

Vergaderjaar 2008–2009

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 157**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 4 november 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 2 oktober 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 juni 2008 over het functioneren en de aansturing van ProRail (29 984, nr. 139);**
- **de brief van minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 juli 2008 houdende de reactie van ProRail op twee rapporten van McKinsey (29 984, nr. 144);**
- **de brief van minister Van der Hoeven van Economische Zaken d.d. 29 september 2008 over het Marktonderzoek ICT-systemen ProRail B.V. (29 984, nr. 150).**

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

**Voorzitter: Jager**  
**Griffier: Sneep**

### **Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De **voorzitter**: Ik hanteer spreektijden van vijf minuten met een uitloop naar zes minuten. Als eerste geef ik de heer Koopmans van de CDA-fractie het woord.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik begin met op te merken dat het onderzoeksbureau van de Kamer een inzichtelijk stuk heeft opgesteld aan de hand waarvan ik graag het debat met de minister aanga. Dank voor dit stuk. Voorzitter. In het regeerakkoord staat dat het aantal reizigers met 5% moet groeien. Wat de CDA-fractie betreft, betekent dat 5% overall, dus inclusief regionale en grensoverschrijdende lijnen. Die 5% is leidend. Het zou daarom goed zijn als de minister vandaag helderder dan tot nu toe van daaruit de doelen formuleert waaraan ProRail heeft te werken. Ik ga er namelijk van uit dat haar werk in dat teken dient te staan, zeker nu wij besloten hebben om 4,5 mld. extra te investeren in het spoor.

Er lijkt een verschil van opvatting te bestaan tussen de minister en ProRail. De minister zegt dat ProRail een publieke dienstverlener is, terwijl ProRail zichzelf ziet als een maatschappelijke onderneming. Hierop kun je

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).  
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

een heel woordenspel loslaten, maar uiteindelijk gaat het erom vanuit welke visie wordt gewerkt en hoe kan worden voorkomen dat men elkaar tegenwerkt. Graag de visie van de minister op de rol van ProRail.

De prestaties van ProRail. Men timmert volop aan de weg. Een paar jaar geleden kregen wij ramp na ramp voor onze kiezen. Het gaat nu de goede kant op: hulde voor iedereen die daaraan heeft bijgedragen. De betrokkenen zijn desondanks nog niet allemaal tevreden. Het is goed om daar een paar voorbeelden van te geven. Lokale overheden klagen bij mijn fractie steen en been. Zij zien ProRail bij allerlei ontwikkelingen vaak als een sta-in-de-weg. Verder horen wij vaak dat bijvoorbeeld de begroting van spoorse doorsnijdingen twee keer zo hoog wordt als ProRail erbij betrokken raakt. Hoe komt het dat projecten vaak twee keer zo duur worden als ProRail erbij komt? Kan dat niet anders?

Ook de goederenvervoerders zijn niet content. Zij zeggen zich onvoldoende betrokken te voelen bij de prioritering van maatregelen en spoorwerkzaamheden. Over de invulling van de spoorwegen zelf zullen wij later een algemeen overleg houden. De precieze invulling zal ik er daarom op dit moment buiten houden. De klanttevredenheid bij goederenvervoerders moet wat mijn fractie betreft omhoog. ProRail straalt uit dat zij daaraan hard wil werken. Ik denk echter dat hierover toch hardere afspraken gemaakt moeten worden. Graag een reactie van de minister.

Wij moeten proberen om ProRail scherper af te rekenen op harde doelen. Dat is meer dan ooit nodig. De NS worden beoordeeld. Wij beoordelen het kabinet op de vraag of het 5% groei realiseert. Verder worden ook andere vervoerders op punctualiteit beoordeeld. Je zult ProRail dan ook scherper moeten afrekenen. Welke kritiek horen wij daarover? Wij horen dat plannings van ProRail niet bindend genoeg zijn. Een voorbeeld daarvan is de Merwede-Lingelijn. Vervoerders moeten conform het contract treinen bestellen, maar zij kunnen niet rekenen op een harde deadline van ProRail. Dadelijk hebben wij dus wel lijnen, maar geen treinen. Dat schiet natuurlijk ook niet op. Hoe gaat de minister dit samen met de provincie oplossen?

Een en ander geldt ook voor de lijn Veendam-Groningen. Volgens de planning zou de lijn in april 2010 op orde moeten zijn. Het lijkt nu weer een halfjaar later te worden. Maar de treinen zijn wel besteld. Dat betekent schade voor de vervoerders en nog erger: geen adequaat vervoer voor de treinconsument.

Een ander belangrijk punt is de prijsontwikkeling van de gebruikersheffing. Waarom stijgt die meer dan de inflatie?

Het is belangrijk dat er een duidelijk overzicht komt van de beschikbare middelen en doel- en efficiëncytaakstellingen. Er moet opheldering komen over de vrijheid die ProRail heeft om die middelen te besteden. Welke vrijheid geeft de minister ProRail bij het realiseren van doelstellingen? Of vindt hij met de CDA-fractie dat de budgetten per doelstelling en misschien zelfs wel per subdoelstelling moeten worden geoormerkt? In het verlengde hiervan wordt door het departement en ProRail gediscussieerd – zo blijkt uit alle documenten – over de vraag of er op output of op vooraf geformuleerde doelen gestuurd moet worden. Dit verschil van mening kan een voedingsbodem worden voor conflicten en dat moeten wij niet hebben. Het oordeel van de minister hierover is dan ook van belang.

Veiligheid. Wij doen het Europees gezien goed. Wij hebben een zeer intensief bereden spoorwegnet. Risico's liggen echter altijd op de loer. Het programma Stop Tonend Sein verloopt niet volgens de planning. Het roodlichtplan werkt slecht, zo schreef De Telegraaf gisteren. Ik hoor graag een reactie van de minister op dit punt. Als ik lees dat ProRail een «safety officer» heeft aangesteld, gaat bij mij de rode lamp aan. Betekent dat dat er weer een functionaris bij komt? Hebben wij echt weer iemand extra nodig om toe te kijken? Is het niet beter om de zaken die wij al geregeld hebben, goed te doen?

Het briefverkeer, het e-mailverkeer en het telefoonverkeer tussen machinisten en ProRail over onregelmatigheden verloopt niet goed. Het wordt niet goed afgewerkt door ProRail. Machinisten horen soms helemaal niets meer over de problemen die zij aangeleverd hebben.

Mijn laatste punt betreft de ICT. Geconstateerd wordt dat ProRail over het algemeen voldoende kennis in huis heeft om adequaat te kunnen handelen. Er wordt gewerkt aan robuustere systemen. Dat zal moeten doorgaan. Ik blijf hierover echter toch bezorgd. Ik heb te veel voorbeelden gezien van foutjes en incidentjes waardoor opeens alle computers stil komen te staan en er niet meer met de trein gereden kan worden. Dan zitten al die treinreizigers maar weer eens te koekeloeren. Hoe gaat de minister de voortgang strikt volgen?

Voorzitter. Samenvattend. Wij zijn op de goede weg, maar lang nog niet bij de finish. Wat ons betreft moeten afspraken duidelijker worden geformuleerd en beter worden bewaakt. Een aantal onduidelijkheden moet worden opgelost.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan de heer De Krom van de VVD-fractie.

De heer **De Krom** (VVD): Ook ik bedank het Bureau Onderzoek Rijksuitgaven voor de duidelijke manier waarop het de zaken voor ons op papier heeft gezet. Ook is het goed om te constateren dat uit de voorliggende stukken blijkt dat er bij ProRail een positieve trend in gang is gezet. Dat verdient waardering. Er zijn veel concrete acties in gang gezet, sinds Op de rails. En ook in Europees perspectief, zo constateert McKinsey, scoort ProRail gewoon goed. Dat is goed nieuws. Er zitten veel punten in het rapport van McKinsey waaruit blijkt dat het de goede kant op gaat. Sommige zaken lopen zelfs gewoon goed.

Veiligheid werd al genoemd. Ik was ook verbaasd door het bericht in De Telegraaf dat het roodlichtplan voor treinen slecht zou werken. Kan de minister aangeven of dit bericht waar is? Daarvan ga ik wel uit, want alles wat in de krant staat, is natuurlijk waar. Het roept wel de vraag op wat al die miljoeneninvesteringen nu precies hebben opgeleverd. Wat betekent het voor het budget dat wij veel meer rode lichten langs het spoor moeten neerzetten? Wie gaat dat betalen?

Ook dit punt is al door collega Koopmans aangesneden. Het is een wezenlijk punt, waarop McKinsey ook heeft gewezen, namelijk dat er een verschil van inzicht zou bestaan tussen het ministerie en de klanten aan de ene kant en ProRail aan de andere kant over de rol van ProRail. Het ministerie zegt dat ProRail een publieke dienstverlener is en de klanten, in de eerste plaats de NS, zien ProRail eigenlijk als een Rijkswaterstaat voor het spoor, de uitvoerder van onderhoud, verkeersleiding en nieuwbouwprojecten. Dat is volgens mij ook wat de minister bedoelt met publieke dienstverlener. ProRail ziet dat anders. Men ziet zich daar als een maatschappelijke onderneming. Ik weet niet wat ik mij daarbij moet voorstellen en alleen al daarom voel ik hier niets voor.

Een ander voor mij belangrijk punt zijn de alternatieve inkomstenbronnen waarnaar ProRail zegt te willen gaan zoeken. Waaraan moet ik daarbij denken? Er kan natuurlijk geen sprake van zijn dat ProRail valse concurrentie gaat bedrijven met allerlei nieuwe leuke projectjes. Het mag natuurlijk ook in geen geval zo zijn dat de alternatieve inkomstenbronnen ten koste gaan van de core business van ProRail. Ik vind dat de minister hierover volstrekt helderheid moet verschaffen. Wat mij betreft is de VVD-fractie hierover ook helder: de core business van ProRail staat veruit en dan ook echt veruit bovenaan. Dat is precies wat de klanten vragen. Zij willen dat ProRail de uitvoerder blijft van onderhoud, verkeersleiding en nieuwbouwprojecten op het spoor.

Er zijn, zoals McKinsey heeft aangestipt, onduidelijkheden over de aansturing door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Daarover

bestaan verschillende denkbeelden bij ProRail en het ministerie en dan met name op het punt van de outputsturing. Daarover moet absolute helderheid en eenduidigheid komen. Dat is belangrijk. Wat zijn de formele bevoegdheden van de minister precies? Hoever reikt zijn bemoeienis? Het is niet goed dat de belangrijkste graadmeter voor het functioneren van ProRail de klanttevredenheid is gedaald. Dat is niet goed. Sterker nog: wij vinden dat onacceptabel. Goederentreinen worden nog te vaak stilgezet of op wachsporen geplaatst. De oorzaak daarvan is vaak de lange doorlooptijd van projecten. 59% van de projecten is vertraagd. Een andere oorzaak is de slechte planning van het onderhoud. En ook de communicatie daarover gaat niet goed. De goederenvervoerders horen pas een paar dagen van tevoren dat de hele zaak eruit ligt. Dat leidt dan weer tot onvoorziene uitval van treinen met alle economische schade van dien. De communicatie is dus niet transparant. Dat baart ons grote zorgen, want uiteindelijk gaat het om de klant. De NS en alle andere personen- en goederenvervoerders moeten gewoon goed worden bediend. Een betere capaciteitsplanning is onontbeerlijk. Daarvoor moet er een jaarlijks onderhoudsschema komen dat transparant en goed gecommuniceerd wordt, waardoor er geen verrassingen ontstaan. Het heeft ook te maken met hetgeen McKinsey schrijft over de eenduidige verantwoordelijkheden binnen de organisatie. Die behoeven verbetering. Graag een reactie van de minister. Aansluitend hierop vraag ik hem nog wel of hij dit beeld herkent. Hoe gaat hij ervoor zorgen dat de dalende trend bij de klanttevredenheid wordt omgebogen? Dat is absoluut noodzakelijk. Wat ook niet goed gaat, is dat wij in Nederland vaker dan in andere Europese landen te kampen hebben met grote storingen in treindienstleidingsystemen. McKinsey zegt dat de juiste acties zijn ondernomen, maar dat het nog ontbreekt aan een integrale langetermijnvisie. Zo moeten de processen rondom storingen en calamiteiten worden verbeterd. Hoe pakt de minister dit op?

Een aantal andere punten komt ook voor verbetering in aanmerking, waaronder kennismangement. Dat is een belangrijk punt, waarover eerder al uitvoerig is gesproken. Aanbevolen wordt om het kostenreductieprogramma voor de resterende 75 mln. te versnellen. Wat is daarvoor het tijdplan? Verder zouden alle veiligheidsprojecten op één plaats in de organisatie ondergebracht moeten worden, inclusief de aanstelling van een «safety officer». De heer Koopmans heeft hierover ook al wat gezegd. Sommige veiligheidsprojecten lopen niet goed. Welke zijn dat? Kan de minister dat toelichten?

Ik heb een vraag over de infraheffing. Er wordt gesproken over een verhoging per 2010 met 20%. Dat is enorm veel. Dat zou vervolgens kunnen leiden tot tariefsverhogingen bij de NS. Kan de minister daarop reageren? Hoe oefent hij hierop toezicht uit? Welke instrumenten heeft hij daarvoor in handen?

Ten slotte een opmerking over het onderzoek van de NMa naar de ICT-markt. De NMa concludeert dat er voldoende concurrentie op de hardwaremarkt is, maar op de softwaremarkt veel minder. De oorzaak daarvan is een gebrek aan standaardisatie. Daar moeten wij dus naartoe. Ik geloof dat dit wel wordt opgepikt. Overigens begrijp ik ook dat dit alleen op de lange termijn effecten zal opleveren, omdat het ook een Europese aangelegenheid is. Maar goed: het is wel belangrijk dat het wordt opgepakt, want standaardisatie betekent gewoon meer concurrentie. Het is dus belangrijk.

Ik krijg graag een reactie op de aanbeveling van de NMa om het onderhoud van ICT-systemen meer neer te leggen bij de ontwikkelaar dan bij ProRail zelf. Graag een reactie van de minister.

Ondanks alle positieve signalen in de stukken krijg ik graag een toelichting van de minister op de boete van de NMa aan ProRail van € 876 000. Wat is daarvoor de verklaring? Als men de processen goed in de hand heeft, zou dat toch zeker niet mogen gebeuren?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Anker. Hij spreekt namens de fractie van de ChristenUnie.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik mag vandaag weer eens mijn collega Ernst Cramer vervangen. Hij had graag bij dit overleg willen zijn. Ik weet niet of iedereen weet wat er aan spoor op zijn zolder aan het ontstaan is, maar u kunt mij geloven: de spoorwegen hebben zijn hart gestolen. U moet het vandaag met mij doen en hij moet het met de minister van Financiën doen.

In 2005 heeft de werkgroep ProRail van deze commissie het onderzoeksverslag Op de rails opgesteld. Hoe staan wij er nu voor? Als je kijkt naar de voortgang van de aanbevelingen, kunnen wij redelijk tevreden zijn. Verschillende verbeteracties zijn in gang gezet en in een internationale vergelijking scoort ProRail op meerdere punten goed. De punten waarover de evaluatie kritisch is, worden, blijkens de brief van de minister, door ProRail opgepakt. Toch mist de ChristenUnie-fractie een gevoel van urgentie, vooral bij de professionaliteit en de klantgerichtheid. McKinsey schrijft dat snelheid is vereist bij de vraag hoe ProRail de klantgerichtheid verder kan vergroten. Hiervoor is een integraal plan nodig. Wanneer komt dit integrale plan beschikbaar?

Ondanks de waardering voor de doorgevoerde veranderingen heb ik toch een aantal opmerkingen. Het valt mij op dat bij de tussenevaluatie alleen naar de aanbevelingen uit 2005 is gekeken. Deze aanbevelingen zijn echter gedaan in het licht van grote problemen bij ProRail. Hoe staat het met de onderliggende indicatoren? Zijn met andere woorden alle relevante indicatoren wel meegenomen?

ProRail lijkt zich te focussen op de infrastructuur en de onderliggende techniek. Uiteindelijk moet het echter gaan om de klant en dan niet alleen de vervoerders en de regionale overheden, maar ook de reiziger. Ik vind de discussie over ATB wat dit betreft treffend. De ene optie kost de vervoerders geld en de andere de infrabeheerder. Wij moeten echter zoeken naar de optimale oplossing voor het hele systeem.

Er moet ook veel meer aandacht komen voor de wensen van de klant. Een tweetreinensysteem van sprinters en intercity's kan goed werken in de Randstad, maar daarbuiten moet je kijken of er geen alternatieven zijn die beter passen bij de kwaliteitswensen van de reiziger. Ik noem in dit verband de Zwolle-Utrechtlijn, waarover de fractie van de ChristenUnie eerder vragen heeft gesteld. Ik roep ProRail en de NS via de minister op om nog eens te kijken naar de haalbaarheid van innovatieve concepten die mogelijk zijn op de huidige infrastructuur, bijvoorbeeld door een RER eerst stoptrein te laten zijn en vanaf Harderwijk, waar straks Randstadspoor komt, een sneltrein.

De budgetten. Ernst Cramer heeft hierover al eens Kamervragen gesteld. Mij valt in het MIT een aanzienlijke vertraging in de bovenbouwvernieuwing op. Het gaat daarbij wellicht om 250 mln. achterstand. Ik mis hiervan de onderbouw. Ook bij grootonderhoud en infrastructuur is een belangrijk deel van het budget niet weggezet. Graag een reactie. Wij zouden ook graag actieve betrokkenheid zien van de minister bij een taakgroep voor de terugdringing van onnodig nacht- en weekendwerk, ook gezien de relatie met de beschikbaarheid van het spoor. De ChristenUnie-fractie maakt zich grote zorgen over het behoud van werknemers voor deze sector, met als direct gevolg dat het helemaal nooit af komt.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb een vraag over de taakgroep onnodig nachtwerk. In wat voor een land zijn wij terechtgekomen dat wij een taakgroep onnodig nachtwerk in het leven moeten roepen? Overdag denken duizenden mensen namelijk: waarom moet er toch altijd overdag aan het spoor worden gewerkt? Bent u het met mij eens dat het het hoofddoel is,

te voorkomen dat er sprake is van enige overlast voor treinreizigers? Zo ja, dan betekent dat dat er ook vaak 's nachts gewerkt zal moeten worden.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Natuurlijk is het belangrijk dat de treinen rijden en dat er zoveel mogelijk wordt gekeken naar mogelijkheden om het treinverkeer gaande te houden. Er zijn tegenwoordig alternatieven, zoals de mobiele werkplaats. Daardoor hoeft er veel minder te worden stilgelegd. Daarnaast zouden wij meer moeten kijken. Mijn fractie krijgt de indruk dat er nu heel vaak wordt gezegd: alles moet rijden en daarom moet er maar 's nachts worden gewerkt. Daar zouden wij ook wat genuanceerder naar kunnen kijken, zodat het voor degenen die aan het spoor werken, ook mogelijk wordt om te blijven werken. Wij maken ons daar zorgen over.

Voorzitter. De vragen over efficiency en effectiviteit bij ProRail vind ik onvoldoende beantwoord, zeker gezien het feit dat de kosten per trein-kilometer de komende jaren zullen stijgen. De ChristenUnie-fractie vindt dat ProRail op dit punt actiever aangestuurd moet worden door de minister. Ik stel daarom voor om een externe benchmark uit te voeren. De reistijdverbetering. Hierover debatteren wij later deze maand. Ik moet de minister nu echter alvast wat huiswerk mee naar huis geven. Om uit de ATB-discussie te komen en vanwege de voorwaarden die Europa stelt, denkt de ChristenUnie-fractie dat er een veel goedkopere en snellere oplossing is, namelijk het gebruiken van de ATB-code Groen. Die is in de jaren zeventig al uitgebreid onderzocht en de treinen hebben zelfs al 160 km/uur gereden. Deze en andere aspecten werkt de ChristenUnie-fractie momenteel uit in een notitie die wij zeer binnenkort hopen te presenteren. Het had natuurlijk heel mooi geweest als ik dat vandaag had kunnen doen, maar dat moet Ernst volgens mij echt later zelf doen. Ik zie graag een schriftelijke reactie op alle aanbevelingen uit deze notitie tegemoet, voorafgaand aan het algemeen overleg eind deze maand.

Voorzitter. Ik heb een uitgebreid verhaal voorbereid over overbelast-verklaringen. De ChristenUnie-fractie is ervan overtuigd dat het op een aantal punten beter moet. Om nieuwe boetes voor ProRail te voorkomen denk ik dat er veel sneller overgegaan moet worden tot overbelast-verklaringen, conform de motie-Cramer. Hierbij moeten regionale wensen ook zwaar meewegen, aangezien de regio's de echte rechthebbenden zijn.

De **voorzitter**: Ik teken aan dat de ATB een aankondiging betrof en dat daarop in dit overleg niet nader ingegaan zal worden. De commissie komt daar later nog met de minister over te spreken.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Vandaar dat ik vroeg om een schriftelijke reactie voor het einde van deze maand.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Samsom namens de PvdA-fractie.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Namens mijn fractie bedank ik de staf voor het aanleveren van een excellente notitie om het een en ander met elkaar te kunnen vergelijken in een dossier dat inmiddels langslpend en ook best ingewikkeld is geworden.

Het zal niemand zijn ontgaan dat mijn fractie al enige tijd strenge woorden spreekt over ProRail. En dat was nodig ook. Er waren grote zorgen. Er zijn nog steeds zorgen. Het werk dat er ligt, loopt achterstand op. En er komt steeds meer werk bij, dankzij de politieke keuzes die het kabinet heeft gemaakt. Natuurlijk is er een geen enkel causaal verband, maar wij constateren wel tot onze tevredenheid dat het de laatste tijd de goede kant op lijkt te gaan. Als je de rapporten naast elkaar legt en dat heeft het BOR gedaan, dan zie je dat er over de hele linie door alle partijen gematigd



optimistisch of zelfs echt optimistisch wordt geconcludeerd over diverse ontwikkelingen. Dat is mooi.

Het is echter de ondankbare taak van de Kamer om dat feestje onmiddellijk te verstieren door te wijzen op alles wat nog niet goed gaat. Dat moet dan maar, want uiteindelijk wordt het daar nog iets beter van. Die taak neem ik dan ook met verve op mij. Een aantal punten zal ik niet meer herhalen, omdat de vorige sprekers er al op zijn ingegaan. De Kamer is het ook in grote lijnen met elkaar eens. Op enkele punten wil ik nog een accent leggen om te beginnen bij de aansturing en de rol van ProRail. Dat is een wezenlijk punt.

ProRail heeft zichzelf de titel maatschappelijke onderneming toegeëigend; zij wil dat althans graag doen. Men dacht daarmee wellicht twee grote coalitiepartijen te kunnen paaien. De PvdA en het CDA gebruiken dat woord nogal vaak in onze discussies over maatschappijordening. In dit geval heeft ProRail toch echt misgeschoten. Een maatschappelijke onderneming is ProRail niet en hoeft het wat ons betreft ook niet te worden. ProRail is een dienstverlener aan de ambities van de politiek, uitgevoerd door deze minister. En niets anders.

De heer **De Krom** (VVD): Ik constateer dat de fracties van de VVD en de PvdA blijkbaar hetzelfde standpunt huldigen.

De heer **Samsom** (VVD): Dat hangt een beetje van uw opvatting af. Als ik u in uw eerste termijn goed heb begrepen, hebben wij inderdaad dezelfde opvatting, een opvatting die wij met wel meer fracties delen. ProRail zou zich dat moeten aantrekken.

Ik snap wel waarom ProRail na de verzelfstandiging een hippere, modernere vorm wil aannemen door zich een maatschappelijke onderneming te noemen. Misschien kan ProRail wel iets leren van een reclameslogan van een supermarkt die luidde: Geen fratsen! Geen fratsen: gewoon uitvoeren wat nodig is om tot de doelen te komen die de maatschappij ProRail heeft gesteld.

Dat geldt ook een beetje voor de discussie over outputsturing. Daarover wordt heel ingewikkeld gedaan en dat is volgens mij niet nodig. Volgens mij hebben wij outputsturing bedacht, omdat wij niet langer aan elk boutje in het systeem willen draaien. Wij zeggen gewoon: u moet zo veel rails aanleggen, zo veel capaciteit genereren en zo weinig uitval veroorzaken. Die parameters worden door ons gesteld en door ProRail gehaald. Dat is outputsturing, niets meer en niets minder. Het gesprek daarover van de minister met ProRail kan wat ons betreft dan ook vrij kort zijn. Een expliciet probleem is de ICT. Daar hebben wij al eens eerder over gesproken. Eigenlijk lopen wij de afgelopen maanden met de vingers gekruist op de rug rond in de hoop dat het niet nog een keer fout gaat. Die kans is namelijk helaas nog steeds te groot. Ik constateer tot mijn tevredenheid – ik spreek daarover ook een compliment uit aan alle medewerkers van ProRail – dat er ongelooflijk hard wordt gewerkt om een tweede megastoring zoals die in Utrecht echt te voorkomen. Daarvoor is een back-upsysteem nodig. Het robuuster maken van het systeem wordt voortvarend ter hand genomen. Ik constateer wel dat diverse instanties en bureaus die er verstand van hebben, zoals McKinsey, zeggen dat zij nog geen echt integrale aanpak kunnen ontdekken. Het lijkt met andere woorden heel veel op pleisters plakken. Dat is op zichzelf nodig, maar voor de toekomst is toch echt zo'n robuust systeem nodig. Ik hoop dat de minister dat met mij eens is. Kan hij toelichten hoe hij met ProRail die robuustheid denkt te gaan realiseren?

Ten slotte een belangrijk punt: de communicatie met klanten. Naar mijn mening gaat ProRail daar, net als bij haar keuze voor een maatschappelijke onderneming, iets te veel de hippe kant op met communicatieverbeteringen, folders, accountmanagers en dergelijke. Wellicht is dat allemaal nodig, maar ook hier hecht mijn fractie aan het uitgangspunt

geen fratsen. Klanten zijn ontevreden, omdat die lijn er niet op tijd ligt, omdat de rails het niet op tijd doen, omdat wissels het niet doen of omdat er treinen door rood rijden. Dat werk je niet weg met een accountmanager of een betere folder. Dat werk je weg door harder te werken aan het spoor. Wat ons betreft is dat de hoofdpodracht van ProRail. En daar moet ze vooral mee doorgaan.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan de heer Roemer van de fractie van de Socialistische Partij.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Met grote regelmaat hebben wij gesproken over de aansturing van ProRail. Links en recht in de Kamer, maar ook door mensen van buiten de Kamer worden met regelmaat kritische kanttekeningen geplaatst. De minister gaat er in zijn brief ook op in. Hij geeft aan dat het een jong bedrijf is, maar dat kan natuurlijk nooit een argument zijn om je achter te verschuilen. Nu geloof ik overigens niet dat de minister zich ergens achter gaat verschuilen.

Zowel vervoerders als lokale overheden hebben met regelmaat opmerkingen gemaakt over het functioneren van ProRail. Dat is natuurlijk niet vreemd, want voor het onderhoud van het spoor en de stations worden de drukste plekken natuurlijk het eerst aangepakt. De oplossing van het probleem is wel lastig. Het wordt geheel toegewezen aan communicatiestrategieën. Ik geloof echter niet dat dit het enige probleem is. Er is volgens mij elders veel meer winst te halen. Verder zijn er in het McKinsey-rapport zorgen te lezen over de samenhang over ERT/ERTMS en Mistral. Hoe hangt met andere woorden de toekomst van de beveiliging samen met de vervanging van de huidige beveiligingssystemen? Waarom wordt dit zo versnipperd opgepakt? En ook de traagheid wordt daarbij gehekeld. Dat is echt iets wat beter moet. Natuurlijk moet op dit punt degelijk werk worden geleverd. Graag een reactie van de minister. Een van de andere sprekers sprak al over de Merwede-Lingelijn. Het gaat natuurlijk om veel meer treinpaden, maar dit is wel een heel mooi voorbeeld. Hierover is zelfs al een keer een motie ingediend. Maar ook hier heb ik de indruk dat er meer afgesloten wordt, dan daadwerkelijk benut moet worden voor het onderhoud.

Uiteindelijk komt het allemaal neer op de rol van ProRail. Ik heb alle andere sprekers goed beluisterd en als in een fuik worden wij allemaal die richting op gedwongen. De uiteindelijke rol van ProRail is onduidelijk. Een hoe groot internationaal bedrijf moet het worden? Moet het inderdaad een dienstverlenend bedrijf worden? De vorige sprekers hebben hierover al de nodige opmerkingen gemaakt. Moet het een bedrijf worden dat naar de markt gaat? Is groei relevant? Daarover moet meer duidelijkheid komen. De minister schrijft dat hij rust en ruimte wil voor ProRail. Ik vraag mij echter af of ProRail op dit moment wel in staat is om al haar taken goed op te pakken. Dit bedrijf zit middenin de overgang naar een vorm van outputsturing, maar of het daar al voor klaar is, valt te betwijfelen. Ik denk zelf van niet.

Al jaren constateert de IVW dat ProRail onvoldoende aan de veiligheidszorgplicht voldoet. Er is voortdurend sprake van knelpunten en vaak zijn die gerelateerd aan het onderhoud. En ook de capaciteitssturing van ProRail is regelmatig, op z'n zachtst gezegd, onder de maat. Het is slechts een verdeling van armoede, zonder dat er sprake is van een deugdelijke visie voor de lange termijn. Dat is overigens niet zo gek gezien de beheerplannen. De afspraken over de doelstellingen van de NS zijn geformuleerd als operationele doelen en effecten voor de lange termijn. De beheerplannen van ProRail bestaan echter uit middelen en de effecten op de lange duur van het beheer. Het lijkt erop dat het beheerplan louter en alleen op technisch beheer is gericht en niet op een visie voor de lange termijn en de doelen die het bedrijf eigenlijk zou moeten nastreven. De



aansturing door de minister is dan ook te beperkt. Daarover zouden wij betere afspraken moeten maken. Graag een reactie van de minister. ProRail is een organisatie die alleen uit technici bestaat en dat kan nooit de bedoeling zijn. Het is dan ook de vraag of de minister bereid is, zeker gehoord de opmerkingen uit de Kamer, om nog eens kritisch te kijken naar de termijn voor de outputsturing. Volgens mij moet die aangepast worden, inclusief de afspraken hierover in het beheerplan. De Kamer heeft eerder een parlementaire werkgroep ingesteld die zich heeft gebogen over de aansturing van ProRail. Resultaat daarvan is het rapport *Op de rails*. Daarin staat aan het einde dat de Kamer naar aanleiding van de geleverde prestaties zich een oordeel kan vormen over de mate waarin de structuur goed functioneert. Meerdere sprekers hebben zich inmiddels uitgelaten over de prestaties. Wellicht is het dan ook tijd om dat oordeel te vellen. Dat zouden wij kunnen doen en wellicht is het dan ook verstandig om een vernieuwde parlementaire werkgroep het werk van zijn voorganger te laten afmaken en een vervolg te laten geven aan *Op de rails*. Ik hoor graag van mijn collega's of zij hieraan mee willen doen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wat is de meerwaarde van een parlementaire werkgroep? Wat kunnen wij wat de minister niet zou kunnen?

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben natuurlijk onze eigen verantwoordelijkheid. Die hadden wij ook toen wij indertijd de eerste parlementaire werkgroep in het leven riepen. Ik denk dat wij ons opbouwende en ondersteunende werk kunnen en moeten afmaken. In het rapport staat ook dat dit een mogelijkheid is als er meer bekend is. Ik kop eigenlijk de voorzet van onze voorgangers in de werkgroep in.

De heer **Koopmans** (CDA): De heer Roemer kopt de bal niet. Hij laat de bal liggen. De Kamer is indertijd begonnen met sjorren en trekken aan ProRail. De werkgroep onder leiding van de heer Van Hijum en mevrouw Dijkma heeft daarvoor zaken naar boven gehaald. Dat is allemaal prima. Daarna is het aan het kabinet om het echte werk te doen, want de Kamer beschikt niet over de instrumenten die daarvoor nodig zijn. Wij hebben tussentijds onderzoek gedaan en hierover met het kabinet gesproken, maar dat rechtvaardigt niet dat u al in eerste termijn aankondigt dat u een nieuwe parlementaire werkgroep wilt. Ik vind dat wij het werk van die werkgroep niet moeten overdoen, want daarmee houden wij de minister van zijn werk af. Dat moeten wij niet doen en ik vind uw voorstel dan ook een slecht idee.

De heer **Roemer** (SP): Spijtig dat de CDA-fractie er zo over denkt. Volgens mij zou het een heel goede aanvulling geweest zijn en recht doen aan hetgeen de werkgroep gedaan heeft. Overigens heeft die werkgroep zelf aangegeven dat wij haar werk zo zouden moeten afmaken. Als de CDA-fractie en de Kamer hieraan niet mee willen doen, dan houdt het op.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik ben het wel eens met de CDA-fractie. Wij hebben gevolg gegeven aan het rapport door instituten de opdracht te geven om precies te doen wat de werkgroep destijds heeft aanbevolen, namelijk na verloop van tijd kijken wat ervan terecht is gekomen. Dat doen wij nu. Wij doen nu ons werk. Ik zou niet overnieuw willen beginnen, zeker niet nu wij bij ProRail een opgaande lijn zien. Het gaat nog niet goed genoeg, maar er is wel sprake van een opgaande lijn. Ook mijn fractie voelt er dus niets voor. Ik was nu juist zo tevreden met de manier waarop wij de zaken in de afgelopen jaren hebben aangepakt. Dat heeft resultaat opgeleverd en ik wil dan ook vasthouden aan de ingezette koers.

De heer **De Krom** (VVD): Laat ik het rijtje maar afmaken. De VVD-fractie voelt er ook niet veel voor. In het materiaal dat nu op tafel ligt, is een aantal duidelijke punten aangegeven. Die punten moeten en kunnen worden verbeterd en ik denk dat wij ProRail de ruimte moeten geven om dat gewoon doen. De minister moet de Kamer op de hoogte houden van de voortgang.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben bang dat wij deze discussie in de komende tijd nogmaals zullen moeten voeren. Het zij zo, helaas. Ik hoop echter wel dat de minister zijn inhoudelijke reactie geeft op de opmerkingen die ik hierover heb gemaakt.

Voorzitter. Mijn slotopmerking betreft een punt dat nog net binnen de agenda van vandaag valt. Het is echter wel een actueel punt, want ik wil iets zeggen over de veiligheid van spoordoorsnijdingen. Gisteren hebben wij helaas weer kennis moeten nemen van een dodelijk ongeval op station Oss. Ik heb daarover al eerder opmerkingen gemaakt. Gezien de actualiteit wil ik nu echt benadrukken dat wij haast moeten maken met de beveiliging van spoorwegovergangen. Ik handig hem dan ook graag een voorstel van mijn fractie hiertoe over. \*) Ik verzoek hem om daarop schriftelijk te reageren. Het is een onderwerp dat bij een debat over ProRail hoort, want het heeft te maken met de veiligheid en de aansturing.

### **Antwoord van de minister**

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik bedank de leden van de commissie voor hun bijdrage in eerste termijn.

Vooraf wil ik opmerken dat het is zoals u eigenlijk allen al zei: dit debat moet geplaatst worden in de reeks debatten die wij eerder over ProRail hebben gevoerd en de hoorzitting met de eerste man van ProRail, de heer Bert Klerk. Verder moeten wij hierbij het parlementaire werk van de Kamer betrekken met het veelbesproken rapport als resultaat.

Voordat ik aan mijn verhaal begin, is het van belang dat ik benadruk dat het mijn stellige overtuiging is dat ProRail er hard aan werkt om de organisatie te verbeteren. Ik heb eerder gezegd in de discussie over de hoorzitting met de heer Klerk – en dat waren moeilijke momenten – dat ik die overtuiging en «drive» voelde. In het McKinsey-rapport zie ik dat bevestigd, want daarin staat dat het op veel punten beter gaat. Ik heb met de onderzoekers zelf gesproken. Ik wilde ze echt spreken, want ik wilde horen wat hun echte gevoel was. Zetten jullie het af tegen andere organisaties die min of meer vergelijkbaar zijn? Zij zeiden tegen mij: nee hoor, op tal van vlakken doet deze organisatie het nu gewoon echt goed.

Tegelijkertijd moet het op een aantal punten nog steeds beter. ProRail heeft die handschoen opgepakt. U kunt mij er echter in de komende debatten op aanspreken dat die punten worden verbeterd. In februari 2009 komen wij met een nieuw beheerplan. Wij gaan ook in de richting van de evaluatie van de spoorwetgeving. Dat zijn momenten waarop wij weer een keer de temperatuur van ProRail moeten nemen om te zien of er voortgang is geboekt op de punten waarop het nu nog niet goed gaat. Ik ben het met de meerderheid van de woordvoerders eens dat dit de meest geëigende manier is om verder te gaan.

McKinsey heeft nadrukkelijk onderzoek gedaan naar het functioneren en de aansturing van ProRail. Het onderzoek was begin mei afgerond. Veel gaat blijkens het rapport goed, maar een aantal zaken moet nog beter. ProRail heeft veel voortgang geboekt bij het prestatie management. Belangrijke indicatoren als veiligheid, kwaliteit van bijsturing, informatievoorziening, benutting en overheadkosten laten een duidelijk positieve trend zien. De onderzoekers hebben echter ook nadrukkelijk tegen mij gezegd dat in aantal domeinen verbeteringen noodzakelijk zijn.

De klanttevredenheid van decentrale overheden en vervoerders moet beter. De heer Koopmans ging hierop in, evenals een aantal andere

woordvoerders. Ik kom zo dadelijk nog verder te spreken over de trend. Ik kan nu echter wel zeggen dat uit de nadere analyse van de klachten blijkt dat ze vooral gericht zijn op de gebrekkige transparantie en de slechte communicatie. Ik ga hierop dadelijk dieper in, want er moet hier ook inhoudelijk een tandje bij.

Uit het onderzoek blijkt ook dat projecten die in opdracht van lokale overheden worden uitgevoerd, veel vertraging hebben opgelopen. Een deel van de ontevredenheid van de lokale overheden is dan ook goed te begrijpen. Zoals ik al eerder heb aangegeven, heb ik ProRail daarop nadrukkelijk aangesproken. Overigens hebben de provincies mij hierop ook aangesproken. Zij vonden dat de communicatie moeilijk verliep en niet vlotte. Ik constateer, maar er is nog steeds veel te doen, dat het op dit moment beter gaat dan het ging. Dat wordt ook door de provincies – ik had hierover laatstelijk contact met de provincie Gelderland – erkend. De communicatie gaat beter. Er is echt centrale actie ondernomen door ProRail om betere communicatie, betere samenwerking en meer gezamenlijk optreden tot in de haarvaten van de regionale afdeling door te laten dringen.

Hoe nu verder? Het programma «Maatwerk leveren aan de regio» wordt opgezet. De aanbevelingen van de onderzoekers moeten hierin voortvarend worden opgepakt. In drie van de vier regio's zijn inmiddels accountteams ingericht en van start gegaan. Die teams zijn de aanspreekpunten van ProRail voor de klanten in de regio. Er zijn ook stappen gezet om de interne processen te vereenvoudigen. Pilots zijn opgestart om deze nieuwe werkwijze te toetsen.

De «safety officer» is al vaker genoemd in debatten in dit huis. Hij is begonnen met zijn werkzaamheden. De naam is heel erg stevig, maar laten wij ook gewoon kijken naar wat deze persoon moet doen. Het is nuttig dat iemand nadrukkelijk met deze verantwoordelijkheid is belast. ProRail heeft voortgang geboekt bij het ontwikkelen van de kpi's, conform de aanbevelingen van McKinsey en de HCG. Met kpi treinpad wordt duidelijk of de met de vervoerder afgesproken prestatie ook echt wordt gehaald. Het eenduidig beleggen van kerntaken en verantwoordelijkheden in de organisaties kan bijdragen aan het verder reduceren van overdrachtsmomenten tussen afdelingen en bijdragen aan klanttevredenheid. Het bestuur van ProRail zal hier wel nadrukkelijk verder invulling aan moeten geven. Dat willen ze ook; zo hebben zij mij gemeld. De onderzoekers adviseren ook om een duidelijke visie en een alomvattende aanpak te ontwikkelen, waarbij de samenhang tussen individuele projecten veel helderder wordt gecommuniceerd. Hierbij is het van belang om alle veiligheidsprojecten op één centrale plek in de organisatie te gaan monitoren en van daaruit effectiever te gaan bijsturen. Deze aanbevelingen zijn niet niks, want het betekent dat men heel veel binnen de organisatie zal moeten veranderen. Dat is dan ook niet van de ene op de andere dag gebeurd, zeker niet bij die belangrijke veiligheidsprojecten. Men kan zich namelijk geen fouten permitteren. Die centrale coördinatie moet dus voor ieder project goed worden geregeld. Daarom zei ik dat ik ProRail tijd en ruimte wil geven om dit soort aanbevelingen in te vullen. Ik voeg daaraan wel toe dat wij, ProRail en ikzelf, daarop scherp zullen toezien. Ik kom begin volgend jaar sowieso bij de Kamer terug. Daarbij zal ik ingaan op de stand van zaken en antwoord geven op de vraag of de trend nog steeds de goede kant op gaat.

Er zijn ook aanbevelingen gedaan die niet alleen ProRail, maar ook mijn ministerie raken. De rol van ProRail in de spoorsector moet volstrekt duidelijk zijn. Ik kom zo terug op de opmerkingen over publieke dienstverlener versus maatschappelijke onderneming. Verder constateren de onderzoekers dat er verwarring is ontstaan over de reikwijdte en de definitie van outputsturing et cetera. Het is belangrijk dat hierover snel duidelijkheid komt. Dat zeg ik vanuit mijn verantwoordelijkheid. Ik ben hierover

in gesprek met ProRail. Naar verwachting worden die gesprekken voor het einde van dit jaar afgerond.

Met betrekking tot het treindienstleidingssysteem, de beveiligings-systemen en de buitenapparatuur constateren de onderzoekers dat ProRail de juiste acties onderneemt. Mede gezien de grote maatschappelijke impact van storingen is dit van groot belang. Een integrale toekomstvisie wordt ontwikkeld op het gebied van beveiligingssystemen en treindienstleidingssystemen waarbij wordt gekeken naar zelfbouw en de aankoop van commerciële systemen. Wat de software betreft ben ik het eens met de opmerkingen hierover en de uitdaging van de heer De Krom. De VVD-fractie heeft op dit punt helemaal gelijk en ik zal standaardisatie dan ook waar mogelijk proberen aan te jagen. In ga hierop aan het einde van mijn bijdrage meer gedetailleerd in. Al deze antwoorden zijn namelijk niet in de romptekst vervat.

Het is van belang om te constateren dat het op een aantal vlakken beduidend beter gaat. Daarmee is het belang van de discussie, ook die in dit huis, nadrukkelijk aangetoond. De druk was hoog. Tegelijkertijd wijs ik op de andere kant en die is dat ik ervan overtuigd ben dat er bij ProRail de «drive» is om het beter te doen. Er is een grote slag gemaakt, zo constateert McKinsey, maar dat laat onverlet dat er nog een aantal slagen moet worden gemaakt. Dat zijn geen geringe zaken en daarom is het goed om ProRail daarvoor de tijd te geven. «Tijd geven» betekent niet dat wij elkaar niet heel scherp meer hoeven te houden. Ik kom dan ook graag begin volgend jaar bij de Kamer terug met een stand van zaken.

De heer **Roemer** (SP): Ik probeer de minister niet op woorden te vangen. Ik zal dan ook niet meer ingaan op de beeldvorming, maar dat laat onverlet dat in het nieuwe beheerplan concrete en heldere afspraken vastgelegd zullen moeten worden. De Kamer moet de minister immers kunnen afrekenen op meetbare doelstellingen. Ik begon daarom mijn eerste termijn met de opmerking dat het huidige beheerplan vooral gericht is op techniek en beheer. McKinsey noemde echter niet voor niets het ontbreken van een visie voor de lange termijn en van een visie op de dienstverlening. Die aspecten ontbreken en ik hoop dan ook dat de minister bereid is toe te zeggen dat vooral die punten uitvoerig aan de orde zullen komen in het volgende beheerplan.

Minister **Eurlings**: Al die punten komen aan de orde. Ik vind het van belang. Er rest ons echter niet al te veel tijd meer tot februari om een beheerplan te schrijven, zeker omdat er ook productietijd verdisconteerd moet worden. Er is dan ook niet heel veel ruimte voor verdergaande veranderingen. Op die punten moet worden ingegaan, want het is van belang dat op alle punten die ik noemde voortgang wordt geboekt. De trend moet positief blijven en daarover spreek ik heel open met ProRail. ProRail heeft zelf overigens aangegeven in de schriftelijke reactie op het rapport van McKinsey dat men proactief die punten wil verbeteren. In het beheerplan gaan wij ook heel stevig inzetten op outputsturing. Dat is echt van belang, want dan kunnen wij duidelijk aangeven op welke resultaten wij elkaar gaan afrekenen. Op 19 juni is dat al met de Kamer besproken in het overleg over het beheer- en vervoerplan. In dat overleg is ook aan de orde geweest dat in het HCG-rapport staat dat ProRail er klaar voor is. Het is van belang dat wij scherper dan vroeger zijn en duidelijk zijn over wat er aan het einde van de rit geleverd moet worden. Ik ga dadelijk in op de afspraken die met de regio's zijn gemaakt.

De heer **Roemer** (SP): Ik beschouw wat de minister hierover zegt als een toezegging. Ik zou het dan ook op prijs stellen als het zo in de toezeggingen wordt geformuleerd.

De heer **Eurlings**: Ik teken daar wel bij aan dat je niet in drie maanden alle resterende punten kunt oplossen, omdat het vaak om majeure punten gaat.

Voorzitter. Alle woordvoerders hebben woorden gewijd aan de rol van ProRail. Ik beluisterde een vrij unisono geluid en wel dat ProRail zich bij zijn core business moest houden. De heer Samsom verwoordde het als «geen fratsen». Het is duidelijk dat ProRail een publieke dienstverlener is die subsidie krijgt van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie is ook nadrukkelijk de opdrachtgever van ProRail. Het is van belang dat wij zo snel mogelijk duidelijkheid scheppen over de rol van ProRail in de sector. De woordvoerders hebben in ieder geval al duidelijk gemaakt waar zij staan. De conclusies worden meegenomen in het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwetgeving. Dat lijkt mij het geëigende moment om knopen door te hakken. Laat het duidelijk zijn dat ook voor mij de rol van ProRail als publieke dienstverlener nadrukkelijk vooropstaat. Wij hebben er maar één. Wij hebben geen alternatief en dus moet het goed gaan. Dat is van het aller-, allergrootste belang. Bij de discussie over de evaluatie van de spoorwetgeving gaan wij precies met elkaar definiëren wat dat betekent. Mijn positie heb ik hier nu nadrukkelijk duidelijk gemaakt.

De heer **De Krom** (VVD): Betekent dat dat wij dan ook ingaan op de vragen over alternatieve inkomstenbronnen of kunnen wij die vragen nu al behandelen?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat wij die vragen ook op dat moment moeten beantwoorden. Ik heb in ieder geval al aangegeven dat het belang van de publieke dienstverlening buiten kijf staat. De vraag of er links of rechts nog iets bijverdiend mag worden, moeten wij dan beantwoorden. Ik ben hierover op dit moment nog in gesprek. Dit onderwerp komt dan echter uit en te na aan de orde. Dat is nodig, want wij nemen dan niet alleen een beslissing voor het jaar daarna, maar ook voor de jaren na 2009.

Voorzitter. Ik onderschrijf de constatering van de onderzoekers dat de aansturing van ProRail uiteenvalt in outputsturing, inputsturing en projectsturing. Outputsturing is nadrukkelijk van toepassing op beschikbaarheid, betrouwbaarheid, reinheid, toegankelijkheid, sociale veiligheid, bijsturing en benutting. Inputsturing geldt voor veiligheid en milieu en voor projectsturing en voor het MIRT geldt dat ik stuur op realisatie van projecten. Daarbij wordt uiteraard ook gestuurd op geld en tijd. U begrijpt mij goed als u de indruk overhoudt dat er heel veel op outputsturing wordt gestuurd.

De middelen en de efficiency zijn tot 2020 vastgelegd in de Nota Mobiliteit. De mate waarin ProRail vrijheid heeft om middelen te besteden is helder vastgelegd in de subsidieverlening. ProRail heeft bijvoorbeeld de vrijheid om te schuiven tussen klein en groot onderhoud. Dat kan belangrijk zijn voor het optimale «life cycle»-management, want daarmee kan het bijdragen aan de efficiency. Deze werkwijze is overigens ook van toepassing op de outputsturing, waar je vanuit de publieke verantwoordelijkheid kijkt naar de manier waarop het resultaat wordt gehaald. Daar beschikt ProRail namelijk ook over enige flexibiliteit.

De subsidie voor ProRail bevat echter ook een aantal nadrukkelijk geormerkte projecten. Bij die categorie heeft ProRail niet de vrijheid om te schuiven tussen budgetten. Voorbeelden hiervan zijn de programma's voor veiligheid, toegankelijk, capaciteit, knelpunten, Stop Tonend Sein en Ruimte voor de fiets. Dat hebben wij nadrukkelijk met elkaar vastgelegd. Waarom kunnen werken van ProRail vertraging oplopen? Een aantal regionale voorbeelden is genoemd. Projecten kunnen om allerlei redenen vertraging oplopen. Dat geldt ook voor andere projecten. Een van de redenen is het grote aantal overdrachtsmomenten bij een project. Verder is het niet altijd duidelijk wie het eerste aanspreekpunt is, maar ook

externe factoren als de bezwaarprocedures, vergunningsaanvragen en interferentie met andere projecten spelen een rol. Zo'n Betuweroute: hoeveel vergunningen waren er niet voor dat ene project nodig? De voortgang van werken zal worden gevolgd in de reguliere rapportages. Ik heb u dat in mijn brief van 17 juni van dit jaar geschreven. De onderzoekers van McKinsey adviseren, organisatorische wijzigingen ook door te voeren om de klantgerichtheid te vergroten. Ik onderschrijf deze aanbeveling van ganser harte. De structuur van ProRail is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van het bestuur van ProRail zelf, maar wij gaan wel kijken hoe de klanttevredenheid wordt opgeplust en welke interne structuurwijzigingen daartoe worden aangebracht.

De Merwede-Lingelijn is een voorbeeld van onduidelijke planning. De lijn tussen Groningen en Veendam is daarvan ook een voorbeeld: eerst trein en dan pas rails, met alle problemen van dien. Ik heb u zojuist aangegeven dat er een verbeteropdracht ligt. Die zit in communicatie en transparantie, maar ook in volstrekte helderheid naar elkaar toe. Er moet één aanspreekpunt komen en men moet bij overdrachtsmomenten oppassen. Voor de Merwede-Lingelijn is een gezamenlijke planning afgesproken met de regio. Het is goed dat dat gebeurd is. ProRail heeft mij nadrukkelijk bevestigd dat deze gezamenlijk planning, afgesproken met de regio, leidend is, ook in haar organisatie. De provincie moet nu als bevoegd gezag gaan optreden, opdat het project verder kan. Bij de lijn Groningen-Veendam ligt duidelijk een uitdaging om te voorkomen dat het beeld werkelijkheid wordt dat zo duidelijk door de heer Koopmans is geschetst. Op dit moment worden de betrokkenen geraadpleegd en wij zullen daarna moeten bezien hoe de betrokkenen gezamenlijk tot een goed plan komen. Er is mij wel gemeld dat men op zichzelf tevreden is over de manier waarop ProRail hierover met de provincie communiceert en tot gezamenlijke planningsafspraken wil komen.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zegt dat er goed overleg is tussen ProRail en de provincies. De kritiek is echter voornamelijk afkomstig van de vervoerders, want die worden door de provincie aan de bepalingen van de concessie gehouden. Is de minister bereid om tegen ProRail te zeggen dat men ook met harde, contractueel verplichtende deadlines moet gaan werken.

Minister **Eurlings**: Ik zie uw punt. Wat ik zelf heel nadrukkelijk kan beïnvloeden is de manier waarop ProRail in de regio communiceert en afspraken maakt. Er ligt natuurlijk een stuk verantwoordelijkheid bij de decentrale concessieverlener. Die maakt de afspraak met de vervoerder en is dus verantwoordelijk voor de disclaimers in het contract. Ik ben bereid om samen met de decentrale concessieverleners te kijken hoe dat verbeterd kan worden en hoe de verschillen in planning voorkomen kunnen worden. Ik wijs er wel op dat ik niet over mijn bevoegdheid heen kan regeren. Het belangrijkste is dat de regio's in de capaciteitsverdeling van ProRail er niet een beetje bij hangen. De planning mag er in ieder geval niet een zijn als een staat in de staat, waarbij van bovenaf wordt verordonneerd hoe het gedaan moet worden. De planning moet door de provincie zelf opgesteld worden, samen met ProRail. Als daaronder handtekeningen worden gezet, is het iedereen duidelijk welke afspraken met de vervoerders zijn gemaakt.

De heer **Koopmans** (CDA): ProRail moet zelf harde deadlines opstellen. Dat dit niet gebeurde, was het probleem. De contracten bevatten geen of onvoldoende harde deadlines, terwijl andere partijen wel aan hun deadlines worden gehouden. Waarom vraagt u ProRail niet om in leveringscontracten ook harde, contractueel vastgelegde deadlines op te nemen?



Minister **Eurlings**: Ik wil dat zeker bevorderen. De afspraken moeten dan ook nadrukkelijk met de provincies worden gemaakt. Hier speelt wel het probleem dat er geen pijn is te trekken op de gevolgen van bezwaarprocedures en de juridische onzekerheid. Daardoor kan ook in de toekomst een project uitlopen. Dat je harde afspraken moet maken over de planning van een project, ben ik met u eens. Ik zal dat vanuit mijn positie bevorderen.

De heer **Roemer** (SP): Het is niet zo gemakkelijk als u nu doet voorkomen. Ik begrijp waarom wij met elkaar heldere afspraken moeten maken en waarom die open en transparant moeten zijn. De heer Koopmans en de minister wijs ik toch maar op de spagaat waarin je terecht komt als je er zo strak in zit. Je bevordert dan namelijk ook dat vooraf wordt besloten om treinpaden veel langer dan strikt noodzakelijk eruit te halen. Daarmee voorkomt men immers dat men zich niet aan een afspraak houdt. Daardoor bevordert je dat treinen veel langer niet rijden dan nodig is. Verder zullen er onnodige risico's worden genomen met de veiligheid van spoorwegpersoneel.

De heer **Koopmans** (CDA): Het gaat mij helemaal niet om het inperken van de veiligheid. Het gaat er gewoon om dat een harde deadline in het contract wordt opgenomen over het moment waarop ProRail een project zegt af te hebben. ProRail mag niet 1 september noemen om er vervolgens maar 1 november van maken, omdat dat beter uitkomt. Dat heeft helemaal niets te maken met het inperken van de veiligheidseisen. Ik vind alleen maar dat afspraken nagekomen moeten worden.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer heeft gelijk als hij zegt dat dit complicerende factoren zijn die nadrukkelijk moeten worden meegenomen. Er zal echter altijd een zekere onzekerheidsfactor zijn. Ik heb al de bezwaarprocedures genoemd om daarop een extra accent te leggen. Ik zou natuurlijk graag willen dat die onzekerheidsfactoren er niet waren, want dat zou mij de nodige hoofdbrekens schelen. De punten die u terecht noemt, moeten volgens mij wel te combineren zijn met de aanpak die de heer Koopmans voorstaat. Als je de onzekerheidsfactoren aan het begin van het proces onderkent, kun je daarmee bij de planning rekening houden. Dat is alleszins beter dan werkende weg op dit soort dingen te stuiten. Ik begrijp het zo dat de provincies als concessieverlener en ProRail in de regio moeten proberen om in een zo vroeg mogelijk stadium dit soort zaken in beeld te krijgen en te kwantificeren. Daardoor kan men naar alle waarschijnlijk een planning opstellen die wel houdbaar is. U hebt echter gelijk dat het niet gemakkelijk is en dat alles op het spoornet op elkaar inwerkt.

Het is «work in progress», maar ik vind het toch bemoedigend dat mensen die mij een jaar geleden zeiden echt ontevreden te zijn, mij nu melden dat het in de regio's beter gaat. Ik reageerde op hun kritiek met: ik heb met Bert Klerk en zijn makkers gepraat en zij zeggen dat ze deze problemen oppakken. Als ik dat zei, zag ik ze denken: dat zal wel; eerst zien en dan geloven. Nu krijg ik dus het signaal: potjandorie, het gaat werkelijk een stuk beter. Dat geeft mij het vertrouwen dat wij op de goede weg zijn en hier kunnen doorpakken.

Voorzitter. De heer De Krom vroeg hoe het mogelijk is dat er in Nederland meer grote incidenten zijn dan in het buitenland. Wij kunnen ons allemaal nog de beelden herinneren van de grote storingen. En het is waar is dat dergelijke storingen in Nederland vaker voorkomen dan in het buitenland. Ik teken daarbij wel aan dat Nederland vroeger voorop liep bij de treindienstleidingssystemen. Die voorsprong werkt nu tegen ons, want wij zien ons nu gedwongen om een aantal systemen te integreren. Een aantal systemen is ook redundant en dat betekent dat wij een slag moeten maken. Ik heb van veel sprekers waardering gehoord over de stappen die

zijn gezet. Tegelijkertijd was het realistisch dat gezegd werd: laten wij hopen dat het systeem klaar is als zich weer zo'n incident voordoet. Helemaal zeker weten doe je het immers nooit. Het kan altijd weer gebeuren, maar laten wij onze vingers gekruist houden: tot nu toe gaat het een stuk beter dan een jaar geleden toen wij een paar van die grote klappers na elkaar voor onze kiezen kregen.

Een storing is op een zo intensief bereden net als het Nederlandse veel sneller een grote storing dan in het buitenland. Dat gaat al helemaal op als zo'n storing zich in een knooppunt als Utrecht voordoet. Dat is ook een reden waarom het vaak zo snel een flinke negatieve impact heeft. Ik hoop dat wij hier echt uitkomen. Er wordt in ieder geval hard gewerkt aan de dubbele redundantie.

De heer Koopmans vroeg of machinisten een reactie krijgen als zij een klacht indienen bij ProRail. Worden zij niet ontmoedigd als zij het gevoel krijgen dat er niets met hun klacht gebeurt? McKinsey heeft dit punt nadrukkelijk opgepakt. Men adviseert om het proces te evalueren. Hoe ga je met klachten en opmerkingen om? De ontevredenheid van machinisten moet nader inhoudelijk worden onderzocht. En vooral moet worden onderzocht hoe ProRail en de vervoerders dit probleem gezamenlijk kunnen oplossen. ProRail zal zo spoedig mogelijk een evaluatie laten verrichten en ik monitor de uitvoering van de aanbeveling van McKinsey. Ook dit is een onderwerp dat aan de orde moet komen bij de behandeling van het nieuwe beheerplan.

Het is zorgelijk dat de klanttevredenheid is gedaald. Ik heb ProRail gevraagd om regulier te rapporteren over de tijd en het geld dat wordt besteed aan projecten die in opdracht van derden worden uitgevoerd. Ik wil daarbij niet in de relatie tussen ProRail en de opdrachtgever treden. Ik heb dit signaal dus wel nadrukkelijk willen geven. Ik heb ProRail ook gevraagd om aan te geven hoe en op welke termijn de organisatiestructuur aangepast kan worden op klantgerichtheid. Ik heb zojuist al een aantal uitdagingen genoemd: één aanspreekpunt en de overdrachtsmomenten.

De klanttevredenheid moet beter. Dat zegt ProRail ook zelf. Men heeft niet defensief gereageerd op de kritiek en dat vind ik een teken van kracht. ProRail onderneemt intussen acties als het instellen van een accountteam als aanspreekpunt. Ook hier is «the proof of the pudding is in the eating». Ik ga er echter van uit dat wij de tevredenheid in de toekomst zullen zien toenemen.

De heer **De Krom** (VVD): Kan de minister concreter zijn? De tevredenheid is gedaald, zo blijkt uit de stukken. Wat verwacht u van ProRail voor volgend jaar? Ik neem aan dat de trend omgebogen wordt en dat de klanttevredenheid weer gaat stijgen.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk verwacht ik dat. Ik vind dat ProRail alles op alles moet zetten om dat te bereiken. Het lijkt er trouwens wel op dat de negatieve ontwikkeling geremd is. Wij hebben slechtere tijden gekend. De trend moet inderdaad omgebogen worden en de organisatie moet alles op alles zetten om dat te bereiken. Ik heb overigens nooit het gevoel gekregen dat dit niet de ambitie van ProRail is. ProRail zit er niet defensief in. Men heeft de punten die verbeterd moeten worden, ruiterlijk erkend. Ik ga er al met al van uit dat de klanttevredenheid zal toenemen.

Voorzitter. De heer Koopmans en anderen hebben gevraagd hoe ik de voortgang bij de ICT ga volgen. Zowel McKinsey als BSL Management Consultants hebben geconstateerd dat door de jaren heen een mozaïek aan bouwstenen is ontstaan. Dat is wat ik zojuist de remmende voorsprong noemde. De huidige ICT-structuur is ontstaan uit een logisch verklaarbare evolutie van systemen en uit de keuzes die vroeger weloverwogen zijn gemaakt. Er moet een integrale toekomstvisie worden ontwikkeld. Ik heb dat nadrukkelijk aan ProRail gevraagd. Hierin zal onder meer

een afweging moeten worden gemaakt tussen zelfbouw en de verdere ontwikkeling van systemen die door commerciële partijen worden ondersteund. ProRail heeft mij gezegd dat men bereid is om deze afweging expliciet te maken. Via de reguliere kwartaalrapportages van ProRail volg ik de voortgang bij de ICT-ontwikkeling nauwgezet.

De STS-problematiek en het artikel van gisteren in De Telegraaf. Het zou niet volgens planning verlopen en de coördinatie zou beter moeten. Hoe gaan wij dat doen? Laat ik beginnen met op te merken dat het aantal passages afneemt. Dat is positief. In 2007 ging het nog om 275 passages, in 2008 zal het uitkomen, mits de ontwikkeling zich dit jaar doorzet, op 232. De door de sector ingezette maatregelen beginnen dus aan te slaan. Er is immers sprake van een flinke afname. De verbeterde versie van de ATB is een effectief programma. De inspectie heeft berekend dat met de duizend seinen die momenteel voorzien worden van een ATB-Vv-systeem – in totaal zijn er zesduizend seinen – het risico op ongelukken met ongeveer 20 tot 50% wordt teruggebracht.

De inspectie heeft op mijn verzoek ook onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van de sectordoelstellingen. Naar verwachting zullen met deze duizend seinen de doelstellingen in 2009 nog niet worden gehaald. Die doelstellingen waren: een risicoreductie met 75% en een reductie van het aantal STS-passages met 50% ten opzichte van het referentiejaar 2003. Wat is daarvan de oorzaak? Destijds is uitgegaan van een kwantitatieve en kwalitatieve inschatting van de effecten op het risico van de implementatie van het systeem op de hot spots. Als je 1% van de seinen op de goede plek vervangt, bereik je veel meer dan 1% extra veiligheid. De onveiligste plekken worden immers aangepakt. Dat was een vrij grove inschatting. Nu wij vorderen met de realisatie, constateert de inspectie dat de verwachting die hoorde bij dit aantal seinen, wellicht te rooskleurig was. Men heeft te veel verwacht van deze operatie.

Wat is mijn positie? Ik vind dat de sector er alles aan moet doen om haar eigen doelstellingen te halen. Het is maar een verwachting van de inspectie. Wij moeten afwachten hoe het zich gaat materialiseren. Om geen tijd te verliezen heb ik de sector gevraagd om een kosten-batenanalyse te maken van de vraag hoeveel seinen extra met ATB-Vv moeten worden toegerust om de doelstelling alsnog te realiseren. ATB-Vv zal vanaf 1 januari 2009 operationeel zijn. Indien de daling van het risico als ook het aantal STS'en in de eerste helft van 2009 ontoereikend is, zal ik met een voorstel komen om het aantal seinen met ATB-Vv uit te breiden tot het aantal dat nodig is. Wij gaan nu eerst bepalen wie gelijk heeft. Was de schatting van toen wel correct? Of is het de schatting van de inspectie? Als inderdaad blijkt dat het tegenvalt, is het aan ons om extra maatregelen te nemen. Wij gaan niet toegeven op onze ambitieuze veiligheidsdoelstellingen.

De heer **De Krom** (VVD): De minister sprak over een kosten-batenanalyse. Hoeveel geld is er echter tot nu toe in gestopt?

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Is het goed als ik zo op die vraag terugkom? Met financiën moet je altijd heel voorzichtig zijn.

De **voorzitter**: Daarvoor kunt u eventueel uw tweede termijn gebruiken.

Minister **Eurlings**: Er wordt inderdaad een kosten-batenanalyse opgesteld. Wij gaan dus ook onderzoeken wat het ons zou kosten. Als het echt flink tegenvalt, zal ik extra maatregelen nemen. Ik kom daarmee natuurlijk bij de Kamer terug.

Voorzitter. Men meldt mij dat hiermee 40 mln. gemoeid is.

De heer **De Krom** (VVD): 40 mln.? Als het bericht in de krant waar is, komt dat neer op 40 mln. voor een verbetering van het risico met 10%. Ik zie de minister hoofdschudden. Waar is die 40 mln. dan wel aan uitgegeven?

Minister **Eurlings**: Ik kom daar zo meteen op terug.

De heer **Roemer** (SP): Hier geldt wat mij betreft «eerst zien en dan geloven». Als er iets is waarover de SP zich al jaren druk maakt, is het wel over de STS-problematiek. Ik ben heel erg benieuwd naar de kosten-batenanalyse. Ik wil echter ook wijzen op twee andere factoren die hierbij een rol spelen. De eerste is de locatie van de seinen en de zichtbaarheid ervan. Ik breng het verhaal over Muiderpoort nog maar eens in herinnering. Een andere factor is het kwaliteitsverschil tussen bestuurders en machinisten. Ook hierover hebben wij in het verleden al vaker gedebatteerd. Bij regionale lijnen zie je vaak een groot aantal bestuurders. Misschien kan de minister mij nu al zeggen hoe hij dit gaat aanpakken.

Minister **Eurlings**: Met die 40 mln. zijn nog geen concrete resultaten bereikt, want wij kunnen pas in 2010 zien wat hiervan in de praktijk het gevolg is. En hier geldt nadrukkelijk: de praktijk telt. Wij beschikken op dit moment over twee theoretische voorspellingen. In de eerste plaats is dat de verwachting van de sector over de effecten en in de tweede plaats is dat de verwachting van de inspectie, die hiernaar in mijn opdracht onderzoek heeft gedaan. Deze twee theoretische inschattingen liggen ver uit elkaar. Deze voorspellingen geven elk een ander beeld. Wat is het beeld van de inspectie? De inspectie is «zunig», want zij verwacht dat een reductie met 10% van het aantal passages het risico op passages met 20 tot 50% vermindert. Het gevaar zal volgens die voorspellingen dus met een percentage tussen de 20 en 50 verminderen. Dat is niet niets, maar het is minder dan de 75%, waarover ik zojuist nog sprak. Als het hierop uit zou komen, is dat een tegenvaller. De gevaarlijke passages, bijvoorbeeld kort voor een emplacement, worden aangepakt en dat kan heel veel schelen. Als het tegenvalt, gaan wij een kosten-batenanalyse opstellen om te bepalen wat wij kunnen bereiken met een extra investering en hoe wij zo efficiënt mogelijk kunnen investeren.

De heer Roemer wees terecht op het belang van de goede locatie. Je komt immers dan weer voor de vraag te staan op welke locaties je seinen moet aanpassen om het beste resultaat te krijgen. De kwalitatieve inschatting speelt daarbij een belangrijke rol. Ik heb zelf de inspectie gevraagd om hiernaar te kijken, omdat ik het van belang vind dat er voldoende resultaten worden geboekt. Ik vind het nu het belangrijkste om eerst te bekijken wat er in de praktijk gebeurt. Wij gaan het vanaf het allereerste begin monitoren. Ik heb nu alleen willen aankondigen dat ik mij zal beraden op extra maatregelen als het echt tegenvalt. Daarbij zal ook het punt van de machinisten worden meegenomen, want wellicht is daar ook nog winst te behalen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zou het op prijs stellen als de kosten-batenanalyse volledig is. Dat wil zeggen dat eruit moeten blijken wat wij voor die 40 mln. krijgen, in termen van de reductie van de ongevalskans en in termen van het aantal reële gevallen per jaar. Als ik die informatie heb, kan ik enigszins bepalen of die investering goed besteed is of niet. Ik denk dat de Kamer daarop recht heeft.

Minister **Eurlings**: Absoluut. Ik heb daar zelf ook recht op, want het gaat om veel geld. Hierbij heb je te maken met de afnemende meerwaarde van een nieuw sein als je begint met het aanpakken van de gevaarlijkste seinen. Zelfs als wij van het «zunige» scenario van de inspectie uitgaan, kunnen wij met duizend nieuwe seinen een risicoreductie bereiken van 20

tot 50%. Wat gebeurt er als wij alle zesduizend seinen aanpakken? Dan kom je uit op een reductie van 88 tot 93%. Ik wil daarmee aangeven dat de meerwaarde per sein steeds kleiner wordt. Daarom moeten wij inderdaad een goede afweging maken. Als het echt minder oplevert dan wij dachten, zal ik dus die analyse laten maken. Maar dan komt ook de door u gevraagde kosten-batenanalyse op tafel.

Tegen de heer Anker zeg ik dat wij al eerder hebben gesproken over de lijn Amsterdam-Zwolle. Mijn brief daarover heb ik nogmaals naar de Kamer gezonden. In het overleg over reistijdverbetering, dat wij later zullen hebben, kan dit punt goed aan de orde komen.

De heer De Krom vroeg om meer onderhoud bij de toeleveranciers. Ik steun die lijn. Het is een manier om op korte termijn op delen van het systeem meer marktwerking toe te laten. Ik zal dat signaal dan ook nadrukkelijk laten klinken.

De heer Anker stelde een vraag over de ATB-code Groen. Deze vraag ligt enigszins buiten de agenda, maar ik kan nu al zeggen dat ik deze optie zeker serieus overweeg. De inspectie beziet of deze optie haalbaar en veilig is. Ook hier lijkt mij het debat over reistijdverbetering het moment om nader over de plussen en de minnen met elkaar te spreken.

Zijn alle relevante indicatoren meegenomen in het onderzoek? Ik kan de heer Anker antwoorden dat McKinsey in het onderzoek nadrukkelijk heeft gekeken naar de aanbevelingen in het rapport Op de rails. McKinsey heeft grondig onderzoek gedaan. Zo is er diepgaand onderzoek gedaan naar de professionaliteit van ProRail. McKinsey heeft ook de expertise in huis die hiervoor nodig is. Het is niet het goedkoopste onderzoeksbureau, maar waarschijnlijk wel het beste bureau voor dit soort onderzoeken. Wij hebben bewust gekozen voor McKinsey, omdat wij een grondig onderzoek wilden hebben en geen «quick and dirty job». Naar mijn mening, die mede is gebaseerd op mijn lange gesprek met de onderzoekers, zijn de relevante indicatoren gebruikt. Als je met de onderzoekers spreekt, merk je onmiddellijk hoe diep ze in de materie zijn gedoken. Men heeft ook gezocht naar referenties naar vergelijkbare bedrijven, zelfs commerciële bedrijven. U merkt het: het onderzoek komt op mij zeer solide over.

De boete van NMa aan ProRail. De boete van de Vervoerkamer van de NMa heeft met name betrekking op de capaciteitsverdelingsprocessen voor de dienstregeling 2007. De boetes zijn tot stand gekomen op basis van ambtshalve onderzoek door de NMa. Het onderstreept nogmaals het belang van een onafhankelijke toezichthouder, een toezichthouder die de rollen en verantwoordelijkheden van partijen scherp scheidt. Daarnaast heeft ProRail geleerd van de ervaringen met het capaciteitsverdelingsproces voor 2008. Het proces voor 2009 verloopt daardoor een stuk soepeler. Je ziet dan ook goed dat men probeert om uit deze problematische situatie te komen door hard te zoeken naar verbeteringen.

ProRail is verplicht om eens in de vier jaar een benchmark uit te voeren. McKinsey heeft echter ook zelf een benchmark uitgevoerd. Daaruit blijkt dat ProRail op heel wat onderdelen bovengemiddeld scoort. De onderzoekers zeiden tegen mij als advocaat van de duivel dat ik hen moest geloven dat ProRail het op tal van vlakken beter doet dan een gemiddelde commerciële marktpartij. Op tal van vlakken doet men het gewoon goed. De afstemming tussen ERT/ERTMS en Mistral. De heer Roemer zei dat die te wensen overlaat. Wat is het risico en wat gaan wij daaraan doen? Dat waren zijn belangrijkste vragen. Voor de doelmatige besteding van middelen is het inderdaad van belang dat de vervanging van de huidige beveiligingsinstallaties in het kader van Mistral en de implementatie van de nieuwe Europese beveiligingssystematiek, ERT/ERTMS, heel goed op elkaar worden afgestemd. Dit zijn punten die ik zelf nadrukkelijk aan de orde zal stellen bij de implementatie van het ERT/ERTMS-implementatieplan van de spoorsector.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Een punt van de orde! Dit onderwerp zouden wij vandaag niet bespreken, omdat wij daarvoor een apart algemeen overleg hebben gepland op 29 oktober.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben vanmorgen afgesproken dat het rapport van McKinsey onderdeel was van de agenda. Daar haal ik dit punt uit en ik denk dat ik daar dan gewoon een vraag over mag stellen. Wat is dit nou toch? Gaan wij nu echt moeilijk doen over een vraag? Ik vind het een beetje zielig.

De **voorzitter**: In dat kader...

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is niet zielig. Het gaat mij gewoon om de procedure.

De heer **Roemer** (SP): Dan had u er vanmorgen een opmerking over moeten maken. Hierover zijn vanmorgen afspraken gemaakt. Ik citeer nu alleen maar uit het rapport van McKinsey.

De **voorzitter**: De minister geeft mij aan dat hij hierop kort zal reageren, vooruitlopend op het algemeen overleg. Vanmorgen is inderdaad in de procedurevergadering afgesproken dat vandaag vragen gesteld konden worden over de brief over McKinsey. Dat is door de aanwezigen bij de procedurevergadering vanmorgen unaniem besloten.

Minister **Eurlings**: Gelet op deze discussie zal ik mij beperken tot hetgeen McKinsey hierover heeft geschreven. Ik zal de uitdagingen schetsen en bij het overleg over ERT/ERTMS kunnen wij er dan dieper op ingaan. Afstemming is van belang. McKinsey constateert namelijk dat die te wensen overlaat. Het is dan ook een punt dat ik nadrukkelijk aan de orde zal stellen in mijn discussie met de spoorsector over het ERT/ERTMS-implementatieplan. In mijn brief over het implementatieplan van 21 september 2007 heb ik de Kamer hierover geïnformeerd. Inmiddels heb ik van de spoorsector antwoorden ontvangen op mijn vragen over het implementatieplan. Die antwoorden heb ik de Kamer op 3 juli 2008 toegevoerd. Verder heeft er een apart overleg tussen het ministerie en ProRail plaatsgevonden over de afstemming tussen ERT/ERTMS en Mistral. Hierover is dus nadrukkelijk gesproken. Ik kan u melden dat de volgende afspraken zijn gemaakt. Ten eerste zullen de beveiligingsinstallaties die in het kader van Mistral worden geïnstalleerd, worden voorbereid op migratie naar ERT/ERTMS. Ten tweede zal ERT/ERTMS worden geïmplementeerd naarmate het Mistral-programma vordert. Ten derde zullen de afspraken nadrukkelijk worden vastgelegd in het beheerplan voor 2009. Dat plan zal naar de Kamer worden gestuurd. Ten vierde zal er regulier overleg worden georganiseerd tussen het departement en ProRail over de afstemming van ERT/ERTMS en Mistral. Dat pakket afspraken geef ik de Kamer mee, ook ter voorbereiding op onze discussie over ERT/ERTMS. Er is opgeroepen om NS en ProRail met innovatieve concepten te laten werken. ProRail is actief op het gebied van innovatie. De terugkerende prijsvraag is hier nadrukkelijk een voorbeeld van. De mobiele werkplek is hieruit voortgekomen en dat is een goede zaak, want het helpt bij het voorkomen van buitendienststellingen.

Wat is de stand van zaken rond de ICT? Hoe zit het met de capaciteitssturing? Is die niet onder de maat? Hoe zit het met het beheersplan? Is er niet te veel beheer en te weinig strategie? Het zijn allemaal vragen van de heer Roemer. Overigens vroeg hij ook of er wel voldoende outputsturing is en of er niet meer beleid voor de lange termijn moet worden ontwikkeld. Het beheerplan moet nadrukkelijk zowel ambities als prestaties bevatten. Ik geef toe dat hier verbetering nodig is. Wij moeten het op een hoger plan trekken. Ik heb dat nadrukkelijk aangegeven in mijn reactie op



het Beheerplan ProRail 2008. Ik verwacht dat men verdere verbeteringen doorvoert in het beheerplan voor 2009. Bij deze ambitie zal outputsturing ons nadrukkelijk helpen. Bij outputsturing pin je elkaar namelijk toch een beetje vast op de resultaten die je aan het einde van de dag van elkaar verwacht. De punten die de heer Roemer noemde, zijn hier dan ook bij gebaat.

Hoe zit het met de gebruiksvergoeding? Stijgt die sterker dan de inflatie? Hoe zit het precies? Wij hebben de Spoorwegwet en de Europese richtlijn. Volgens deze twee mag ProRail minimaal de gebruiksfhankelijke kosten doorberekenen aan de vervoerders. Voor 2009 is dat de inflatie. Daarnaast wordt er echter gediscussieerd over een verhoging bij het gebruiksfhankelijke deel. Dat zijn de extra onderhoudskosten. Nu is het zo dat de NMa over de manier waarop het was opgezet, eerder negatief heeft beschikt. Het is het plan om in 2009 30% van de extra onderhoudskosten door te berekenen. Dit voornemen moet echter nog aan de NMa worden voorgelegd. Wij moeten dus afwachten of men het deugdelijk heeft onderbouwd. Volgens de Spoorwegwet mag men deze kosten dus wel degelijk doorberekenen. Het staat de partijen ook vrij om af te spreken dat men dit niet wil, maar dan komt de vraag aan de orde of je ProRail extra wilt subsidiëren. Je moet dat dan wel doen op een manier die NMa-proof is, want anders wordt het afgewezen.

De heer Koopmans maakt terecht een groot punt van de 5%. Ik ben het met hem eens, ook al zeg ik altijd dat de markt wel moet happen en dat wij alles op alles moeten zetten om de kans op die 5% reizigersgroei zo groot mogelijk te maken. Met «wij» bedoel ik ook ProRail. ProRail heeft een doelstelling van 5% groei op het hoofdspoor bovenaan haar prioriteitenlijstje staan. Er bestaat dan ook geen enkele twijfel over het belang hiervan en over het vele werk dat hiervoor nog door ProRail gedaan moet worden. Er komt nog al wat op ons af! Zie de planstudies en de vier corridors.

ProRail moet in mijn opdracht zorgen voor belangrijke onderdelen in de planstudies. Daarbij komen vragen aan de orde als: welke infrastructurele maatregelen zijn er nodig? Welke maatregelen zijn nodig voor hinder en externe veiligheid? Wat is de bijbehorende kostenraming? Wat zijn de risico's? Hoe kan het bestaande spoor beter worden benut? Hoe kan tijdens de werkzaamheden de winkel zoveel mogelijk open worden gehouden? Deze vragen zal ProRail moeten beantwoorden en wij zullen die antwoorden vervolgens in samenspraak waarderen.

Er komt nogal wat op ons af. Het is dan ook een grote uitdaging om te werken aan de gigantische opplussing van de capaciteit van het spoor en tegelijkertijd te voorkomen dat dit leidt tot grote overlast. Dat zou namelijk totaal indruisen tegen onze doelen.

Voorzitter. Er zijn, zoals altijd, heel veel vragen gesteld. Ik aarzel dan ook of ik mijn beantwoording wel kan beëindigen. Ik denk dat ik in ieder geval de heer Roemer moet toezeggen dat ik schriftelijk op zijn veiligheidsplan voor spoorwegovergangen zal terugkomen.

Het is een beetje vreemd om te reageren op een stuk dat ik nog niet onder ogen heb gehad, maar als er een rapport van zijn partij in mijn richting komt, zal ik pogen om daar zo mogelijk voor eind oktober op te reageren.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Dat is mooi om te horen. Wij zullen er alles aan doen om dit stuk zo snel mogelijk rond te krijgen.

De **voorzitter**: Misschien is het dan een goed idee om de minister in de gelegenheid te stellen om voor eind oktober te reageren. Dan moet uw rapport er wel voor het herfstreces liggen.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Dat gaat ruimschoots lukken. Wij moeten alleen nog maar de laatste punten en komma's op de goede plaats zetten.

Ik heb ook een vraag gesteld over het oplossen van de knelpunten en wel over onnodig avond- en weekendwerk. Mijn fractie ontvangt veel signalen uit de bonden dat het werken aan het spoor een steeds onaantrekkelijker beroep wordt en dat wij daardoor het risico lopen om deskundigheid kwijt te raken. De oorzaak zijn vooral de onregelmatige werktijden. Op dit moment zijn er mogelijkheden om meer veilig overdag te werken. Kan de minister daarop alsnog reageren?

**Minister Eurlings:** U wijst daar terecht op. Het vergt heel veel van mensen als zij 's nachts moeten werken. Zelfs in deze economisch instabiele tijden hebben wij in Nederland geen grote voorraad arbeidskrachten. Het marktaanbod is schaars en het nachtwerk helpt dan niet. Ik zie de spanning. Die ziet ProRail zelf ook. Ik ben het daarom met u eens dat wij moeten zoeken naar innovatieve manieren om overdag aan het spoor te werken zonder dat dit veel hinder oplevert. Wij hebben echter ook uitgesproken in het debat over de dienstregeling voor dit jaar dat wij de eerstkomende tijd zoveel mogelijk in de nacht willen werken. Er was namelijk geen alternatief als je de 5%-doelstelling wilt halen. Ik ben het met u eens dat het goed zou zijn als innovatieve werkwijzen tot minder nachtwerk leiden. Die spanning is er absoluut. Men merkt in het bedrijf ook dat dit niet gemakkelijk is. Ik ben toch blij dat wij op de korte termijn met kunst en vliegwerk de negatieve effecten hebben weten te beperken. Voorzitter. Afrondend. Er is veel verbeterd. Ik ben daar ProRail dankbaar voor, maar zeker ook het parlement. Onze vaak moeilijke discussies hebben alle partijen namelijk scherp gemaakt. Wij zijn daardoor meer dan voorheen gefocust op waar het echt om gaat: het dienen van het publieke belang en het behalen van onze ambitie om meer mensen over het spoor te vervoeren. Wij zijn er nog niet. Een aantal punten moet worden verbeterd. Ik zeg u nogmaals toe dat wij bij het beheerplan en in de evaluatie van de spoorwetgeving nadrukkelijk de vinger aan de pols zullen houden. Ik verwacht dat wij verbetering zullen zien bij de punten waar het nog niet goed genoeg gaat.

#### **Nadere gedachtewisseling**

De heer **Koopmans** (CDA): Ik bedank de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Ik ben daarover tevreden. Kan hij ons echter schriftelijk laten weten wat de budgetten per (sub)doelstelling zijn?

**Minister Eurlings:** Dat is bij dezen toegezegd.

De heer **De Krom** (VVD): Ik bedank de minister voor zijn beantwoording en vooral voor zijn laatste opmerking over het nut van de scherpe debatten die wij hierover hebben gevoerd. Hare Majesteits loyale oppositie steekt dat compliment met veel genoegen in haar zak. Ondanks alle vooruitgang en positieve signalen willen wij ervan verzekerd zijn dat wij goed in de gaten houden dat er volgend jaar geen klachten meer zijn. De klanttevredenheid moet dus absoluut omhoog. De Kamer moet hierop bovenop blijven zitten. De VVD-fractie zal dat zeker doen. De trend is in ieder geval positief en dat is goed nieuws.

De heer **Anker** (ChristenUnie): Ik heb geen opmerkingen meer. Ik bedank de minister voor zijn beantwoording.

De **voorzitter:** De heer Samsom laat zich verontschuldigen. Hij moest om 15.00 uur elders zijn.

De heer **Roemer** (SP): Ik bedank de minister voor zijn beantwoording en de toezeggingen. Ik denk dat wij elkaar bij dit onderwerp scherp moeten houden, ook al vergeten wij daardoor soms misschien om dingen die

goed gaan te vermelden. Wij hebben het hier namelijk over zeer belangrijke zaken, zo kost het Mistral-project miljarden. Spoorveiligheid, doorstroming en de 5%-doelstelling hebben daar allemaal mee te maken. Vandaar dat ik uitzie naar de toezegging van de minister over het beheerplan van ProRail voor het komende jaar. Ik hoop dat de zaken die aangekaart zijn en waarover wij heldere en betere afspraken moeten maken, daarin terugkomen.

**Minister Eurlings:** Ik concludeer dat wij inderdaad scherp moeten blijven. Het kan en moet inderdaad nog beter. Ik ben blij met de waarderende woorden voor de slag die wij hebben gemaakt. De mensen van ProRail zal dat goed doen. Wij moeten elkaar scherp houden. De klanttevredenheid moet omhoog. En de heer Roemer zegt verder terecht dat het om heel veel geld gaat, maar dat niet alleen: het gaat bovenal om het publieke belang.

Ik was «getriggerd» door de opmerking van de heer Anker dat er veel moois gebeurt op de zolder van de heer Cramer, maar voor het grote spoor in Nederland is er maar één echte partij en dat is ProRail. ProRail moet het dan ook goed doen. Wij zullen elkaar hierover dus nog vaak spreken.

**De voorzitter:** Ik constateer dat er niet alleen vijf toezeggingen zijn gedaan, maar ook dat de griffie het Veiligheidsplan spoorwegovergangen zal voegen bij het verslag van dit algemeen overleg.

(Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal).

### **Toezeggingen**

- In februari 2009 ontvangt de Kamer het beheerplan ProRail, waarin nader zal worden ingegaan op de ontwikkeling van de klanttevredenheid, de relatie met vervoerders en lokale overheden en de verbetering van de transparantie en de communicatie.
- Indien de uitbreiding van seinen voorzien van ATB-Vv, die in 2009 wordt afgerond, onvoldoende blijkt, zal de minister een voorstel voor verdere uitbreiding aan de Kamer doen toekomen. Dit voorstel zal worden gebaseerd op een kosten-batenanalyse.
- De minister zal in een voor het algemeen overleg over reistijdverbetering aan de Kamer te zenden brief ook ingaan op de mogelijkheden voor de toepassing van ATB-groen als goedkopere optie voor reistijdverbetering in reactie op de notitie van de ChristenUnie.
- De minister zal schriftelijk reageren op het Veiligheidsplan spoorwegovergangen van de SP-fractie.
- De minister zal de Kamer schriftelijk nader informeren over de budgetten die verbonden zijn aan de doelen voor ProRail.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep