

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben enkele fracties de behoefte om enkele vragen en opmerkingen voor te leggen over de brief van de minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 maart 2012 (Kamerstuk 29 984 nr. 298) inzake het Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail.

De voorzitter van de commissie,  
J. F. Snijder-Hazelhoff

De griffier van de commissie,  
I. B. Sneep

## **I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de VVD**

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail. De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie merken op dat de klantoordelen in een aantal gevallen er op duiden dat prestaties onder de maat zijn. Kan de minister aangeven wanneer NS met de analyse komt van wat de achterliggende oorzaken zijn die leiden tot deze slechte klantoordelen en welke acties ingezet gaan worden om dit te verbeteren?

De leden van de VVD-fractie merken op dat NS klanten niet alleen een snelle en betrouwbare vorm van reizen wil bieden, maar ook een reeks diensten op en rond mobiliteitsknooppunten. Kan worden aangegeven welke diensten dit zijn en of deze diensten allemaal behoren tot de kerntaak van NS? Ook ProRail spreekt over diensten op de stations. Kan ook hier worden aangegeven welke diensten ProRail levert en of deze diensten behoren tot de kerntaak van ProRail?

De leden van de VVD-fractie merken op dat waar ProRail het principe van «Lean» toepast om te zorgen dat enkel dát wordt gedaan wat in het belang van de reiziger is, er bij de NS niet over wordt gerept. Kan de minister aangeven hoe ze aankijkt tegen het principe van «Lean»? Kan deze werkwijze ook onder de aandacht van NS worden gebracht?

Met betrekking tot samenloopbaanvakken hebben de leden van de VVD-fractie de volgende vraag naar aanleiding van de zin «Conform de vervoerconcessie toetst NS dergelijke verzoeken tot uitbreiding aan de hand van (...) criteria». Is het logisch dat de NS deze toets doet ten aanzien van samenloop met andere vervoerders? Is er dan niet sprake van de slager die zijn eigen vlees keurt?

Uit het Vervoersplan 2012 valt op te maken dat de Intercity's op de Oude Lijn (Amsterdam – Leiden – Den Haag – Rotterdam) in 2012 meer stops gaan maken, waardoor Intercity's op deze lijn langzamer worden. De leden van de VVD-fractie vragen in hoeverre dit een verbetering is.

De leden van de VVD-fractie merken op dat in het Vervoersplan 2012 van NS is opgenomen dat «zodra voldoende V250 materiaal beschikbaar is HSA de internationale Fyra over de HSL-Zuid gaat rijden, en tussen Rotterdam en Amsterdam het productaanbod aan binnenlandse Fyra's uit zal breiden met twee treindiensten per uur». Kan de minister aangegeven of hiermee de conclusie kan worden getrokken dat in 2012 voldoende V250 materiaal beschikbaar is?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PvdA**

De leden van de fractie van de Partij van de Arbeid hebben met belangstelling kennis genomen van het Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail.

De leden zijn echter nog niet tevreden over een aantal punten en hebben ook nog een aantal vragen. Zij vragen daarom de minister om op de volgende punten in te gaan.

De leden zijn verbaasd dat de minister wel uitgebreid toelicht wat de resultaten in 2011 waren maar daaruit geen specifieke punten haalt die in 2012 (en later) ingevoerd kunnen worden. Zij vragen de minister dit

alsnog te doen en toe te lichten op welke wijze de niet gehaalde kern prestatie indicatoren (KPI's) de komende jaren wel gehaald kunnen worden en op welke manier de minister hieraan ondersteuning geeft.

De leden merken op dat de door NS niet gehaalde KPI's vrijwel allemaal betrekking hebben op klanttevredenheid. Dit baart de leden zorgen. Zij onderschrijven daarom de noodzaak om dit te onderzoeken en zijn tevreden over het feit dat de minister heeft gevraagd aan NS om dit te doen.

De leden zijn echter wel van mening dat bij een dergelijk onderzoek ook reizigersorganisaties moeten worden betrokken. Tot slot vinden de leden van de PvdA dat bij het onderzoek een onafhankelijke partij betrokken moet worden. Graag een reactie van de minister hierop.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de PVV**

De leden van de PVV-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het Vervoer- en Beheerplan 2012 en willen de minister nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de PVV-fractie zijn verheugd over het feit dat recentelijk de motie De Jong (Kamerstuk 32666-14) is aangenomen, die de regeringverzoekt te bewerkstelligen dat wanneer er een boete aan NS en ProRail wordt opgelegd, er geen sprake kan zijn van variabele beloningen voor de directieleden. Hierdoor hebben de boetes niet langer slechts een symbolische waarde richting de reiziger, maar treffen zij ook de verantwoordelijk directieleden in hun eigen portemonnee. Daardoor wordt hopelijk de aansporing tot het leveren van betere prestaties en klantgerichtheid door met name de NS-directie vergroot.

Het is voor de leden van de PVV-fractie onbegrijpelijk dat NS vol trots zijn cijfers blijft presenteren als «goed», terwijl de klant daar geheel anders over denkt. Dit typeert maar weer eens hoever NS-directieleden kennelijk afstaan van de beleving van de reiziger en de leden hopen dan ook dat in de herziening van de kern prestatie indicatoren (KPI) ook de klantoordelen een prominente rol blijven behouden. Het oordeel van de reiziger zegt de leden vaak meer dan de cijfers die NS hanteert bijvoorbeeld op gebied van punctualiteit. Kan de minister toezeggen dat de beoordeling van de klanten een bepalende rol blijft houden binnen de KPI's?

Dat dit hard nodig is blijkt ook wel bij het lezen van het vervoerplan. Een treffend voorbeeld is dat NS stelt dat zij de meest gebruikersvriendelijke website van Nederland heeft, hetgeen toch knap is voor een website die bij de afgelopen winterverstoringen op cruciale momenten uren plat heeft gelegen. Bovendien komt de NS Hispeed-website eerder in aanmerking voor de meest gebruiksonvriendelijke website, aangezien de internetter niet over opties beschikt die mensen bij de NS-balie wel hebben, tot groot ongenoegen van de reiziger. Zo kan via internet niet met een groep worden geboekt waarvan mensen verschillende abonnementen hebben en tevens kan niet op stoelnummer worden gereserveerd. Kortom, op dergelijke punten valt NS veel beter af te rekenen op klantoordelen dan op wat mooie zinnestjes en cijfertjes die de NS-directie in haar Vervoerplan verkondigt.

Zo spreekt het Vervoerplan ook over verbeteringen in de dienstregeling terwijl de reistijden naar de landsdelen juist verslechteren door het instellen van steeds meer stopintercity's. Ook binnen de Randstad verslechtert de bediening door middel van intercity's doordat deze vaker stoppen om zo de reiziger via de Fyra laten reizen. Hoewel NS binnen de voorwaarden van de huidige concessie vrij is om dergelijke ongewenste

veranderingen in de dienstregeling door te voeren, hopen de leden wel dat de minister deze ervaringen meeneemt bij het opstellen van de nieuwe concessie.

Wat betreft het Beheerplan is het goed om te lezen dat ProRail zich weer gaat focussen op de kerntaken en dat overbodige zaken worden weggelaten, hetgeen een totale kostenverlaging van 8% met zich meebrengt voor 2012. Echter, in de jaren erna wordt deze besparing niet doorgezet, waardoor de kosten in 2020 weer nagenoeg op hetzelfde niveau van 2011 uitkomen. De leden zijn erg benieuwd hoe dit mogelijk is en welke factoren de komende jaren naar verwachting voor hogere kosten gaan zorgen, waardoor de bezuiniging in 2012 grotendeels te niet wordt gedaan? Overigens vinden de leden het wel frappant dat ProRail kennelijk al de conclusies van de Tijdelijke Commissie onderhoud en innovatie spoor (Kamerstuk 32707-8) betreffende ERTMS opzij heeft geschoven aangezien zij in hun beheerplan stellen dat niet langer wordt geanticipeerd op de komst van ERTMS. De leden zijn uiteraard erg benieuwd naar het antwoord op de vraag in hoeverre ProRail hierin de vrijheid heeft om anders te besluiten dan de Kamer wenst.

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van het CDA**

De leden van de CDA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Vervoer- en Beheerplan voor 2012. De leden hebben hierover nog enkele vragen. De leden willen weten waarom nieuwe grenswaarden voor KPI's onder de gerealiseerde waarde worden gesteld. Daarmee wordt verbetering niet of te weinig gestimuleerd. Zo geeft 58% een zeven of hoger voor reinheid van stations in 2010, terwijl de grenswaarde voor 2011 vervolgens op 55% gesteld wordt. Dat geldt voor meer prestatie-eisen, zoals de belangrijke «aankomstpunctualiteit». Is de minister het met de leden van de CDA-fractie eens dat dat beter kan en moet? Wat gaat de minister doen om te zorgen dat NS en ProRail hun ambities blijven opschroeven? De boete die de minister oplegt bij het niet halen van de grenswaarde, kan ervoor zorgen dat NS en ProRail lagere ambitieniveaus hanteren om te voorkomen dat een boete wordt opgelegd. Is de minister het hiermee eens?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er veel kritiek geleverd wordt op de dienstregeling die NS in 2012 rijdt. Kan beoordeling door reizigers van de dienstregeling ook onderdeel gaan uitmaken van de KPI's? Hierbij kan gedacht worden aan de KPI's met streefwaarde die ProRail hanteert. Er hangt aan het niet-behalen van een dergelijke KPI geen boete. Dat is ook niet wenselijk want niet iedereen kan tevreden zijn over een dienstregeling. Maar het is wel goed om achteraf inzichtelijk te maken op welke punten een nieuwe dienstregeling goed werkt en op welke punten niet zodat NS daar rekening mee kan houden bij het maken van een nieuwe dienstregeling.

De leden van de CDA-fractie lezen in het Vervoerplan 2012 dat NS bezig is met de ontwikkeling van nieuwe indicatoren wat betreft informatievoorziening. Kan de minister aangeven waarom de huidige indicatoren niet voldoen en aan welke nieuwe indicatoren NS denkt? In het Vervoerplan staat dat de precieze definitie begin 2012 wordt vastgesteld. De leden willen weten wat de definitie van de nieuwe indicatoren is. Kan de minister dat aangeven? Worden de nieuwe KPI's besproken met consumentenorganisaties? Ook ProRail heeft nieuwe KPI's ontwikkeld. Die prestatie-indicatoren zijn ter beoordeling voorgelegd aan het ministerie. Vanaf wanneer worden die KPI's betrokken bij de beoordeling van de prestaties van ProRail?

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van D66**

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het Vervoerplan 2012 van NS en het Beheerplan 2012 van ProRail. Zij hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie constateren op basis van het Beheerplan dat de financiële situatie van ProRail bijzondere aandacht vereist. ProRail verzoekt het ministerie van Infrastructuur en Milieu om een oplossing te zoeken voor de aanvullende financieringsbehoefte van € 230 miljoen die is ontstaan door indexering, inframutaties en mutaties in wet- en regelgeving. De leden van de D66-fractie vragen of, en op welke manier de minister bezig is om deze financieringsbehoeften in te vullen. Zijn hiervoor voldoende middelen beschikbaar?

De leden van de D66-fractie hebben reizigerspunctualiteit en tevredenheid over reizigersinformatie hoog in het vaandel staan. Zij hebben daarom regelmatig aandacht gevraagd voor de kwaliteit en de indeling van de indicatorenset betreffende deze prestatiefactoren. Ook hebben zij kritische kanttekeningen geplaatst bij de grenswaarden die hiervoor worden aangehouden. In beginsel zijn zij dan ook positief over het feit dat de minister en NS in gesprek zijn over aanpassingen om de klantbeleving van de informatievoorziening beter tot uitdrukking te laten komen in de indicatorenset. In het Vervoerplan 2012 wordt gesteld dat de precieze definitie en het invoeringsscenario begin 2012 worden vastgesteld. Kan de minister uiteenzetten wat de huidige stand van zaken is? Kan zij ook meer precies aangeven wanneer hierover besloten gaat worden en wanneer de Kamer zal worden geïnformeerd?

De leden van de D66-fractie constateren dat ook een soepele transitie van de verantwoordelijkheid voor reisinformatie van ProRail naar NS essentieel is voor het verhogen van betreffende prestaties. Zij vragen echter wat er bedoeld wordt met de stelling dat er vanwege de complexiteit van deze overgang niet vanaf het begin gerekend mag worden op grootschalige verbeteringen. Verwacht de minister dat de overgang op korte termijn aanzienlijke problemen met zich mee zal brengen? En vanaf wanneer mag er dan wel gerekend worden op verbeteringen?

De leden van de D66-fractie zijn blij dat de aansluiting van Brabant op het nachtnet expliciet wordt genoemd als positief resultaat van overleg met decentrale overheden. In het Vervoerplan 2012 van NS de opgave voor de toekomst samen met «Houd Nederland bereikbaar en leefbaar door duurzame mobiliteit». Is de minister dan niet van mening dat er in dit licht ook moet worden ingespeeld op de 24-uurs economie en dat hierbij zo veel mogelijk regio's moeten worden betrokken? De leden van de D66 fractie vragen of er ook over het nachtnet wordt overlegd met andere overheden.

De leden van de D66-fractie horen graag de stand van zaken met betrekking tot de HSL-verbinding tussen Den Haag en Brussel, via Breda. Is hierover al duidelijkheid te geven? Wanneer wordt de Kamer geïnformeerd over de resultaten van het overleg met de Belgische overheden en vervoerder?

## **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van GroenLinks**

De leden van de fractie van GroenLinks hebben diverse vragen. Uiteraard zijn de leden ingenomen met de hoge aankomstpunctualiteit bij NS over 2011. De leden zijn echter wel benieuwd naar het antwoord op de vraag hoe deze cijfers zouden zijn uitgevallen als de treinen, die buiten beschouwing zijn gelaten, vanwege een aangepaste dienstregeling wél zouden zijn meegewogen. Kan de minister dit cijfer aan de Kamer doen toekomen?

Terecht constateert de minister dat de klantenoordelen over NS ver achterblijven, waarbij de leden van de fractie van GroenLinks erop willen wijzen dat de lat bij veel van deze KPI's al ontzettend laag ligt. Als de grenswaarde voor bijvoorbeeld informatie in de trein bij ontregelingen gesteld wordt op 42,0%, dan mag met 45,1% de KPI wel gehaald worden, maar daarmee is het klantoordeel nog steeds dramatisch laag, want meer dan de helft van de reizigers beoordeelt deze als onvoldoende. Kan de minister aangeven op basis waarvan de grenswaarden voor de KPI's vastgesteld worden? Kan de minister daarbij de indruk wegnemen dat de grenswaarden eerder gerelateerd lijken te zijn aan eerdere klantoordelen, dan aan een cijfer dat objectief van een vervoerder verwacht mag worden? Klopt het, zoals NS in haar vervoersplan over 2012 op pagina 5 suggereert, dat zij zelf de grenswaarden vaststelt en niet de minister? Wanneer verwacht de minister de analyse van NS over de redenen voor het feit dat veel klantoordelen zo laag blijven en zal de minister deze analyse vervolgens per ommegaande aan de Kamer doorzenden?

De leden van de fractie van GroenLinks hebben bij diverse gelegenheden aangegeven dat zij weinig vertrouwen hebben in de boete- en dwangsom-systematiek die de minister hanteert om de spoorbedrijven tot betere prestaties te prikkelen. Waarom kiest de minister er niet voor om de KPI's sneller aan te scherpen?

In haar brief suggereert de minister dat zij zich bij het vaststellen van het aantal verstoringen verlaat op de inschattingen die ProRail zelf maakt. De leden van de fractie van GroenLinks vragen zich af of die gang van zaken past in de verhouding tussen de minister en ProRail. Verlaat de minister zich hiermee niet teveel op de informatie van ProRail? Moet zij niet zelf een afweging maken over het acceptabel geachte aantal verstoringen?

Het is de leden van de fractie van GroenLinks niet helemaal duidelijk op welke wijze de minister NS over het jaar 2012 zal gaan beoordelen rond de reizigersinformatie. Ze schrijft dat de overdracht nog net helemaal is afgerond, maar wat betekent dat voor het meewegen van relevante klantoordelen over reizigersinformatie?

In de reactie van NS op het commentaar van Consumentenorganisaties op haar vervoersplan valt te lezen dat NS de ambitie heeft in de toekomst 160 kilometer per uur over de Hanzelijn te gaan rijden, maar dat op dit moment de baanvakken daar nog niet geschikt voor zijn. De leden van de fractie van GroenLinks zijn erg verbaasd over deze gang van zaken. Was niet altijd de bedoeling dat treinen met 160 kilometer per uur over de Hanzelijn zouden gaan rijden? Vindt de minister het acceptabel dat NS nu zelf gaat bekijken of en wanneer ze dat daadwerkelijk gaan doen? Wat is de reactie van de minister op de stelling van NS dat de baanvakken hiervoor nog niet op orde zouden zijn? Kan de minister bij haar antwoorden de observatie van de Tijdelijke Commissie onderhoud en innovatie spoor betrekken dat NS zélf haar treinen niet op orde heeft om 160 km/u te gaan rijden op de Hanzelijn?

De afgelopen jaren deden zich, niet in de laatste plaats rond de spoor-knooppunten Amsterdam en Utrecht, grootschalige storingen voor, waarbij de dienstregeling «out of control» raakte. De leden van de fractie van GroenLinks verbazen zich erover dat NS noch ProRail zich in hun plannen vastleggen op ambities om dit soort situaties te voorkomen. Is de minister bereid dergelijke ambities aan haar spoorbedrijven op te leggen? Zo nee, waarom niet?

Ten aanzien van het vervoersplan van ProRail valt het de leden van de fractie van GroenLinks op dat ProRail weliswaar werkt aan meer energie-efficiëncy en gebruik van duurzame energie, maar dat er voor 2020 slechts streefcijfers bestaan. Wat is er op tegen om geen streefcijfers, maar juist afrekenbare doelen aan ProRail op te leggen?

### **Vragen en opmerkingen van de leden van de fractie van de ChristenUnie**

De ChristenUnie heeft kennisgenomen van het Vervoerplan en het Beheerplan. Deze plannen bouwen voort op de plannen in de voorgaande jaren en bevatten een aantal positieve punten, zoals de uitbreiding van het aantal intercity's tussen Eindhoven en Sittard en het aantal sprinters tussen Woerden en Utrecht in 2013, in aanvulling op de verbeteringen die reeds in december 2012 zijn doorgevoerd.

De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben verscheidene vragen over het Beheerplan ProRail die in het verlengde liggen van het advies van de Tijdelijke Commissie onderhoud en innovatie spoor. Omdat hierover nog een apart debat komt, richt de ChristenUnie zich in dit schriftelijk overleg vooral op opmerkingen over het Vervoerplan van NS.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen net als vorig jaar om de leesbaarheid van het Vervoerplan en het Beheerplan te vergroten. Er moet wat betreft de leden meer focus komen op de punten die nieuw zijn in de plannen en de punten die gewijzigd zijn of waarvan de uitvoering vertraagd is. Met andere woorden: de plannen moeten gaan voldoen aan de SMART-criteria<sup>1</sup> en er dient een koppeling te zijn met de plannen en verslagen van voorgaande jaren.

De leden vragen, mede in het kader van de nieuwe hoofdrailnetconcessie, of ook het moment van publicatie van het Vervoerplan en het Beheerplan kan worden aangepast. Op dit moment ontvangt de Kamer deze pas in maart van het jaar waarover het plan gaat.

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateert dat op steeds meer plaatsen op het spoorwagennet de rek uit het systeem is. Zo hebben reizigers op delen van de Oude lijn nu te maken met extra overstappen en worden deze overstaprelaties met name in de spits te vaak niet gehaald. Ook hebben de leden zorgen over de problemen op enkele regionale spoorlijnen met enkelsporige baanvakken. Nu deze intensiever worden gebruikt, zijn er ook steeds meer vertragingen. De vraag is of de normen op deze trajecten wel voldoende een robuust spoor garanderen en of ProRail niet veel sneller moet overgaan tot overbelastverklaring en het nemen van capaciteitsmaatregelen. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen daarom een overzicht van de 10 slechtst presterende spoorverbindingen in Nederland en van hoe de punctualiteit en reistijdbetrouwbaarheid op deze lijnen zich verhouden tot het gemiddelde en tot de best presterende lijnen.

<sup>1</sup> Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdgebonden.



Met name voor de (middel)lange termijn moeten de dienstregelingsontwikkelingen in het Vervoerplan wat betreft de leden concreter worden gemaakt. Nu is het onvoldoende zichtbaar wanneer beoogde uitbreidingen van de dienstregeling worden uitgesteld of aangepast en wat daarvan de redenen zijn.

Het Vervoerplan bevat in bijlage 8 een uitgebreide tabel met het resultaat van het overleg met het Interprovinciaal Overleg (IPO) en SkVV<sup>1</sup> over de dienstregeling. Veel van deze voorstellen komen overeen met wat NS uiteindelijk realiseert. Op punten waar NS afwijkt, is de motivering echter erg summier. De tabel is deels ook verouderd doordat vaak nog over sneltreinen wordt gesproken terwijl NS momenteel alleen rijdt met intercity's en sprinters. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen in het volgende Vervoerplan een korter overzicht op te nemen, dat gericht is op de wensen van de regio's die niet door NS worden gehonoreerd in het vervoerplan, met een duidelijke motivering en ook mogelijkheden om de wensen in de toekomst wel te realiseren. Als wensen niet zijn te realiseren als gevolg van een capaciteitsknelpunt, dan vragen de leden om een indicatie van de kosten om dit knelpunt op te heffen zodat er meer sturingsinformatie voor de Kamer beschikbaar komt.

De leden zijn teleurgesteld dat bij de opening van de Hanzelijn tussen Lelystad en Zwolle nog geen 200 km/uur kan worden gereden. NS verwijst in reactie op de consumentenorganisaties naar discussies met het ministerie. Wanneer wordt de knoop hierover doorgeslagen en komen er afspraken met NS over de aanschaf van materieel dat 200 km/uur kan rijden onder ERTMS?

Jaarlijks is circa 57 miljoen Euro beschikbaar voor investeringen in kleine infrastructuur. De leden van de fractie van de ChristenUnie vragen wat er met dit geld de afgelopen 5 jaar is gebeurd. Welke projecten zijn hiervoor gerealiseerd en is het budget volledig benut?

### **Wisselsanering**

De leden van de fractie van de ChristenUnie constateren dat op concrete vragen van de consumentenorganisaties over het wisselsaneringsprogramma (blz. 48) geen concreet antwoord wordt gegeven door NS. Ondertussen gaat het saneren van wissels wel door. De leden vragen de minister zo spoedig mogelijk een toetsingskader en uitgangspunten op te stellen en ook de financiering van het programma te verhelderen.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vinden de suggestie van consumentenorganisaties om werkzaamheden ook voor de lange termijn bekend te maken nuttig en vinden het argument van NS om dit niet te doen in verband met het overzicht niet doorslaggevend. Dit is op te lossen door het op een slimme manier te presenteren.

De leden zijn blij met het voornemen om in de nieuwe concessie voor het hoofdrailnet de aanmeldtijd voor de assistentieverlening in te korten tot één uur en op zeven belangrijke stations tot 15 minuten. De leden vragen of de realisatie van het voornemen kan worden vervroegd zodat gehandicapten niet tot 2015 hoeven te wachten op deze aanmerkelijke verbetering. Ook vragen zij een reactie op het advies van het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer (LOCOV) om de assistentieregeling uit te breiden tot alle stations van het hoofdrailnet.

<sup>1</sup> SkVV: samenwerkingsverband van de zeven stadsregio's in het kader van verkeer en vervoer.

De leden van de fractie van de ChristenUnie vinden de informatie over de overwegen te veel gericht op de korte termijn. Wat zijn de plannen van ProRail voor de langere termijn? Betekent het geringe aantal geplande



sluitingen in 2012–2015 ten opzichte van 2010–2011 dat ProRail het rustiger aan gaat doen met het sluiten van overwegen? Ook ontbreken cijfers over de aantallen en categorieën overwegen op 1 januari 2012 en wat de stand van zaken zal zijn op 31 december 2012 en 31 december 2015 als de plannen uit bijlage 5 worden uitgevoerd. De leden zouden graag dit overzicht wel jaarlijks blijven ontvangen.

In 2012 richt de sector zich op de implementatie van aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de treinbotsing te Barendrecht en de botsing op een stootjuk in Stavoren. De leden vragen welke acties concreet worden gedaan en welke aanbevelingen nog niet zijn uitgevoerd.

De leden vragen hoe de tekorten van ProRail vanaf 2014 zich verhouden tot de taakstellingen uit het regeerakkoord. Op welke wijze zullen deze tekorten worden opgelost en zijn in het licht van deze tekorten de taakstellingen wel realiseerbaar zonder dat reizigers dit gaan merken? De leden van de fractie van de ChristenUnie hebben grote zorgen over de voorgestelde efficiëncymaatregel als gevolg van de herziene strategie MISTRAL. In het licht van het advies van de Tijdelijke Commissie onderhoud en innovatie spoor dienen hier volgens de leden fundamenteel andere keuzes te worden gemaakt.