: Het is een verzamel-AO over het spoor. Alles wat men daarover wil inbrengen, kan worden ingebracht in de vier minuten spreektijd die men heeft. Als iets niet specifiek op de agenda staat, loop je het risico dat het niet op korte termijn behandeld kan worden. Dat risico moet je dan ook maar nemen. Iedereen is vrij om zijn punten in te brengen.

De heer **Bashir** (SP): Het is goed dat u nog eens uitlegt dat het een verzamel-AO is.

In Castricum en Heiloo zijn de problemen groot. Je kunt niet aan een kleine gemeente vragen om ineens zoveel miljoen op tafel te leggen om een tunnel aan te leggen. Hoe staat het inmiddels hiermee? Zijn er al gesprekken met de provincie gevoerd? Wil de minister hier zelf iets aan doen?

Wij hebben vanmorgen een petitie van CNV Vakmensen ontvangen over het verbeterde toezicht openbaar vervoer. Er wordt gevraagd om vooral

door te gaan met dit project. De SP-fractie staat volledig achter de bond CNV Vakmensen die zich inzet voor de veiligheid. Wil de minister gezamenlijk met de decentrale overheden en mobiliteitsbedrijven de benodigde middelen bijeen krijgen om het bewezen succesvolle project ook na 1 november door te laten gaan?

Ik sluit mij aan bij het betoog van mevrouw Van Tongeren over de Betuweroute. Het is bizar dat die route voor heel veel geld is aangelegd, terwijl er maar weinig gebruik van wordt gemaakt. Tegelijkertijd worden gevaarlijke stoffen vervoerd over trajecten die potentieel zeer gevaarlijk zijn. Wil de minister hier snel werk van maken? Het gaat nu goed, maar als het een keer fout gaat, zal iedereen zeggen dat wij het niet zo hadden moeten doen. Ik zeg dat nu. Minister, pak dit nu eens aan!

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ook ik begin met de impasse met onze zuiderburen. Volgens mij worden wij onder andere bij de IJzeren Rijn door de Belgen op onze verplichtingen gewezen. Die gaan overigens verder dan de Belgische verplichtingen bij de hsl, zoals de minister maar al te goed weet. De CDA-fractie steunt de minister in haar duidelijke opstelling. De minister heeft juridische stappen aangekondigd. Wij willen niet dat dit ontaardt in een soort juridisch handgedrukken. Daarmee lossen wij niet de problemen tussen Breda en Antwerpen op. Ik vraag de minister om een tweesporenbeleid te voeren. Natuurlijk moet een juridische procedure in gang gezet worden, mocht ook Di Rupo niet over de brug komen. De minister heeft aangegeven dat daar nog naar gekeken wordt. Ik ben benieuwd of er al een reactie is. Mocht België weigeren om de afspraken na te komen die wij recent nog hebben gemaakt, dan moeten wij daar een zaak van kunnen maken. Ik wil echter ook weten wat de minister in de tussentijd gaat doen. Klopt dat er in de tussentijd niets rijdt en dat daarmee een verbinding voor Brabant en dus voor Nederland vervalt, terwijl die wel nodig is? Rover stelt voor om na te gaan of andere snelle treinen op dit traject ingezet kunnen worden. Wat vindt de minister van dat pleidooi?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): U refereert terecht aan afspraken die moeten worden nagekomen. Bent u bereid om de minister de ruimte te geven om de twee zaken die op het bureau van de heer Di Rupo liggen, namelijk de Hedwigepolder en dit probleem, samen op te lossen? In dat geval moet ook Nederland zich aan de afspraken houden. Staat het CDA daarachter?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb niet van de minister begrepen dat zij ons gevraagd heeft om over de Hedwigepolder te mogen onderhandelen. Als u haar dat vraagt, ben ik benieuwd naar haar reactie. Wat ons betreft, moet dit probleem opgelost worden. U weet heel goed dat het CDA mee wil werken aan oplossingen voor de Hedwigepolder, maar dat er geen goed land onder water gezet mag worden. De Belgische overheid heeft er zelf op gewezen dat er een vergelijkbaar spoordossier is van een hele tijd terug, namelijk de IJzeren Rijn. Ik vraag mij hardop af hoe het staat met die afspraken. Laten wij daar maar eens mee beginnen. Als de minister zich heel graag wil inzetten voor behoud van de Hedwigepolder hoor ik dat wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): U zegt: afspraak is afspraak en wij moeten er geen juridisch handgedrukken van maken. Ik wijs dan op het pleidooi van het CDA in verband met de Hedwigepolder. Dat is heel dubbel, zeker voor een partij zoals het CDA die pleit voor een nieuwe moraal. Het CDA blijkt in het ene geval de ene moraal te hanteren en in het andere geval de andere. Dat kan niet. Het zou heel mooi zijn als u nu zegt: ik begrijp dat het moet worden opgelost en ik begrijp ook dat Nederland dan zijn afspraken moet nakomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind dit wel een aardig pleidooi, zeker na gisteren toen D66 ervoor pleitte om de bestuurlijke afspraken over verbreding van de A27 op te schorten in verband met een nieuw onderzoek. In dat geval was er ook een procedure in gang gezet waar mevrouw Van Veldhoven vervolgens op terugkomt. Als de minister zich vrijwillig opwerpt om over de Hedwigepolder te gaan praten, dan hoor ik het wel. Zoals ik de brief heb gelezen voelt zij daar helemaal niets voor. Het is wel grappig, maar verder is het een volstrekt ridicuul voorstel.

De **voorzitter**: De heer De Rouwe vervolgt zijn betoog.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de minister dus om een tweesporen-beleid te voeren. Wat vindt zij van de reactie van Rover, die heel duidelijk vindt dat er ondertussen wel wat gedaan moet worden?

Dan de geluidsmetingen langs de HSL-Zuid. Sinds enkele weken rijdt NS met de V250-treinen. Het is goed dat die treinen er eindelijk zijn. De Kamer heeft zich meerdere keren afgevraagd of zij er ooit wel zouden komen. Mijn fractie gaat ervan uit dat de geluidsmetingen bij Lansingerland en Breda zijn gestart. Is dat ook het geval?

Wij weten dat de regels voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in het verleden niet optimaal werden nageleefd. Hoe is dat nu? Mijn oud-collega Haverkamp heeft een motie ingediend waarmee de minister werd opgeroepen om afspraken te maken met vervoerders, verladers en ProRail om vooraf wagonlijsten te regelen. Op die manier kan men er voor zorgen dat binnen een kwartier duidelijk is welke gevaarlijke stoffen in welke wagon zitten. Welke voortgang heeft de minister op dit punt geboekt? Klopt het dat uit het OV-loket blijkt er van januari tot en met juli 20% meer klachten zijn van studenten over de ov-chipkaart? Kaarten gaan stuk en de tussentijdse reizen worden niet vergoed. Veel studenten hebben het gevoel van het kastje naar de muur gestuurd te worden. Zijn deze knelpunten bekend bij de minister? Zo ja, wat doet zij hieraan?

Ik sluit af met de veiligheid maar ook met het onfatsoen in het openbaar vervoer. Steeds meer mensen van NS en ProRail zien dat de samenleving op dit punt nog wel eens een verkeerde stap zet: scheldpartijen, spugen en klein asociaal gedrag. Dat tast het veiligheidsgevoel ernstig aan. Mijn collega Maarten Haverkamp heeft in het verleden aangedrongen op de pilot voor toezicht in het openbaar vervoer. Vliegende brigades kunnen over de gehele vervoersketen zorgen voor meer veiligheid. Mensen worden aangesproken en er kan vooraf in plaats van achteraf worden ingegrepen. Die pilot is zeer succesvol geweest. Er waren 24% minder incidenten. Minister Opstelten zegt dat wij dit soort gedrag niet moeten willen. Het kan toch niet dat zo'n succesvolle pilot een stille dood dreigt te sterven. Wij roepen de minister op om met de regionale aanbieders van openbaar vervoer om de tafel te gaan om dit gemeenschappelijke probleem op te lossen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Er zijn door verschillende sprekers opmerkingen gemaakt waarbij wij ons kunnen aansluiten. De heer Monasch heeft gezegd dat de ov-chipkaart voor bepaalde doelgroepen, zoals ouderen en verstandelijk gehandicapten, moeilijk te gebruiken is. Ook wij hebben daar in het verleden aandacht voor gevraagd. Dat doe ik bij dezen graag nog een keer. De SP heeft het punt van de dichtligtijden aangedragen. Voor de pilot verbeterd toezicht in het openbaar vervoer is ook al door verschillende woordvoerders aandacht gevraagd. Daar kunnen we ons helemaal bij aansluiten. Bij de HSL-Zuid wil ik wat langer stilstaan. Wij vinden het project wat vreemder verlopen dan we hadden kunnen voorzien. De minister vindt het een belangrijke stap dat de NS en de NMBS na jaren een akkoord hebben bereikt over de dienstregeling. Tegelijkertijd vindt zij het akkoord onacceptabel, omdat de Belgische Spoorwegen samen met NS Hispeed

een bankgarantie eist van de Staat en ook niet de afgesproken treindienst Den Haag-Breda-Brussel wil rijden. Wij vragen ons dan ook af hoe belangrijk het akkoord is. Er is ook al door de heer De Rouwe gerefereerd aan de impasse in het overleg met België. Hoe denkt de minister uit deze impasse te komen? Er is op 4 oktober overleg geweest met België. Toen werd duidelijk dat België geen geld heeft gereserveerd voor de realisatie van de afspraken uit 2005 over het twintigste treinstel en dat er ook geen geld is voor het compenseren van de NMBS voor het ingroeimodel. Wij vragen ons af hoe dat mogelijk is. Wellicht is er toch een link met de Hedwigepolder; dat zou zo maar kunnen. Nu wil de minister een scheidsrechter om bindend advies vragen. Wij denken dat dit een goede stap is, maar vragen ons af hoe lang dit allemaal gaat duren. De tweesporenroute die net door het CDA naar voren werd gebracht, spreekt ons erg aan, want door al het geruzie verliest West-Brabant binnenkort zijn directe intercity naar België en moeten reizigers vanaf Roosendaal omreizen via Rotterdam. Waar blijft het alternatief? Als de verbinding naar Brussel zo rendabel is, waarom dan niet een pendel Breda-Antwerpen? Maar dan wel elk uur en niet slechts een paar keer per dag. Dan kan de minister ook werk maken van de intercity Den Haag-Eindhoven via de HSL-Zuid, waarover een paar jaar geleden al een motie van ons door de Kamer is aangenomen.

De minister heeft met Duitsland gesproken over minder vervoer van gevaarlijke stoffen door Oost-Nederland, maar dan wel in combinatie met überhaupt minder goederenvervoer langs deze route door het te verschuiven naar de Betuweroute. We weten allemaal dat de Duitsers dat helemaal niet willen. Mijn voorganger, Esmé Wiegman, heeft daarom gevraagd om expliciet de optie te bekijken dat ten minste de gevaarlijkste transporten via de Betuweroute rijden. Heeft de minister hierover al gesproken met Duitsland? Hoe is dat gesprek verlopen?

Ik kom bij het goederenvervoer en het personenvervoer over de Veluwelijn. De minister stelt dat goederenvervoerders vrij zijn in de keuze van hun routes. Dat klopt, maar de minister bepaalt met ProRail wel hoeveel treinpaden er per traject beschikbaar zijn. Nu is er nog een grote puzzel met spoorcapaciteit rond Almere door te weinig budget voor het project OV SAAL. De minister wil spoorverdubbeling uitstellen, maar dit kan gevolgen hebben voor de goederentreinen die daar zouden gaan rijden. De simpele vraag van mijn voorganger Esmé Wiegman is eigenlijk nog steeds niet beantwoord: is de routing van het goederenvervoer via de Hanzelijn nog steeds een randvoorwaarde voor het project OV SAAL? Is het de intentie van de minister om een deel van de goederentreinen toch terug te schuiven naar de Veluwelijn, waardoor er daar meer overlast blijft en er ook minder ruimte is voor de extra treinen van Randstadspoor? Deelt de minister de mening dat Randstadspoor gewoon moet stoppen in Putten en dat, als dit niet kan, de Veluwelijn overbelast verklaard moet worden?

Dan naar aanleiding van de brief over Bilthoven. Regeren is vooruitzien, weten we allemaal. Maar dat lijkt voor het spoor niet altijd te gelden. Ik noem een paar voorbeelden. De gemeente Overbetuwe bouwt bij Elst een gemeentehuis pal naast het spoor, terwijl ProRail stelt dat op die locatie in de toekomst een vierde spoor nodig is.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, voorzitter, ik ga afronden. Er wordt dus voor tientallen miljoenen verbouwd, maar geen rekening gehouden met toekomstige inhaalsporen, omdat er formeel geen wens hiervoor op tafel ligt. Het doortrekken van de Valleilijn naar Utrecht wordt hierdoor vrijwel onmogelijk. Driebergen-Zeist wordt voor meer dan 100 miljoen verbouwd, maar er wordt geen rekening gehouden met de toekomstige snelheidsverhoging. Allemaal voorbeelden waarvan mijn

fractie denkt dat hierbij niet geldt dat regeren vooruitzien is. Het is meer kortetermijndenken. Wij vinden dat jammer. Wij zien liever dat er vanuit een visie op de toekomst naar dit soort projecten wordt gekeken.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Vanaf dat de PVV hier zit, vindt zij voor het ov en het spoor drie zaken belangrijk: betrouwbaarheid, veiligheid en betaalbaarheid.

Ik begin met een compliment aan de minister. Zij heeft de Belgische minister deze week zo bang gemaakt dat hij dreigt te vluchten naar Charleroi, alwaar hij burgermeester wil worden. Je moet het maar willen, in Charleroi burgermeester worden!

Ik heb nog een positief punt. De PVV is verheugd dat Duitsland bereid is om de portemonnee te trekken voor de Betuwelijn. Er zijn nog wel een aantal andere ontwikkelingen, want de Betuwelijn kent eigenlijk standaard, al vanaf het begin, een andere kant van de medaille. Er is altijd wel een schaduwkant. Nu vallen de marktontwikkelingen tegen. Het kan zijn dat ik eroverheen heb gelezen, maar om welke marktontwikkelingen gaat het? Zijn deze van korte of lange duur?

Over de punctualiteitscijfers van ProRail haal ik graag de Britse conservatief Benjamin Disraeli aan. Hij zei: je hebt leugens, grove leugens en statistieken. Volgens ons dreigen de punctualiteitscijfers van ProRail in die laatste categorie te vallen. ProRail klopt zichzelf op de borst met een punctualiteitscijfer van 89,5%, maar wij betwijfelen of daar de waarheid wel achter schuilgaat. Klopt het namelijk dat een trein die met veel vertraging uitvalt niet in deze statistieken terechtkomt?

Ik ga verder met veiligheid, altijd een belangrijk punt voor de PVV, bijvoorbeeld de veiligheid van conducteurs. Vorige week heb ik nog vragen gesteld over Rotterdam Centraal. Dat is echt een no go-area aan het worden, wat de oorzaak ook moge zijn. Ik kreeg daarover heel vreemde verwijten, bijvoorbeeld via dat rare medium Twitter. De overlast zou bijvoorbeeld door drugsrunners komen. Volgens mij wordt het een no go-area door mensen die zich gewoon misdragen. Die moeten worden aangepakt. Maar ook in de trein zelf voelen conducteurs zich steeds minder veilig. Er zijn trajecten – volgens mij tussen Lelystad en Amsterdam en ook rond Amsterdam – waarop conducteurs worden bespuugd, geschoffeerd en in de ergste gevallen zelfs fysiek worden aangevallen en mishandeld. Volgens de PVV moeten we dit soort trajecten risicotrajecten noemen en niet de trajecten die de NS risicotraject noemt, want dat zijn volgens de NS de trajecten waar in de herfst veel meer blaadjes op het spoor dreigen te vallen dan op andere trajecten. Kan de minister meegaan in een naamswijziging en definitiewijziging van het woord «risicotraject»?

Daarnaast zouden we graag zien dat de conducteur beter beschermd wordt door iemand van de spoorwepolitie of op een andere manier, en dat er bij calamiteiten bijvoorbeeld een taser gebruikt kan worden om iemand eronder te krijgen en pas daarna een boete uit te delen. Dat is volgens ons een beter plan. Wij hebben het zelf gezien op het traject Utrecht-Groningen. Er was een groot studentenfeest in Groningen. Op elk station tussen Utrecht en Groningen was er spoorwepolitie aanwezig vanwege te verwachten calamiteiten, terwijl het met de studenten in de trein hartstikke gezellig was: beetje zingen, beetje drinken, hartstikke leuk. Het kan dus wel, de spoorwepolitie inzetten. Is de minister bereid om samen met haar collega van Veiligheid en Justitie de inzet van de spoorwepolitie uit te breiden?

Ik ga kort op de actualiteit in. Vorige week was de Schipholspoortunnel in het nieuws. Die is zeer belangrijk voor de bereikbaarheid van een van onze mainports, namelijk Schiphol. Er zijn veel kleine incidenten geweest in september. Volgens mij is zelfs Noonoo uit de kinderserie Teletubbies van stal gehaald, want de hele tunnel is gestofzuigd. Dat is hartstikke mooi, maar ik heb toch een paar vragen. Kan de minister uitleggen

waarom de brandbeveiliging zo overgevoelig reageerde? Een heel belangrijke vraag is hoeveel tijd er zit tussen het overgevoelig reageren van een brandmelder en het moment waarop er ter plekke in actie gekomen wordt. Hoeveel tijd zit daar tussen en hoeveel beslissingscentra of functionarissen zitten daar tussen? Hoeveel treinreizigers die richting Schiphol gingen, hebben door deze calamiteiten hun vlucht gemist? KLM noemde tijdens een werkbezoek de Schipholtunnel namelijk de achilleshiel van Schiphol. Heel belangrijk.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. Ik begrijp dat het een verzamel-AO is. Ik wil beginnen met een punt dat niet op de agenda staat. De Kamer heeft eerder gesproken over wc's in de sprinters. Dat is voor 50PLUS een belangrijk item. De minister heeft toen gezegd dat dit om financiële redenen even niet aan de orde kan zijn. De NS heeft daarop ingespeeld. Eind september heb ik vernomen dat de NS toch in wc's in sprinters wil gaan investeren. Echter, en dat is even het punt, de NS wil dat alleen doen in de nieuwe treinstellen. In de provincie Gelderland heeft een andere spoorvervoerder gezegd ook pas wc's te plaatsen als hij treinstellen gaat vervangen, maar dan praat je toch over 2021 en later. In de tussentijd zit je dus met een probleem, terwijl er vaak ook renovaties in het kader van onderhoud van treinstellen plaatsvindt. Ons idee en onze vraag aan de minister is of kan worden bekeken wat de mogelijkheden zijn om toch versneld op die treinstellen te zorgen voor wc's.

Het volgende punt dat voor de fractie van 50PLUS heel belangrijk is, is de veiligheid van reizigers, maar ook van het personeel in de treinstellen. Het lijkt ons goed om het project verbeterd toezicht te continueren. Ik zie echter een probleem ontstaan. Op een gegeven moment zal er een gejojo ontstaan tussen de diverse verantwoordelijken en organisaties waardoor het project kan stranden in goede bedoelingen. Dat kan natuurlijk niet. Wat de Betuwelijn betreft, sluit ik mij aan bij de woorden van mevrouw Van Tongeren die vindt dat het erg optimistisch is om te roepen dat het zo goed gaat, terwijl dat maar zeer beperkt het geval is gelet op de capaciteit en de mogelijkheden. De aansluiting in Duitsland is van zeer groot belang. Wij hebben gezien dat dit nu financieel geregeld is en dat er planprocedures zijn. Uit de brief kan ik echter niet opmaken wat de planning is. Wanneer vindt de uitvoering in Duitsland daadwerkelijk plaats? Het volgende in de brief verontrust mij. Er staat dat er, wanneer de capaciteit verder wordt uitgebreid, oplossingen zullen worden gevonden – zeker ook tijdens de bouwfase – via andere grensovergangen. Dat betekent dus ofwel Venlo in het zuiden dan wel Oldenzaal in het noorden. Het is de vraag of op die sporen voldoende capaciteit is. Die vraag geldt zeker voor Oldenzaal. Is de veiligheid op dat tracé voldoende gewaarborgd, gelet op een aantal ontwikkelingen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. De hsl dreigt van een romance een vechtscheiding te worden. De Belgische minister beantwoordde de brieven van de minister niet en hij nam de telefoon niet op als zij belde; wij leefden met haar mee. Ik was natuurlijk blij te horen dat de minister eindelijk beet had. Alleen blijkt de ruzie niet bijgelegd en de Belgische minister dreigt ook nog eens te verhuizen. Maar nu serieus. Hoe gaat de minister de ontstane impasse doorbreken of laten wij het straks aankomen op een schadeclaim?

In reactie op Kamervragen van mijn collega Verhoeven schrijft de minister dat zij geen zicht heeft op een start van de verbinding Breda-Antwerpen, maar de Beneluxtrein houdt eind december 2012 op te bestaan. Eerder schreef de minister nog dat zij het onacceptabel zou vinden als er geen snelle treinverbinding was tussen Noord-Brabant en België. Vindt de minister dat nog steeds en, zo ja, wat gaat zij eraan doen? Worden dan bussen op dit traject ingezet? De realiteit is nu al dat dit veel sneller is dan

de trein. Vanuit Tilburg ben je per bus in een uur in Antwerpen en straks doe je er twee uur over met de trein. Dan kan niet de bedoeling zijn. Dan de structurele oplossing, de afgesproken verbinding Den Haag-Breda-Brussel. Goed dat de minister niet akkoord is gegaan met de conceptovereenkomst waarin deze verbinding ontbreekt. Zij legt de bal voor het oplossen van het conflict echter wel heel makkelijk bij de vervoerders. De vervoerders wijzen op hun beurt natuurlijk weer naar de ministers. Zoals de heer Bulinckx van de NMBS zei tijdens het rondetafelgesprek in januari jl.: «Als de ministers beslissen dat dit moet gebeuren en er geld voor op tafel leggen, gaan wij dat natuurlijk loyaal opstellen en uitvoeren».

Kortom, als de ministers het echt willen, dan komt die verbinding er. Hoe wil de minister deze impasse doorbreken? Als ik een suggestie mag doen: misschien blijkt het water van de Westerschelde in dit geval wel de juiste smeerolie. Het ligt voor de hand dat beide dossiers op het bureau van premier Di Rupo liggen. Is de minister bereid om dit dossier erbij te betrekken indien zou blijken dat dit tot een oplossing zou leiden?

Op het gebied van grensoverschrijdend ov is nog een wereld te winnen. Het is meestal goedkoper om naar je vakantiebestemming te vliegen dan om de trein te pakken. Wist u dat er 50 jaar geleden meer spoorverbindingen de grens overgingen dan nu? In de Euregio Maas-Rijn wordt er momenteel hard gewerkt aan een visie EMR 2020. Daarvoor is de inzet van nationale overheden hard nodig, bijvoorbeeld voor het verbeteren van het spoorwegennet en het verwezenlijken van grensoverschrijdende intercitylijnen zoals Heerlen-Aken. Wat is de inzet van de minister? Steunt zij dit initiatief?

Er is ook goed nieuws, want de financiering voor een derde spoor tussen Zevenaar en Oberhausen is geregeld. Wat is de verdere planning? Wanneer is de aanleg gereed?

Wij lezen dat aan Duitse zijde geen steun is voor een concentratie van het goederenvervoer via Zevenaar. De Duitsers willen het goederenvervoer liever spreiden, onder andere via Oldenzaal. Kan de minister aangeven welke consequenties dit heeft en welke afspraken er exact hierover zijn gemaakt? Hoe wordt de veiligheid gewaarborgd?

Dank voor brief over de pilot inzake het verbeterd toezicht. Ik sluit mij graag aan bij de opmerkingen die hierover al zijn gemaakt, onder anderen door de vertegenwoordigers van PvdA en CDA.

D66 zet zich graag in voor de trein van de toekomst: duurzaam en innovatief. Is er al nieuws over de wifiverbindingen in de treinen? Blijft deze gratis voor wat ik de hardwerkende treinreiziger zou willen noemen. Kan de kwaliteit van die verbinding omhoog? Gratis bestaat niet, maar het zou heel makkelijk zijn als je in de trein via de wifiverbinding kunt blijven werken.

D66 wil ook dat in de volgende concessies alle treinen op groene stroom rijden. NS heeft laten weten dit ook graag te willen. Wil de minister uitzoeken hoe dit kan worden verankerd in de volgende concessie? Dit ten behoeve van het debat dat wij later dit jaar hierover voeren.

Ik ben een nieuwe woordvoerder op het terrein van het spoor. Wij hadden vanmorgen een zeer interessante discussie over winterweer die wij na het herfstreces zullen voortzetten. Ik lees nu bij Weeronline dat er morgen veel bladval verwacht wordt. Er schijnt zelfs een bladvalindicator te zijn. Is er naast de winteraanpak ook een herfstaanpak? Moeten wij ons morgen voorbereiden op extra maatregelen op het spoor?

De heer **De Graaf** (PVV): Het bevorderen van het gebruik van groene stroom lijkt een vorm indirecte subsidie aan NS te worden. Groene stroom is sowieso duurder. Er moeten gasturbines bijgeplaatst worden. Dat is mede het gevolg van de klimaathysterie. Er komt nu een groensocialistisch idee uit de koker van D66. Kan mevrouw Van Veldhoven uitleggen hoe die groene stroom wordt gefinancierd en waarom zij een verplichting wil opleggen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nederland heeft een aantal afspraken in Brussel gemaakt opdat wij op lange termijn minder afhankelijk worden van fossiele energie. De prijzen van fossiele energie stijgen sterk. Het is dus heel goed om daar op langere termijn minder afhankelijk van te zijn. Op termijn druk je daarmee de kosten en je voorkomt dat je afhankelijk wordt van iemand als Poetin die zijn hand op de gaskraan zou kunnen houden. In andere landen hebben wij daar voorbeelden van gezien. Het is goed dat wij onafhankelijk worden van fossiele energie. Nederland heeft ook de afspraak dat een bepaald percentage van het vervoer groener zal rijden. Wij kunnen bijvoorbeeld alle autobezitters verplichten om biobrandstoffen bij te mengen, maar ook het elektrisch vervoer telt mee. Een makkelijke manier om die doelstelling te halen is om alle treinen op groene stroom te laten rijden. Dat is een relatief eenvoudige manier om bij te dragen aan onze doelstelling. Nederland bungelt onderaan in Europa bij het halen van de doelstellingen in verband met duurzame energie. Op de lange termijn is dat echt van belang voor de concurrentiekracht van Nederland. Daarom stellen wij voor om in een keer een grote stap te zetten. Ik ben blij dat de NS daar positief tegenoverstaat.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat schreeuwt natuurlijk om een korte reactie. Ik heb liever dat Poetin zijn hand op de gaskraan heeft dan dat wij olie uit Arabië nodig hebben, maar goed dat zijn allebei fossiele brandstoffen. Ook als wij gasturbines bijplaatsen naast alle windmolentjes die er zo Tinky Winky uitzien, zullen wij uiteindelijk Poetin nodig hebben. Bovendien zit er heel veel subsidie op. U bent niet ingegaan op de kosten. U hebt alleen gezegd dat de benzineprijs een beetje stijgt. U bent er niet op ingegaan dat de subsidie op groene energie blijft bestaan. Bovendien blijkt hieruit maar weer eens dat al die regeltjes die wij uit Europa krijgen alleen maar voor ellende zorgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zitten heel veel subsidie, maar dan in een andere vorm, op fossiele energie. Als wij die eraf halen, dan is er ook geen subsidie nodig op groene energie. Het goede nieuws is dat de technologie zich zo snel ontwikkelt dat groene energie soms al goedkoper geproduceerd kan worden dan fossiele energie.

De heer **Elias** (VVD): Voorzitter. Deze hardwerkende treinreiziger, althans wanneer het lange trajecten zonder overstap zijn want dan werkt de trein heel goed, zo is mij gebleken, vindt het een voorrecht om voor het eerst het woord te voeren op dit beleidsterrein. Afgelopen dinsdag heeft de Kamer brieven van de minister ontvangen waarin zij de voortgang van de HSL-Zuid beschrijft. Op dit moment speelt de samenwerkingsovereenkomst tussen de HSA-combinatie van NS en KLM en de Belgische treinvervoerder NMBS. Ik begrijp dat de overeenkomst gesloten dient te worden alvorens de genoemde partijen de internationale Fyrdiensten kunnen starten via de HSL-Zuid. Nu stellen de HSA en de NMBS voor om een andere dienstregeling te rijden dan waarin in de conceptovereenkomst is voorzien. De verbinding Den Haag-Brussel is in deze nieuwe samenwerkingsovereenkomst komen te vervallen, begrijp ik. De minister gaat daarmee niet akkoord en verwacht dat het concept zal worden aangepast. Wat is nu de stand van zaken met betrekking tot die samenwerkingsovereenkomst? Wanneer ligt er een nieuw concept? Over de problemen met België kan ik kort zijn, omdat dit punt al door anderen uitgebreid aan de orde is gesteld. Ik begrijp dat het contact van de minister met haar Belgische evenknie maar zeer moeizaam tot stand is gekomen en dat dit uiteindelijk vorige week donderdag tot een afspraak heeft geleid. Ik vraag de minister neutraal hoe dat komt. België en Nederland zijn toch sterk bevriende naties? Waarom raakt men zo moeizaam met elkaar in gesprek? Wat daar ook van zij, de uitkomsten zijn teleurstellend. België heeft geen geld gereserveerd voor de aanschaf van

de trein en de minister start een juridische procedure. Wat zijn de consequenties van dat matige gesprek in relatie tot de treindiensten Breda-Antwerpen en Den Haag-Brussel? De VVD-fractie vindt de opstelling van de Belgen erg teleurstellend en daarom roep ik de minister op om druk op België te houden. Wij staan hier vierkant achter de bewindsvrouw. De heer De Rouwe had het over handjeddrukken, maar ik zou zeggen: ga maar over tot armpjeddrukken als dat meer oplevert. In de gemeenten Lansingerland, Kaag en Braassem en Breda wordt zeer kritisch gekeken naar de geluidsoverlast van de hsl en dan vooral naar de proefmetingen. In antwoord op vragen hierover naar aanleiding van de voortgangsrapportage HSL-Zuid van 29 maart jl. schrijft de minister dat pas eind 2012 resultaten van de proefmetingen te verwachten zijn. Mijn voorganger op dit dossier, de veelgeprezen heer Aptroot, heeft consequent aangegeven dat het geluid van de hsl binnen de daarvoor afgesproken grenzen moet blijven. Al dat onverhoopt niet zo is, dan moeten er volgens de VVD extra maatregelen worden genomen. Ik zie geen aanleiding om te geloven dat de meetmethodes die de minister laat toepassen niet zouden voldoen. Omdat de antwoorden op de vragen alweer van voor de zomer dateren, krijg ik graag een stand van zaken van de minister. Geluidsoverlast rond de hsl is voor de VVD-fractie altijd een belangrijk punt.

Op de agenda staat ook een onderzoeksrapport van de inspectie Verkeer en Waterstaat over veiligheid op emplacementen bij aanwezigheid van gevaarlijke stoffen en het voortgangsverslag Betuweroute waarin de veiligheid van de sorteerheuvel op rangeerterrein Kijfhoek aan de orde kwam. Zo leer je nog eens wat. Conclusie uit het onderzoek van de inspectie is dat er verbeteringen nodig zijn om de veiligheid op acceptabel niveau te brengen. Is dit inmiddels gebeurd? Hoe staat het er op dit moment voor met het veiligheidsniveau? Zijn er afdoende veiligheidsmaatregelen op dat rangeerterrein genomen?

De heer **Bashir** (SP): Allereerst wil ik de heer Elias feliciteren met zijn eerste bijdrage aan het spoordebat. Het is mooi meegenomen dat hij een hardwerkende treinreiziger is. Krijgen wij met de komst van de heer Elias een vertegenwoordiger van de VVD-fractie die het spoor meer op gelijke hoogte neerzet als het asfalt? Ik bedoel dat er evenveel geld naartoe gaat, dat het eerlijker behandeld wordt en dat het ook serieus wordt aangepakt. Ik ben benieuwd.

De heer **Elias** (VVD): «Meer op gelijke hoogte» bestaat niet in het Nederlands. Het is of op gelijke hoogte of meer. Wij worden op dit terrein altijd van etiketten voorzien. Dat mag u ook proberen. Dat is niet zo succesvol, maar het mag. Het is helemaal niet waar dat wij alleen voor de automobilist en voor asfalt zijn. Wij zien in goed openbaar vervoer een uitstekende mogelijkheid om de files te verminderen. Ik heb daar gisteren nog over gesproken in het kader van de behandeling van de verbetering van de A27 in relatie tot de door Lodewijk de Waal afgelopen maandag ontvangen prijs voor ideeën over het slimmer benutten van de weg en andere mogelijkheden zoals flexibele werktijden. Het is volstrekt onjuist om te doen alsof wij alleen het partij van asfalt en de automobilist zijn. Ik neem zelf vaak de auto, maar ik neem ook regelmatig de trein. U framet maar lekker door, wij doen ons ding.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben in ieder geval blij te horen dat wij de VVD vanaf nu tot spoorpartijen kunnen rekenen.

De heer **Elias** (VVD): Dat was ook zo, zei ik u. U hebt de accenten op een overdreven manier uitvergroot. Dat is uw goed recht. Dat mag u blijven doen, maar daarin zal ik u blijven bestrijden. Terzijde zullen wij het dan

ook nog wel eens hebben over het gedachtegoed van links. Dat vooruitzicht lijkt mij een groot voorrecht.

De vergadering wordt van 11.57 uur tot 12.10 uur geschorst.

Voorzitter: De Rouwe

De **voorzitter**: Er mag maximaal één keer per woordvoerder worden geïnterrupteerd en daarna kan één vervolgvraag gesteld worden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Er zijn veel feitelijke vragen gesteld. Ik heb de volgende onderverdeling gemaakt: HSL-Zuid, sociale veiligheid, Betuweroute en veiligheid in het algemeen. Ik sluit af met de beantwoording van de overige vragen.

Ik heb de Kamer eerder laten weten dat ik lange tijd pogingen heb gedaan om bij mijn collega Magnette, minister van deelnemingen, op gesprek te komen. Dat gesprek kon uiteindelijk met enige dwang van boven tot stand komen. Ik was heel blij dat ik op 4 oktober naar Brussel kon afreizen. Uiteindelijk heeft dat gesprek niet opgeleverd wat ik ervan gehoopt en verwacht had. Ik ben blij dat mijn collega Magnette open en eerlijk over dit dossier is geweest. Tot nu was er een impasse omdat België al die jaren tegen mijn voorgangers heeft gezegd dat het wel goed zou komen. Deze mijnheer wees erop dat het contract uit 2001 dateert en dat dat toch wel lang geleden is. Inmiddels zijn de financiële omstandigheden in België geheel anders geworden. De conclusie was dat België zich niet meer verplicht voelt om zich aan dat contract te houden.

Ik heb aangegeven dat een contract een contract is en dat wij er toch met elkaar uit moeten zullen komen. Als dat niet lukt, rest mij niets anders dan daar een zaak over te beginnen. Ik heb geen specifiek slechte relatie met België of met Belgische collega's, maar als je al heel lang met elkaar over iets spreekt en je komt er niet uit, dan is het soms beter om iemand anders ernaar te laten kijken. Ik had mijn collega nog nooit eerder ontmoet en dat zal ook niet meer gebeuren omdat hij maar vrij kort op die post heeft gezeten – hij wordt burgemeester van Charleroi – en hij als minister van deelnemingen ook geen deel uitmaakt van het netwerk van transportministers. Ik had er geen behoefte aan om af te wachten of wij er met zijn opvolger wel uit zouden kunnen komen. Wij hebben geen tijd meer en bovendien is het na al die jaren sowieso goed om helderheid te krijgen over het contract. Ik heb de landsadvocaat gevraagd wat wij kunnen doen. Hij is bezig om na te gaan welke juridische vorm wij daarvoor moeten kiezen. Ik denk dat wij uitkomen op een vorm van arbitrage. Als je internationaal met elkaar van mening verschilt, heb je daar als eerste mee te maken. Ik kan nu nog niet zeggen hoe een en ander er definitief uit zal zien.

Collega Magnette heeft gezegd dat hij gehoord heeft wat ik heb gezegd. Hij zal het in november nogmaals bij zijn collega's in het kabinet aan de orde stellen. Ik heb daarop gezegd: als u het niet erg vindt, dan start ik vast met de voorbereiding van de procedures. Wij willen verder geen tijd verliezen. Ik zal natuurlijk heel blij zijn als de uitkomst is dat België het contract wil naleven. Ik snap heel goed dat er weinig geld is. Wij kennen dat probleem ook, maar je maakt niet voor niets afspraken.

In de tussentijd heb ik de NS en de NMBS gevraagd om vooral door te gaan met het denken over mogelijke oplossingen. Het zal geen kwestie worden van alleen maar handje- of armpjedrukken. Wij blijven proberen om er in de tussentijd uit te komen. Het gaat daarbij om meerdere zaken. Er moet een samenwerkingsovereenkomst worden getekend die niet alleen geldt voor de hsl Den Haag-Brussel maar ook voor de hsl Amsterdam-Brussel. Dat tracé staat nu ook in de wacht, terwijl daar rendabel op gereden kan worden. Voor zover ik het kan overzien, zijn daar gunstige resultaten te behalen. Iedereen staat te trappelen om daarmee te

beginnen, maar voor mij hangen die zaken met elkaar samen. Wellicht kun je met de financiële voordelen van het ene tracé de financiële nadelen van het andere tracé compenseren. Om die reden heb ik mijn handtekening niet onder de gehele samenwerkingsovereenkomst gezet. Ik ben wel bezig om te kijken of er mogelijkheden zijn om via tijdelijke afspraken Brussel-Amsterdam wel door te laten gaan, want ik wil natuurlijk niet dat die trein in gevaar komt. Ik heb de NS en de NMBS gevraagd wat er op dit moment mogelijk is op het traject Antwerpen-Breda.

Er is gevraagd of de HSL-Zuid met andere dossiers samenhangt. Een aantal Kamerleden verwees in dat verband naar een zekere polder. De Hedwigepolder is een bevoegdheid van de Vlaamse regering. In België heeft men de regio's veel meer bevoegdheden gegeven dan in Nederland het geval is. Die polder is geen onderwerp van gesprek met de federale regering. Dat soort dossiers is tijdens het gesprek geen enkele keer aan de orde gekomen. In België zijn er op federaal en regionaal niveau aparte regeringen met eigen verantwoordelijkheden. Ik heb overigens geprobeerd om de dossiers waarover wij wel spreken met de federale regering niet erbij te betrekken en dat gold ook voor mijn Belgische collega. Het enige dossier waar wij samen nog over spreken, is natuurlijk de IJzeren Rijn. Ik ben ook niet voor het verbinden van dossiers. Je moet zaken apart goed oplossen.

De zorg van de Kamer betreft de vraag op welke wijze wij er met België uit zullen komen. Ik probeer op meerdere manieren de relatie met België goed te houden. Wij gaan door met studeren en het onderzoeken van mogelijkheden, maar wij willen geen tijd verliezen en daarom worden de procedures alvast gestart.

Ik heb beide vervoerders gevraagd naar een alternatief om het vervoer tussen Noord-Brabant en Antwerpen uit te werken naast de bestaande stoptrein Roosendaal-Antwerpen. Zij zijn daar nu mee aan de slag. In mijn brief heb ik uitgelegd dat dit alternatief er niet al in januari kan zijn. Dat kan op z'n vroegst in februari. Ik hecht er groot belang aan dat er een goed alternatief voor Noord-Brabant komt. Zo gauw dat er is, kom ik daarop terug. Wij kunnen de Beneluxtrein niet handhaven. Wij hebben dat meerdere malen in de commissie besproken. Op het moment dat de Fyra gaat rijden, zijn de paden vergeven aan andere treinseries. Dat is inmiddels allemaal al ingepland.

Rover heeft geadviseerd om de lijn Den Haag-Breda-Brussel te laten vervallen omdat reizigers uit Den Haag via een overstap in Rotterdam sneller naar België kunnen reizen. Ik zal dit advies betrekken bij de toekomstige oplossingen. Rover is een van de spelers in het veld.

Er is gevraagd wanneer er een nieuwe concept-samenwerkingsovereenkomst is. Ik heb HSA en de NMBS gevraagd om de overeenkomst aan te passen. Ik heb daarbij benadrukt dat dit snel moet gebeuren. Ik heb ook gezegd dat ik zonder oplossing voor het probleem van het realiseren van de oude afspraken niet tot ondertekening over kan gaan. Ik heb wel gezegd dat ik bereid ben om te kijken naar tijdelijke oplossingen als wij niet volledig onze zin krijgen in verband met de oude afspraken uit 2001. Er is gevraagd naar de stand van zaken bij de metingen van het geluid. Ik kan zeggen dat het grootste deel van de metingen gereed is. Bij Breda is men klaar. Bij Lansingerland moet nog één meting verricht worden. Misschien gebeurt dat wel vandaag of morgen. Het hangt af van het type weer. Bij Roelofsarendsveen zijn er momenteel werkzaamheden aan de weg waardoor er niet gemeten kan worden.

Er is gevraagd of er vertraging is opgetreden. De metingen worden zo snel mogelijk verricht, maar ze moeten wel binnen het meteoraam vallen. De weersomstandigheden moeten zodanig zijn dat de meting klopt. Dat is allemaal wettelijk vastgelegd. Er moeten op zo'n dag ook voldoende treinen met de juiste snelheid rijden. Ik verwacht dat de metingen heel snel kunnen worden afgerond.

Er wordt gemeten op de snelheden die straks zullen worden gereden. Dit zijn de snelheden die zijn opgenomen in het tracébesluit. Op sommige plaatsen is in het tracébesluit rekening gehouden met een hogere snelheid, bijvoorbeeld 300 km/u in zuidelijke richting, terwijl de Thalys daar juist wat langzamer zal gaan rijden, ongeveer 240 km/u omdat er geremd moet worden om Rotterdam CS aan te doen. Dat zal bij Lansingerland gebeuren. Kortom, wij houden rekening met de snelheden in het tracébesluit en met de werkelijk gereden snelheden.

ProRail heeft aangegeven dat de dienstregeling voor 2013 binnen de geluidsnormen kan worden gereden. Ik verwacht dat de metingen binnenkort kunnen worden afgerond. Ik heb toegezegd om in de bak van Lansingerland proeven te doen met nieuwe geluidsreducerende maatregelen zoals raildempers, extra geluidsisolerend materiaal en een tussenscherm. Deels zijn dit nieuwe maatregelen voor de hsl die vanwege de veiligheid vooraf goed moeten worden getest bij hoge snelheden. Er is ook overleg met de brandweer over de gevolgen van het gebruik van nieuwe materialen. Naar verwachting kunnen begin 2013 deze maatregelen uit de pilot daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Ik heb eerder, onder andere bij de begrotingsbehandeling, gesproken over de pilot sociale veiligheid. Zoals gezegd, heeft de minister van BZK het voortouw bij het convenant, de taskforce en de pilot. I&M heeft daar graag aan bijgedragen. Ook wij vinden dit een belangrijk onderwerp. Daarom hebben wij ook gezegd dat de pilot verlengd moet worden. Wij hebben de decentrale overheden gevraagd of zij het over willen nemen. Dit hoort ook bij hun bevoegdheden en taken. Ik kan niet afdwingen dat decentrale overheden naar aanleiding van de pilot structurele maatregelen nemen. Ik heb daarover gesproken met de heer Van Lunteren en mevrouw Baljeu. Zij waren er enthousiast over en zij hebben dit overgebracht aan hun achterbannen. De eerste reactie daar was echter niet bepaald enthousiast. Er was sprake van enig afhouden. Naar aanleiding daarvan is afgesproken dat zij een verkennend rondje maken langs IPO en SkVV om na te gaan hoe zij een en ander wel gerealiseerd kunnen krijgen. Daar komen zij op 18 oktober aanstaande mee naar buiten. Ik heb zelf ook aangegeven dit van belang te vinden. Ik zou niet heel snel over willen gaan tot de bekostiging van dit soort pilots door het Rijk, want dit hoort bij de activiteiten van de decentrale overheden. Ik begrijp ook dat het spannend is wanneer men nog geen positief antwoord heeft omdat er wel mensen zijn aangenomen die het werk doen. Dit is een terrein waarop veel meer gebeurt, ook bij de decentrale overheden. Het onderwerp is veel breder dan alleen deze pilot, maar die heeft wel goed uitgewerkt. De verantwoordelijken moeten zelf bekijken op welke wijze zij garant willen staan voor de sociale veiligheid.

Wat kan het Rijk dan wel doen? In het kader van het convenant werkt mijn collega van BZK aan een norm voor het toezicht. Het is goed dat er in den brede een kader komt voor de manier waarop met sociale veiligheid in concessies wordt omgegaan zodat er niet te veel verschillen op dat vlak ontstaan. Daar wordt hard aan gewerkt. Er is een initiatief van Rover onder de titel Naar een beter ov voor de reiziger. Vertegenwoordigers van de ov-bedrijven hebben afgesproken om dit najaar een gezamenlijk toekomstplan te presenteren. Daar werken wij ook aan mee. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan een deel van de zorg van de Kamer. De heer Monasch zei dat hij alles in het werk wilde stellen om daar de nodige druk op uit te oefenen. Het is goed om dit over te brengen aan de collega's op regionaal en lokaal niveau. Zij moeten conform het democratisch proces bepalen waar zij hun budget aan uit willen geven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Premier Di Rupo van België en premier Rutte hebben al eerder over de Hedwigepolder gesproken, ondanks dat het een verdrag met Vlaanderen betreft.

Ik neem aan dat het budget de voornaamste reden is van de terughoudende reacties op de pilot sociale veiligheid of zijn er andere redenen? Wat is het reistijd kader dat de minister hanteert voor het alternatief voor de verbinding Noord-Brabant-Antwerpen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het klopt dat Di Rupo en Rutte al over dit onderwerp hebben gesproken. Althans ik heb dat gelezen, want ik was er niet bij. Ik heb echter niet met mijn collega over de Hedwigepolder gesproken. Ik houd sowieso niet van het verbinden van dossiers omdat dit nooit tot de meest duidelijke oplossingen leidt. Ik heb dus nooit druk vanuit die hoek gevoeld. Het budget is natuurlijk een issue voor de sociale veiligheid. Lokale en regionale partijen hebben zelf ook programma's voor sociale veiligheid. Die pilot is zeker niet het enige wat op dit terrein gebeurt. De pilot is voortgekomen uit een van de vele actiepunten naar aanleiding van de problematiek in Gouda. Die actiepunten hebben ook geleid tot een pilot voor de vergroting van de sociale veiligheid in verband met specifieke reltrappers. De regionale partijen moeten zelf bepalen hoe zij dit het beste kunnen inbedden in de aanpak op het terrein van de sociale veiligheid. Ik weet dat de financiën daar een rol bij spelen. Over het hsl-traject Breda-Antwerpen is de reistijd 29 minuten. Wij gaan uit van een soortgelijke reistijd voor het alternatief. De heer Monasch vroeg nog of de besluitvorming over de sociale veiligheid nog op tijd kan plaatsvinden. Als de leden van IPO en SkVV op 18 oktober akkoord gaan, kan op 1 november worden doorgeslagen. BZK en I&M hebben zelf twee maanden geleden de pilot al verlengd. Nu ligt de bal bij de decentrale overheden, maar qua tijd kan het allemaal wel.

De heer **Elias** (VVD): Ik heb niet over sociale veiligheid niet gesproken omdat de andere woordvoerders dat al gedaan hadden. Men moet dus niet denken dat wij het niet buitengewoon belangrijk vinden om de hufferigheid aan te pakken. Hoor ik nu de minister tussen de regels door eigenlijk zeggen dat wij ons geen zorgen moeten maken omdat wij op 18 oktober te horen krijgen dat de regio dit oppakt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wou dat ik zo'n kristallen bol had. Ik heb erop gewezen dat wij allemaal onze eigen vorm van democratie en bevoegdheden hebben. Dit is een bevoegdheid van de regio's. Het Rijk heeft de start gefinancierd en heeft dat ook nog voor een extra periode gedaan. Uiteindelijk is het aan de decentrale overheden om het over te nemen. Ik heb dat met nadruk onder de aandacht van IPO en SkVV gebracht. Ik hoop oprecht dat de betrokkenen het juiste besluit nemen. Als zij dat niet doen, dan ontstaat er een nieuwe situatie. Op dat moment moet het Rijk bezien of het daar mee uit de voeten kan of niet. Wij kunnen een decentrale overheid niet zeggen wat zij moet doen, dus dan moeten wij zelf bepalen of wij daar iets op moeten verzinnen. Dat zijn allemaal volgende stappen.

De fractie van de PVV had vragen over stroomstootwapens, de spoorwegpolitie en risicotrajecten. De spoorwegpolitie is altijd snel ter plaatse. Ik ga niet over de uitrusting van de spoorwegpolitie en daar doe ik dus ook geen uitspraken over. Dat moet echt met mijn collega van Veiligheid en Justitie worden besproken. Belangrijk is dat duidelijk is dat hufferigheid in het openbaar vervoer niet getolereerd wordt. Het is een publieke dienst en die mag niet verstoord worden door dreigend optreden van gebruikers. Op dat punt is er geen verschil tussen de minister van Veiligheid en Justitie en mij.

Hoe komt dat het vervoer over de Betuweroute minder snel groeit dan verwacht? De spoormarkt heeft duidelijk last van de aanhoudende crisis en dat uit zich in een daling van het spoorgoederenvervoer. Dat geldt niet alleen voor de Betuweroute maar voor het gehele net. Er is geen

eenduidige verklaring. De haven van Rotterdam groeit wel, maar heel veel goederen gaan per schip naar andere havens. Wij bepleiten ook het gebruik van meerdere modaliteiten. Van de groei van het vervoer van maritieme containers pikt het spoor dit jaar niets mee. Antwerpen had in 2010 een hogere groei van het vervoer van containers per trein, maar in 2011 was die markt ingezakt. Met de sector gaan wij na hoe het tij gekeerd kan worden. Wij bepleiten het gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten, maar wij willen ook een evenwichtig gebruik van het spoor. De inzet op de verbetering van de internationale spoorgoederencorridors is zeer belangrijk. Dat doen wij op meerdere vlakken.

Ik streef uiteraard naar een maximaal gebruik van de Betuweroute, ook voor gevaarlijke stoffen. Niet alle bestemmingsvervoer kan en hoeft over de Betuweroute. Er is een akkoord met Duitsland, het Warnemündeakkoord, maar niet alle goederen zijn bestemd voor het midden of het zuiden van Duitsland. Voor de bestemming Noord-Duitsland is het korter om gebruik te maken van de grensovergang bij Oldenzaal. Daar is aan Duitse zijde nog capaciteit, terwijl dat aan de Duitse kant van de Betuweroute minder het geval is.

Wanneer komt er een oplossing voor het gebrek aan capaciteit in Duitsland bij de Betuweroute? Op dit moment wordt gewerkt aan het derde spoor. ProRail werkt met de Duitse partner de bouwplanning daarvan uit. De vergunningaanvragen voor de bouw lopen. Qua planning gaat de bouw gelijk op met de benodigde capaciteit op de Betuweroute. Gedurende de bouw is er tijdelijk minder capaciteit, maar ProRail en de Duitse partner werken aan plannen om het vervoer via andere routes en grensovergangen te leiden. Ik heb de Kamer eerder na een overleg met mijn collega Ramsauer verteld dat Duitsland er alles aan doet om het allemaal zo snel mogelijk te doen. Aan de andere kant van de grens heeft men echter ook te maken met inspraakprocedures en dergelijke die netjes doorlopen moeten worden.

Sinds maart functioneert het heuvelproces op Kijfhoek volledig. Dat gaat goed. Het proces wordt scherp gemonitord. De ILT heeft toestemming gegeven om te heuvelen. Zo leer je een hoop nieuwe termen. Er loopt een apart project om verdere technische verbeteringen door te voeren aan het systeem waarbij de kans op menselijke fouten geminimaliseerd wordt. Daarbij is zowel ProRail als ILT betrokken. Er ligt nog steeds een last onder dwangsom om de zaak op orde te brengen. Het is ook goed om die druk erop te blijven houden. Er zijn afspraken met de vervoerders gemaakt om de informatievoorziening op orde te brengen. Men is nu in staat om binnen vijftien minuten informatie te verstrekken over de lading. De fractie van het CDA heeft daarnaar gevraagd in verband met de motie van de heer Haverkamp.

Er lopen tests voor het leveren van realtime informatie over welke gevaarlijke stoffen in welke wagon zit. Uiterlijk in 2014 moet dit landelijk en ook op Kijfhoek op orde zijn. Dit betreft een afspraak tussen de ILT en ProRail. De conclusie is dat er de afgelopen periode veel maatregelen zijn genomen om de veiligheid te verbeteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De minister zegt heel eerlijk dat de informatie over treinen met gevaarlijke stoffen pas in 2014 geregeld is. Hoe verhoudt zich dat tot de wettelijke verplichtingen voor de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen? Hoe legt de minister aan de omwonenden uit dat het nog twee jaar duurt voordat het gewenste veiligheidsniveau is bereikt? Hetzelfde geldt voor de chloortreinen. Ik begrijp het algemene verhaal heel goed, maar als er nog maar een zesde tot een zevende van de spoorcapaciteit gebruikt wordt, zou je verwacht dat juist de chloortreinen of treinen met andere zeer gevaarlijke stoffen niet door Hengelo, Almelo en Amersfoort gaan. Minder gevaarlijk materiaal moet dan in hemelsnaam voorlopig nog maar via die route.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Op dit moment is men in staat om die gegevens in vijftien minuten te leveren. Dat is niet pas over twee jaar het geval. Ik heb gezegd dat wij ook nagaan of er realtime informatie is te leveren over de wagons met gevaarlijke stoffen. Dat wordt getest evenals het nieuwe informatiesysteem. De afspraak is dat het uiterlijk 2014 klaar is. Op dit moment kunnen wij vijftien minuten nadat er wat gebeurd is al zien welke lading in de wagons zit. Mevrouw Van Tongeren pleit ervoor om over sommige stukken alleen maar ongevaarlijke stoffen te laten vervoeren. Er is nooit gezegd dat al het goederenvervoer alleen maar over de Betuweroute zou gaan. We proberen juist om dat vervoer met de Betuweroute een beetje te concentreren. In het kader van het PHS proberen wij er meer lijn in aan te brengen, maar in principe mag goederenvervoer over elke route.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik ben blij om te horen dat de informatie nu volledig voldoet aan de wettelijke normen. De minister ontwijkt zelden een vraag, maar voor een leek ligt het voor de hand dat chloortreinen bij voorkeur niet door de bebouwde kom rijden. Waarom regelt de minister dat niet?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik volg de eisen van het basisnet die met de Kamer zijn afgesproken. Ik zeg altijd dat het veilig is conform de spelregels die wij zelf gemaakt hebben. De discussie ging ook niet over onveilige situaties, maar over de beschikbaarheid van informatie. Dat laatste was een knelpunt dat nu wordt opgelost. Voor het overige doe ik niet anders dan volgen wat wij met elkaar in het basisnet hebben vastgelegd.

De dichtligtijden op overwegen worden onderzocht. Zoals ik eerder heb toegezegd, zullen er criteria worden opgesteld. Naast de lokale bereikbaarheid acht ik ook de veiligheid van belang. Die twee dingen kunnen elkaar bijten, maar wij moeten een intelligente oplossing zoeken waarin beide elementen tot hun recht komen. Op basis van de lopende onderzoeken werk ik aan een programma voor de overwegen. Ik heb wel eens eerder in debatten gezegd – ik weet niet of dit ook een brief staat – dat er wat mij betreft specifieke programma's voor overwegen moeten komen. Er moet een ranglijst van knelpunten worden gemaakt, waardoor je daar heel gericht aan kunt werken en niet alleen als er toevallig toch onderhoud wordt gepleegd. Ik streef ernaar om de Kamer in het voorjaar van 2013 te informeren over de pilots met dichtligtijden en de mogelijke oplossingen.

De heer **Bashir** (SP): De minister heeft in 2010 een toezegging met een tijdpad gedaan. Nu begrijp ik dat er weer vertraging is opgetreden. Het was niet de bedoeling dat de resultaten pas in het voorjaar van 2013 bekend zouden zijn. Zijn alle vijftien projecten nog aan de gang? Zijn er al projecten afgerond?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Dit gaat volgens mij over het programma Spoorse doorsnijdingen. Dat loopt nog. Als de Kamer daar behoefte aan heeft, kan ik haar daarover informeren.

De heer **Bashir** (SP): Graag. Ik begrijp dat er weer sprake is van vertraging.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Nee, u vroeg mij naar de dichtligtijden. Daar hebben wij het recent in de commissie over gehad. Ik ben daarmee bezig. U noemde een toezegging uit 2010 en die betreft volgens mij het programma Spoorse doorsnijdingen. Voor het algemeen overleg over railveiligheid zal ik u daarover informeren.

De **voorzitter**: Dat was een toezegging die u al eerder had gedaan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik zeg heel graag dingen toe en soms weet ik niet precies wat ik wel of niet heb toegezegd. Het wordt gelukkig allemaal goed bijgehouden.

De fractie van de SP heeft gevraagd naar de gesprekken met de provincie over de tunnels in Castricum en Heiloo. Ik heb eerder gezegd dat ik daarover met de wethouder heb gesproken tijdens de bijeenkomst over het PHS. De afspraak dat gemeenten fiftyfifty meebetalen aan oplossingen kan complex uitwerken op een lokale begroting. Zo'n begroting is natuurlijk niet te vergelijken met een begroting zoals wij die kennen. Wij zullen kijken wat specifieke oplossingen betekenen voor de bijdragen van provincies en gemeenten. Ik heb afgesproken om op dat punt maatwerk te leveren. Wij zijn echter nog niet klaar. Het PHS loopt nog en het moet binnen het budget van dat programma blijven. Als ik meer moet doen voor gemeenten, dan kan ik minder overweg- of spoortunnelvraagstukken oplossen. Ik ben echter bereid om te bezien wat redelijk is om bij gemeenten neer te leggen en wat niet.

Er is gevraagd of ik wel oog heb voor mensen met een functiebeperking. Voor mij is dit een zeer belangrijk punt. Ik heb de commissie-Meijdam de aanvullende opdracht gegeven om ook de problemen op dit punt tot een oplossing te brengen. Binnenkort kom ik met de voortgangsrapportage inzake de ov-chipkaart waarin ik ook op dit onderwerp zal ingaan.

De fractie van het CDA heeft gevraagd of het klopt dat er 20% meer klachten van studenten over de ov-chipkaart zijn geweest. Zoals bekend, wordt de ov-chipkaart voor studenten behandeld door mijn collega Zijlstra. Mijn ambtgenoot heeft de studentenvakbond LSVb gemeld dat er duidelijke afspraken zijn over de gevallen waarin en de wijze waarop studenten een reiskostendeclaratie kunnen indienen. Die afspraken zijn inmiddels ook naar de Kamer gestuurd. Er vindt regelmatig overleg plaats tussen TLS, de regisseur Studentenreisrecht en de studentenorganisaties. Het is bekend dat er meer klachten zijn. Mijn collega heeft inmiddels actie ondernomen om daar een oplossing voor te bieden.

De routing van het goederenvervoer via de Hanzelijn is een randvoorwaarde voor OV SAAL. Ik heb in 2010 en in 2011 twee tracébesluiten vastgesteld voor de kortetermijnmaatregelen OV SAAL, namelijk de Zuidtak in Amsterdam en de Flevolijn. Zodra deze kortetermijnmaatregelen zijn gerealiseerd, is een goederenpad per uur per richting over de Flevolijn mogelijk. Ook de Hanzelijn is ingericht op een goederenpad per uur per richting. Bij de kortetermijnmaatregelen in de OV SAAL-corridor is geen spoorverdubbeling in Almere opgenomen. Het is uiteindelijk aan de vervoerders om voor de Flevolijn te kiezen in plaats van voor de Veluwelijn.

GroenLinks heeft naar aanleiding van de treinstoring van 22 maart jl. gevraagd of er meer problemen zijn geconstateerd toen de software werd bekeken. Verder is gevraagd wat de uitkomsten van de audit zijn. De ICT-storing toont weer aan dat het spoorstelsel kwetsbaar is voor verstoringen. Het maakt niet zo veel uit of die verstoringen worden veroorzaakt door harde wind, bladeren op de rails of ICT-problemen. Bij een storing is er ook een fundamentele aanpak nodig. De organisatie moet zodanig op mogelijke storingen anticiperen dat de reiziger er zo min mogelijk overlast van heeft. Ook hier geldt dat redesign en bijsturing van belang zijn.

De audit is uitgevoerd door een gespecialiseerd onafhankelijk bureau. De conclusie is dat ProRail als bedrijf in een risicovolle omgeving vergelijkbaar presteert als andere van dit soort bedrijven. Dit soort conclusies krijg je als audits laat uitvoeren. De aanbeveling is om een beter testbeleid te voeren. Dat wordt op dit moment ook opgepakt.

Ik begrijp dat het voor reizigers richting Schiphol een fors probleem is wanneer er iedere keer vertraging optreedt omdat men denkt dat er brand

is in de Schipholtunnel. Het is echter van groot belang dat de veiligheidsprocedures goed worden doorlopen. Ik weet dat men zo snel mogelijk in actie komt, maar bij de verschillende meldingen was er een steeds een andere analyse van de oorzaak. Ik kan helaas niet zeggen hoeveel reizigers hun vlucht hebben gemist. In september zijn bij de storingen geen rookmelders afgegaan. De machinisten zagen echter wel rook. De standaardprocedure is dan om die tunnelbuis buitenwerking te stellen. De brandweer is in enkele minuten ter plaatse. De waarschijnlijke oorzaak is het stof dat door werkzaamheden werd opgeworpen. Sommigen hebben dat als rook geïnterpreteerd. Daarop is men gaan stofzuigen. Met de aannemers die in de tunnel aan het werk zijn, zijn extra afspraken gemaakt over het vermijden van stofwolken.

Het is nog niet bekend of NS gratis wifi blijft aanbieden. Dat maakt geen onderdeel uit van de afspraken die het Rijk met NS maakt in het kader van concessies. Ik denk dat dit hoort bij een goede klantbediening door NS. Een goede wifiverbinding maakt de tijdsbeleving van de treinreiziger heel anders.

Er is gevraagd hoe ik aankijk tegen het voornemen om alle treinen in 2015 op groene stroom te laten rijden. Dat is heel erg ambitieus.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat mij om de volgende concessie, dus tussen 2015 en 2025. Het hoeft niet per 1 januari 2015 geheel gerealiseerd te zijn. Het zou echter mooi zijn als het niet tot 2025 duurt voor er een goede start mee wordt gemaakt. Ik begrijp dat de ambitie bij NS op dit punt hoog is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: NS is zeer ambitieus bezig met duurzame energie. Ten opzichte van 1997 wordt er al 20% minder stroom verbruikt. NS spant zich nu in om in 2015 klimaatneutraal te rijden. Dat betekent inkoop van meer groene stroom. U weet dat er nooit volledig op groene stroom gereden kan worden. Men rijdt op wat er uit het stopcontact komt. Een en ander sluit aan bij de ambities van I&M zoals genoemd in de eerste uitwerking van de spooragenda voor de lange termijn. Het is correct dat NS als een van de doelstellingen heeft om per jaar 2% energie-efficiënter te gaan werken. Dat geldt overigens voor het geheel van de onderneming. In 2011 is de energie-efficiency zelfs met 6% verbeterd. Machinisten rijden energiezuiniger en de treinen worden steeds zuiniger. Men is ook bezig om de duurzaamheid te vergroten door de bezettingsgraad van treinen in de daluren te verhogen en aan geluidsarm vervoer te werken. NS mikt zelf op een besparing van 30% in periode 2010–2016. Alles in 2015 zal dus niet lukken, maar ik begrijp dat mevrouw Van Veldhoven dat niet heeft gezegd. Ik kan echter niet zeggen wat er precies in de periode 2015–2025 gebeurt. Ik moet dat even laten uitzoeken. Het lijkt mij goed om dit bij de discussie over de concessie terug te laten komen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de minister toezeggen om dit in een brief aan de Kamer te laten weten? Energie-efficiency en vergroening van de gebruikte energie zijn twee aparte dingen. Ik ben een groot voorstander van beide, maar er moet wel onderscheid worden gemaakt. Misschien kan de wifiverbinding ook in de concessie worden meegenomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik kom met een brief over groene stroom. Ik vind duurzaamheid belangrijk, maar ik moet wel nagaan of het nuttig en noodzakelijk is om alle treinen op groene stroom te laten rijden. Ik moet op dat punt mijn mind nog opmaken. Ik zal mijn mening daarover geven en ik zal laten weten wat er mogelijk is. In de concessie moeten de belangrijkste zaken voor de reiziger worden geregeld. De reiziger moet veilig, betrouwbaar en betaalbaar kunnen

reizen. Daarna kan er aandacht zijn voor de leukigheden. Ik wil niet bij voorbaat toezeggen dat er per se wiferverbindingen moeten zijn. Dit lijkt mij een goed punt voor de discussie met de Kamer.

Er is gevraagd of het Randstadspoor moet stoppen in Putten. In kader van het Randstadspoor is het mogelijk om vier sprinters per uur naar Harderwijk te laten rijden. De regio, NS en ProRail zijn hierover in overleg. Vooralsnog is dit alleen mogelijk als de extra trein niet in Putten stopt. Het streven is uiteindelijk wel om een stop in Putten mogelijk te maken.

De fractie van GroenLinks vraagt mij of ik in een volgend kabinet hetzelfde enthousiasme kan opbrengen voor het spoorvervoer als voor het wegvervoer en of ik daar ook evenveel geld voor wil uitrekken als voor het wegvervoer. Ik zeg wel vaker dat het budget voor de trein en dat voor de wegen even groot zijn. Voor mij is het spoorvervoer ook van groot belang. De onderhandelingen over een nieuw kabinet lopen nog. Ik hoor daar wel eens iets van, maar wat daar precies uitrolt, zien we pas op het laatst. Al mijn kinderen zijn mij even lief, dus de weg én het spoor. Dat moet ook voor een volgende periode gelden, eventueel voor mij of voor mijn opvolger.

De fractie van 50PLUS heeft naar de wc's in sprinters gevraagd. Wij hebben vaak over dit onderwerp gesproken. Naar aanleiding van een motie van de SP zijn wij met de Kamer tot een compromis gekomen wat betreft het inbouwen van de toiletten. Er is gesuggereerd dat het aanbrengen van toiletten financieel niet aantrekkelijk is. Dat was niet het enige argument. Sprinters hebben een andere functie dan treinen die over een langer traject rijden. Wat mij betreft, hadden de sprinters ook zonder toilet gekund omdat het om kort vervoer gaat, vergelijkbaar met het vervoer per bus en metro. De Kamer was het daar niet mee eens. Uiteindelijk hebben wij gezamenlijk besloten om ervoor te zorgen dat dit bij de volgende concessie verplicht is en dat de wc's tot 2025 worden ingebouwd. Het is goed dat NS heeft aangegeven, daar al mee te beginnen. Verder komen er extra toiletten op de stations en zullen er geen sprinters zonder toilet meer aangeschaft worden.

Er is gevraagd of treinen met veel vertraging niet meetellen voor de statistieken inzake punctualiteit. NS gaat over de punctualiteit en ProRail gaat over de beschikbaarheid. Ik weet niet precies op welke cijfers wordt gedoeld. Dit is mij in ieder geval niet bekend. Ik zal dit nader uitzoeken en de Kamer daarover informeren. Alleen de treinen die vooraf uit de dienstregeling worden geschrapt tellen niet mee. «Verstoorde» treinen tellen wel mee.

Dan tot slot de vraag of ik ook een herfstaanpak heb. De noodzaak van een winterweerprogramma geldt ook voor de herfst. Daarbij is van belang op welke wijze de organisatie is ingericht. De herfst vergt ook een speciale aanpak. De sector is daarmee bezig. Als er morgen extra veel blaadjes vallen, dan verwacht ik dat NS en ProRail daar adequate maatregelen voor hebben. Ik weet dat dit het geval is en nu maar hopen dat ze ook werken.

De **voorzitter**: Hoewel er eigenlijk geen tijd meer voor is, geef ik toch gelegenheid voor een zeer korte tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik heb een antwoord op mijn vraag over de Euregio Maas-Rijn inzake de visie 2020 gemist. Daar mag de minister ook schriftelijk op reageren.

De heer **Monasch** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen over sociale veiligheid. Ik was van plan om daar een VAO over aan te vragen, maar door de beantwoording zie ik daarvan af. Ik roep de collega's op om hun contacten in provincies en regio's aan te spreken om te kijken wat er mogelijk is.

Ik aarzel om wel een VAO aan te vragen over de Beneluxtrein. Ik vind het onbehoorlijk om een lijn te schrappen terwijl er geen alternatief is. Wil de

minister alles op alles zetten om dit voor 1 januari geregeld te hebben, dan wel de Beneluxtrein handhaven? Ik vind niet dat wij op deze manier met reizigers om kunnen gaan.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij mijn buurman wat de Beneluxtrein betreft. Verder dank ik de minister voor haar heldere beantwoording.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Er is een vraag blijven liggen over het overleg met België. Heeft dit ook financiële gevolgen voor Nederland? Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Monasch over de Beneluxtrein. Ik wijs erop dat er op dit punt al een motie is aangenomen. Wij gaan ervan uit dat die gewoon wordt uitgevoerd.

De minister gaat ervan uit dat het goed komt met het verbeterde toezicht. Wij vinden het heel goed dat dit project wordt verlengd. Als de provincies daar niet mee akkoord gaan, zullen wij er zeker op terugkomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister ook voor de duidelijke beantwoording van onze vragen. Ik heb nog een vraag over het Beneluxtraject. Het lijkt erop dat de problemen met België niet zijn opgelost omdat er geen spoorcapaciteit zou zijn. Klopt het dat dit alleen ten noorden van Roosendaal geldt vanwege het drukke spoor rondom Rotterdam? Als dit het geval is, is ons voorstel om de Beneluxtrein tijdelijk te laten rijden via Breda-Roosendaal-Antwerpen. Op die manier kan West-Brabant goed bediend worden.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik sluit mij graag aan bij de woorden van de heer Monasch.

De heer **Klein** (50PLUS): Voorzitter. De oproep van de minister om decentrale overheden aan te sporen op het punt van de sociale veiligheid, geef ik door aan de 50PLUS-fractie in Utrecht en Zuid-Holland. Voor een deel heeft de minister geen antwoord gegeven op de vraag over de Betuwelijn. Het gaat mij met name om de termijnen die gelden voor de planning van de aanleg van spoor in Duitsland. Ik mis een beetje aandacht voor de druk die daardoor ontstaat op de spoorlijnen naar het noorden. Het is wel erg eenvoudig om te zeggen dat dit via Nederland moet. Je kunt ook via Duitsland naar het noorden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Een aantal vragen zijn eigenlijk opmerkingen. Daar zal ik niet op reageren. Bij de Euregio Maas-Rijn gaat het om het aanpakken van een aantal knelpunten op het decentraal spoor. In het kader van het programma Beter Benutten wordt ook de Maaslijn onderzocht. Bij het komende BO MIRT wordt dit met de regio besproken. Als de oplossingen voor de knelpunten gevonden zijn, kunnen er conclusies worden getrokken. De heer Monasch wil weten wat het alternatief is voor de Beneluxtrein. Ik dwing de vervoerders om het alternatief zo snel mogelijk gereed te hebben. Ik zet veel druk op het dossier. Wij spreken al lang over het feit dat de Beneluxtrein per 1 januari vervalt omdat dit niet anders kan. Ik heb altijd gezegd dat ik heel graag een alternatief wil. Voor een deel ben ik afhankelijk van de Belgische minister. Dat pad is nu even doodgelopen. Ik ben nu bezig om heel veel druk op dit dossier te zetten. Alle alternatieven moeten onderzocht worden en de oplossing moet zo snel mogelijk gerealiseerd worden. De suggestie van de ChristenUnie behoort wellicht ook tot de mogelijkheden. Technisch moet het mogelijk zijn en ik moet er treinen voor hebben. Om die reden heb ik steeds gezegd dat dit niet voor februari het geval zal zijn. Dat betekent dat er even geen vervoer op die lijn is.

Er is gevraagd of het alleen gaat om capaciteit ten noorden van Roosendaal en of het traject Roosendaal-Breda-Antwerpen een oplossing biedt. Het tegelijkertijd laten rijden van de lijn Amsterdam-Brussel en de Beneluxtrein is niet alleen ten noorden van Roosendaal niet mogelijk, maar ook ten zuiden van Antwerpen. Ook daar zitten de treinpaden helemaal vol. Je kunt natuurlijk wel naar alternatieven op Nederlands grondgebied kijken.

Ik weet niet wat ik nog meer kan doen om de heer Monasch meer inzicht te geven in wat wij allemaal proberen om alternatieven te realiseren. Ik doe volledig mijn best. Ik probeer alles uit, maar ik ben ook gebonden aan de beperkingen inzake de capaciteit op het spoor en de techniek.

De heer **Monasch** (PvdA): Kunt u daarover rapporteren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Zeker.

De heer **Monasch** (PvdA): Op welke termijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: U wilt weten wat ik doe. Ik heb dit nu verteld en ik kan dat ook op papier. Dat kan heel snel zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat daar geheime activiteiten bij zitten. Mocht dit wel het geval zijn, dan zorg ik ervoor dat u op een andere manier wordt geïnformeerd.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording in tweede termijn.

Er zijn vier toezeggingen gedaan:

- de minister zal de Kamer op de hoogte houden van de ontwikkelingen met betrekking tot de alternatieve verbinding tussen België en Noord-Brabant die de spoorbedrijven NS en NMBS in onderzoek hebben;
- de minister zal de Kamer voor het AO Railveiligheid informeren over de laatste stand van zaken op het gebied van de Spoorse doorsnijdingen;
- in het voorjaar van 2013 zal de Kamer worden geïnformeerd over het beleid ten aanzien van de dichtligtijden van overwegen;
- de minister stuurt een brief over groene stroom voor het notaoverleg Hoofdrailnet.

De laatste toezegging die de minister aan het slot van haar betoog over de Beneluxtrein heeft gedaan, beschouw ik als een aanvulling op de eerste. Het AO Winterweer spoor zal 23 oktober van 16.00 uur tot 19.00 uur gehouden worden in plaats het AO over verkeersveiligheid. Dat laatste wordt gehouden op 30 oktober van 16.00 uur tot 19.00 uur. Eerder is gemeld dat de minister van Veiligheid en Justitie dan niet aanwezig kan zijn.

Sluiting 13.10 uur.

Volledige agenda

1. Toezegging gedaan tijdens het algemeen overleg inzake HSA van 15 februari 2012 over conclusies externe toetsing
22 026-355 – Brief regering d.d. 01-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
2. Aanbieding Voortgangsrapportage 30 HSL-Zuid 22 026-358 – Brief regering d.d. 29-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
3. Huidige stand van zaken inzake samenwerkingsovereenkomst HSA-NMBS
22 026-365 – Brief regering d.d. 18-09-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
4. Lijst van vragen en antwoorden inzake de Voortgangsrapportage 30 HSL-Zuid
22 026-364 – Brief regering d.d. 03-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
5. Voortgang Betuweroute
22 589-311 – Brief regering d.d. 12-03-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
6. Reactie op brieven van FNV Spoor en personeel Keyrail m.b.t. concessie voor Betuweroute en Goederenloket 2013
22 026-363 – Brief regering d.d. 24-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
- 7 Reactie op de brief van FNV Bondgenoten inzake de «concessie voor de Betuweroute en Goederenloket 2013»
22 026-359 – Brief regering d.d. 02-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
8. Vervoer van gevaarlijke stoffen via de spoorroute Elst (aansluiting Betuweroute) – Arnhem – Zutphen – Oldenzaal/grens
32 862-50 – Brief regering d.d. 18-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
9. Beantwoording mondelinge vragen Basisnet goederenvervoer over de Hanzelijn
32 862-52 – Brief regering d.d. 02-10-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
10. Zevende voortgangsrapportage PHS en Actieplan «Groei op het Spoor»
32 404-56 – Brief regering d.d. 23-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

11. *Onderzoek gevaarlijke stoffen op emplacementen*
30 373-44 – *Brief regering d.d. 13-09-2011*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

12. *Antwoorden op de tweede lijst van vragen inzake de spoorweg-
overgang en inhaalsporen in Bilthoven*
29 893-122 – *Brief regering d.d. 29-06-2011*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

13. *Afschrift van de brief aan CNV Vakmensen inzake de pilot «Verbeterd
Toezicht» openbaar vervoer 28 642-55 – Brief regering d.d. 07-09-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus

14. *Stand van zaken m.b.t. de pilot «verbeterd toezicht»*
2012Z17126 *Brief regering d.d. 10-10-2012*
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas
Geesteranus