

Voorzitter: De Pater-van der Meer

Tegenwoordig zijn 112 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Agema, Anker, Aptroot, Arib, Azough, Van Baalen, Bashir, Van Beek, Besselink, Bilder, Biskop, Blanksma-van den Heuvel, Blok, Van Bochove, Boekestijn, Boelhouwer, Van Bommel, Bouchibti, Bouwmeester, Brinkman, Ten Broeke, Çörüz, Cramer, Depla, Dezentjé Hamming-Bluemink, Dibi, Van Dijken, Eijsink, Ferrier, Fritsma, Van Gent, Gerkens, Van Gerven, Gill'ard, Griffith, Van Haersma Buma, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heijnen, Hessels, Van Heugten, Van Hijum, Ten Hoopen, Jacobi, Jager, Jansen, Joldersma, Jonker, Kamp, Kant, Karabulut, Knops, Koopmans, Koppejan, Koşer Kaya, Kraneveldt-van der Veen, De Krom, Langkamp, Leerdam, Van Leeuwen, Leijten, Madlener, Marijnissen, Mastwijk, Van Miltenburg, Neppéus, De Nerée tot Babberich, Omtzigt, Ormel, Ortega-Martijn, Ouwehand, De Pater-van der Meer, Polderman, Van Raak, Remkes, Roefs, Roemer, De Roon, De Rouwe, Samsom, Sap, Schermers, Schinkelshoek, Schippers, Slob, Smeets, Smilde, Snijder-Hazelhoff, Spekman, Spies, Van der Staaij, Tang, Teeven, Thieme, Timmer, Van der Veen, Van Velzen, Verbeet, Verdonk, Vermeij, Van der Vlies, Voordewind, Vos, Jan de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Wiegman-van Meppelen Scheppink, De Wit, Wolbert en Zijlstra,

en mevrouw Cramer, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw Van der Hoeven, minister van Economische Zaken, de heer Klink, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, de heer Heemskerk, staatssecretaris van Economische Zaken, en de heer Aboutaleb, staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mee dat de volgende leden zich hebben afgemeld:

Graus en Irgang,

Wilders en Bosma, ook morgen.

Deze mededeling wordt voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 september 2008 over **de toegankelijkheid van het openbaar vervoer**.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. In 2000 hebben wij met elkaar afgesproken dat in 2030 al het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk zou moeten zijn. Daarover maakt de SP zich nog steeds grote zorgen. De minister heeft deze zorgen in het debat hierover nog niet weg kunnen nemen. De termijn tot 2030 voor volledige toegankelijkheid is er niet toevallig gekomen. In 2000 was de afweging hierbij dat treinen een afschrijving hebben van dertig jaar. Daardoor kunnen in 2030 alle treinen vervangen zijn. Toch heeft de NS, ook in dit millennium nog, treinen besteld die niet voor iedereen toegankelijk zijn. Voor de SP-fractie is helder dat dit risico voor rekening van de NS moet komen en dat dit niet moet leiden tot vertraging van de termijn waarop 100% toegankelijkheid van treinen moet zijn gerealiseerd. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2030 is toegezegd;

constaterende dat er recent nog niet-toegankelijke treinen met een afschrijvingstermijn van 30 jaar zijn besteld;

verzoekt de regering, aan alle treinvervoerders te laten weten dat zij uiterlijk in 2030 enkel nog treinen die voor iedereen toegankelijk zijn in mogen zetten om de dienstregeling te rijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 64 (25847).

Roemer

De heer **Roemer** (SP): Over de definitie van toegankelijkheid kan altijd discussie blijven bestaan. Bij toegankelijkheid kan het gaan over mensen die slecht ter been zijn, maar ook kan het daarbij gaan om mensen met blaasproblemen. Het beleid bij de spoorwegmaatschappijen dat treinen zonder toilet prima kunnen zijn, is daarom geen verbetering voor de toegankelijkheid. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2030 is toegezegd;

overwegende dat daarom ook mensen met een zwakke blaas in het openbaar vervoer terecht moeten kunnen;

constaterende dat de afwezigheid van toiletten in treinen ervoor zorgt dat mensen met een zwakke blaas niet met het openbaar vervoer kunnen reizen;

verzoekt de regering, met de toezegging dat het openbaar vervoer uiterlijk in 2030 toegankelijk is, er ook voor zorg te dragen dat de treinen over een toilet beschikken;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 65 (25847).

De heer **Roemer** (SP): Minister Peijs heeft in 2005 een verkeerde interpretatie gehanteerd van het begrip volledige toegankelijkheid. Zij vond het prima dat 60% van de stations werd aangepast, wat 90% van de reizigers zou betreffen. Volledige toegankelijkheid houdt voor de SP-fractie echter in dat alle stations toegankelijk zijn. De kosten hiervan zijn relatief gering, omdat het hoofdzakelijk kleinere stations betreft, die nu nog niet worden aangepast. In de periode tot 2018 worden nu de grotere stations aangepakt. Om het doel van 2030 toch onverkort te halen, is een inspanning na 2018 ook hard nodig. Dit zal ongeveer 100 mln. extra kosten, hoofdzakelijk voor de periode van 2019 tot 2030. In 2005 was nog bijna een meerderheid van de Kamer hiervoor. Indien er geen fracties zijn die een draai hebben gemaakt, zou die meerderheid er nu ook moeten zijn. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat volledig toegankelijk openbaar vervoer in 2030 is toegezegd;

constaterende dat het mogelijk is om in 2030 alle stations toegankelijk te hebben;

verzoekt de regering, haar belofte voor toegankelijk openbaar vervoer in 2030 na te komen door ervoor te zorgen dat alle stations uiterlijk in 2030 toegankelijk zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en De Krom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (25847).

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Toegankelijk van het openbaar vervoer is voor de CDA-fractie een aangelegen punt. De motie-Koopmans c.s. is er natuurlijk niet voor niets gekomen. Dit motie ging over de mogelijke versnelling van het toegankelijk maken van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap. Onze redenering is: 5% meer mensen in de trein, dan ook graag minstens 5% meer mensen met een handicap in de trein. Wij hebben een goed algemeen overleg gevoerd met de minister; alle afspraken met het kabinet zijn de revue gepasseerd. Twee punten zijn echter blijven liggen. Ten eerste de treinen die nog niet zo lang geleden zijn aangeschaft. Het uitgangspunt is nog steeds: volledige toegankelijkheid in 2030. Dat moet eigenlijk ook voor die treinen gelden.

Ten tweede de tijdelijke maatregelen tot 2030, eigenlijk de crux van de motie van collega Koopmans. Niet lang geleden was ik bij NedTrain in Haarlem, waar de interciti's prachtig worden gerenoveerd. Zij worden helemaal gestript en zien er daarna weer prachtig uit; mooie stoelen, stroom voor de laptop, het ziet er allemaal geweldig uit. Hulde! Waarom wordt echter ook niet direct wat gedaan aan de toegankelijkheid? Ik ben geen technicus, maar dat zou toch mogelijk moeten zijn? Hetzelfde geldt voor de treinen, die volgens mij van de Deutsche Bahn zijn gekocht, die rijden van Den Haag Hollands Spoor naar Venlo. Dat zijn die treinen met die merkwaardige klapdeur en dat gekke trapje. Het moet toch technisch mogelijk zijn om op zo'n lange trein in elk geval twee bakken toegankelijk te maken? Plak een grote sticker op de zijkant zodat mensen kunnen zien dat zij daar gemakkelijk kunnen instappen en klaar. Mijn fractie vindt dat de minister op deze twee punten nog eens stevig met de NS moet praten. Ik dien daarom de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gehele openbaar vervoer in 2030 toegankelijk dient te zijn voor elke Nederlander, met of zonder handicap;

overwegende dat de zorgplicht voor de toegankelijkheid die in de concessie aan de Nederlandse Spoorwegen is opgedragen door zowel kabinet als Tweede Kamer in die

Mastwijk

zin is vertaald;

overwegende dat de Nederlandse Spoorwegen recentelijk een aantal nieuwe treinen hebben besteld die niet volledig toegankelijk zijn;

overwegende dat de Nederlandse Spoorwegen doende zijn, een aantal treinen volledig te renoveren waarbij er ook mogelijkheden zijn om op datzelfde moment de toegankelijkheid te verbeteren;

verzoekt de regering, de Nederlandse Spoorwegen te wijzen op de door regering en Tweede Kamer uitgesproken invulling van de zorgplicht voor de toegankelijkheid in 2030 en roept de regering op, met de Nederlandse Spoorwegen in overleg te treden om na te gaan hoe bij bestaand materiaal, en zeker bij renovatie van treinen, deze al (tijdelijk) toegankelijk kunnen worden gemaakt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 67 (25847).

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik maak nog een laatste opmerking in de richting van de minister. Het zou verstandig zijn, de Kamer jaarlijks bij te praten via een soort update over de voortgang in het toegankelijk maken van het openbaar vervoer. Ik vraag de minister om daar maatregelen toe te nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De motie van de heer Mastwijk is zojuist nog aangepast zodat mijn verzoek aan de minister om de suggesties mee te nemen van de CG-raad om de treinen op creatieve manier toegankelijker te maken, erin is opgenomen. Ik wil dat hij die onder de aandacht brengt, maar dat staat nu ook heel duidelijk in de motie.

Ik maak nog twee andere, korte opmerkingen. Wij spreken steeds over het streefjaar 2030, maar wij streven er ook naar om in 2028 de Olympische Spelen naar Nederland te krijgen. Daaraan zijn de Paralympics verbonden. Het zou dus mooi zijn als 2030 kan worden teruggebracht naar 2028. Mijn tweede opmerking is eigenlijk een beetje buiten de orde. Deze betreft de "emotionele toegankelijkheid". Ik vraag de minister om er bij de NS op aan te dringen, zich bij meldingen over vertragingen te beperken tot de mededeling "vertraging vanwege een aanrijding" in plaats van "vertraging vanwege een aanrijding met een persoon".

De **voorzitter**: Dank u. Het woord is aan de heer De Krom. Ik constateer dat de heer De Krom afziet van het woord. Ik dank hem in elk geval voor zijn aanwezigheid want daardoor waren er voldoende leden om de moties te steunen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de

Kamer voor hun bijdrage in dit VAO. Het is een belangrijk onderwerp en wij hebben er vaker over gesproken. Het was een belangrijk punt in de begrotingsdebatten in deze Kamer eind vorig jaar. Er is toen ook een motie ingediend, met de steun van het CDA en van anderen, om tot versnelling te komen. Op 4 september hebben wij weer gesproken over de versnelling van het implementatieplan toegankelijkheid spoor. In de periode tot 2020 wordt – dat is althans de ingezette lijn – 90% van de in het implementatieplan opgenomen stations aangepakt. Dat betekent 60% van alle stations. Dit zijn de belangrijkste stations en deze dienen als eerste te worden aangepast. Hiermee wordt 90% van de reizigers bediend.

Ik heb u zowel bij de behandeling van de begroting eind vorig jaar als ook op 4 september gezegd dat het versneld aanpassen van die stations zoals door de Kamer is gevraagd, een forse uitdaging is. Ik heb nogmaals met ProRail contact gehad: het is echt niet te onderschatten. In tien jaar tijd gaat het om de aanpassing van de perronhoogte op 220 stations. Dat zijn 660 perrons, zo'n 200 km perronkant. Daarnaast moeten op maar liefst 75 stations liften worden ingebouwd. Natuurlijk geeft zo'n operatie – het is een heel goede operatie – tijdens de verbouwing heel veel overlast voor de reizigers en voor het vervoer op het spoor, dat wij ieder jaar met 5% willen laten groeien. Daarom is het versnellen een zeer majeure opgave. Het is niet erg realistisch om te verwachten dat in de periode tot 2020 stations niet alleen sneller kunnen worden aangepast, maar dat er in die periode ook nog eens meer stations kunnen worden aangepast. Daarom is de lijn ingezet dat het resterende aantal stations na 2020 zou worden aangepakt en dat daarbij iedere keer de combinatie zou worden gezocht met groot onderhoud, teneinde overlast na overlast te voorkomen. Ik heb echter ook gezegd dat wij vanwege het belang van de toegankelijkheid zullen blijven kijken naar versnellingsmogelijkheden.

Tegen de heer Roemer en anderen heb ik ook gezegd dat wij dit blijven bezien, maar dat de versnelling – first things first – op dit moment al een hele operatie is.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter...

De **voorzitter**: De minister was nog niet echt bezig met de moties.

Minister **Eurlings**: Ik ga gewoon door.

Laat ik dan maar direct op de moties ingaan. Dan komen wij in debat, mijnheer Roemer. In de eerste motie die u hebt ingediend, vraagt u de regering, aan alle treinvervoerders te laten weten dat zij uiterlijk 2030 enkel nog treinen mogen inzetten die toegankelijk zijn. Dat is een vrij dwingende motie. De heer Mastwijk en anderen hebben mij eveneens gevraagd om ook eens naar die treinen te kijken. Wat is nu de situatie? In het Stappenplan Toegankelijkheid van NS en ProRail uit 2005 is reeds aangegeven dat het versneld vervangen van de laatste ontoegankelijke treinen zo'n 500 mln. kost. Het kost dus een half miljard om die treinen in 2030 van de rails te hebben. Daarbij komt dat deze laatste groep niet toegankelijke treinen in 2040 sowieso aan het einde van de technische levensduur is en dan vervangen zal moeten worden. Dan rijst de vraag of het proportioneel is om een half miljard te betalen, om die treinen maximaal tien jaar sneller eruit te hebben. Tot nu toe is dat niet proportioneel gevonden, zeker ook omdat het

minder dan 10% van de totale zitplaatscapaciteit betreft. Ik herinner mij dat wij ook persoonlijke ervaringen hebben uitgewisseld tijdens het algemeen overleg en ik weet hoe moeilijk het in de praktijk soms is, maar het systeem van assistentieverlening blijft voor deze mensen sowieso overeind.

Nu heb ik reeds aangegeven dat ik met de NS wil kijken naar de mogelijkheden om de toegankelijkheid van alle treinstellen versneld te verbeteren, dus allemaal. Dat kan gebeuren door kleine aanpassingen. Ik heb ook gezegd: ik wil wederom met de NS bespreken of er slimme combinaties mogelijk zijn, dus dat je de oude treinstellen steeds meer combineert met nieuwe toegankelijke treinstellen. Het schijnt technisch moeilijk te zijn, maar ik ga dus nogmaals die slag met de NS aan. Ik heb uw signalen goed gehoord. Ik heb op 4 september jongstleden ook toegezegd dat ik hier per brief op zal terugkomen.

Wat de vraag van proportionaliteit betreft van 0,5 mld. en tegelijkertijd mijn toezegging dat ik met de NS ga praten over handige en creatieve oplossingen om de facto ervoor te zorgen dat er altijd enkele treinstellen toegankelijk zijn per trein, moet ik de motie, waarin staat dat in 2030 hoe dan ook alle treinen toegankelijk moeten zijn, ontraden. Allereerst is deze motie niet gedekt. Ik zei al dat 0,5 mld. geen kleinigheid is. Daarbij heb ik nog aangegeven dat ik zelf probeer om op een creatieve manier datgene te bereiken wat de motie materieel beoogt. Dat zal nog een klus zijn. Wat materieel beoogd wordt, is dat mensen iedere trein linksom of rechtsom in kunnen. Het gaat erom, dat te bevorderen. Dat wil ik ook graag doen. Het is nogal wat om zo maar te zeggen, anders dan wat in het verleden is besloten, dat de treinen er versneld uit moeten, wat 0,5 mld. kost. Ik wil graag proberen om dat op een creatievere manier te bereiken.

De heer **Roemer** (SP): Er is niets mis met een creatieve oplossing, als maar bereikt wordt wat bereikt moet worden. De minister draait de boel echter wel om. Dit gaat namelijk over een afspraak uit 2000 en die is niet zo maar uit de lucht komen vallen. Toen is gezegd: de afschrijvingstermijn van treinen is dertig jaar. In 2000 heeft de Kamer vervolgens gezegd: wij willen toegankelijkheid, maar wij willen geen geld over de balk gooien; alles wat na 2000 besteld moet worden, moet dus toegankelijk zijn. Dit zou betekenen dat alles in 2030 toegankelijk is. Vervolgens bestellen de Nederlandse Spoorwegen om hun moverende redenen in 2008 nieuwe treinen die niet toegankelijk zijn. Daarmee schuift de termijn van 2030 naar 2038. Dat is een volledige verantwoordelijkheid van de NS en dit gaat tegen de afspraak met de Kamer in. Ik vind dus dat u de uitspraak van de Kamer moet respecteren en het aan de Kamer moet laten of zij vasthoudt aan de afspraken die hierover in 2000 zijn gemaakt. Anders neemt de Kamer zichzelf niet serieus.

Minister **Eurlings**: Maar goed, ik laat het oordeel ook over aan de Kamer. Laat daarover geen enkel misverstand bestaan. Over uw motie zal ook gestemd moeten worden. Wat u zegt, motiveert mij alleen maar om het gesprek met de NS energiek aan te gaan en om te kijken wat er mogelijk is. Ik wil dus echt nagaan of het niet mogelijk is om bij een lange trein in elk geval een aantal treinstellen toegankelijk te hebben. Volgens de heer

Mastwijk en mevrouw Roefs kan met stickers op de desbetreffende treinstellen worden aangegeven dat die toegankelijk zijn. Nogmaals, ik ga dat gesprek echt gemotiveerd aan. Ik denk dat het voor de NS zelf fantastisch zou zijn, ook qua uitstraling, als dat verwezenlijkt kan worden. Ik kom hier dus graag op terug. Natuurlijk gaat de Kamer over deze motie. Ik constateer wel in alle feitelijkheid dat hoe het ook zij – ik word als minister nu ook met deze situatie geconfronteerd – en hoe het ook is geweest in 2000 en daarna, nu kost het 0,5 mld. om die treinen vervroegd af te schrijven. Daar zie ik nu ook geen dekking voor aangegeven in de motie. Vandaar dat ik aanvaarding daarvan ontraad.

De heer **De Krom** (VVD): De heer Roemer heeft, denk ik, wel gelijk, als hij zegt dat het in 2000 de afspraak was. Ik heb geen enkele twijfel aan uw intentie om dit voor elkaar te krijgen, maar het is wel gek dat, ondanks die afspraak en ondanks de opdracht van de Kamer, de NS toch treinstellen aanschaft die niet aan die eis voldoen. Hoe kan dat nou? Ik begrijp ook niet hoe dat heeft kunnen gebeuren. Dan krijg je ook dit soort moties. U zit nu met die situatie; daar heb ik volop begrip voor. Ik herhaal dat het toch gek is.

Minister **Eurlings**: Wij hebben hier nadrukkelijk al over gesproken bij het debat over het Implementatieplan Toegankelijkheid. In 2006/2007 heeft de Kamer ingestemd met deze lijn. Goed, de NS heeft ook later erkend dat het beter ware geweest als alle materieel toen vanaf het allereerste moment na die discussie, toegankelijk besteld was. Men heeft echter snel besteld, ook met het oog op 5% groei en 100.000 treinen extra, die komend jaar gaan rijden, om dat te kunnen accommoderen. Dat het onvolkomen is, heeft de NS zelf ook erkend. Daarom zeg ik: laten wij proberen – dit is althans wat ik terug verwacht – om op een creatieve manier richting 2030 zo veel mogelijk te bereiken.

Zoals ik op 4 september al zei, is dit precies het spanningsveld tussen enerzijds dit huis en een minister die zeggen: "5% groei per jaar, actie, actie, rijden met die treinen", en anderzijds de toegankelijkheid. Dat geldt dus ook voor de versnelling, maar wij moeten voorkomen dat er allemaal vertragingen en opbrekingen optreden en dat stations continu een bouwput zijn.

De **voorzitter**: Het AO heeft kennelijk nog niet lang genoeg geduurd!

De heer **De Krom** (VVD): De minister heeft net een brief toegezegd, dus daar sla ik even op aan. Wanneer kunt u die brief sturen en geeft die brief inderdaad een volledige doorkijk, een stappenplan tot 2030? Wanneer krijgen wij die brief?

Minister **Eurlings**: Zo snel als ik die met een positieve toon kan schrijven. U heeft niets aan een snelle brief waar niets in staat. Ik ga echt met NS aan de slag en ik doe echt mijn best om hier iets van te maken. Men heeft tevoren gezegd dat het technisch nog niet zo gemakkelijk is om het een en ander aan elkaar te koppelen. Ik vind wel dat NS – en ik weet ook dat men dat daar echt wil – er veel aan gelegen zou moeten zijn om hier resultaat te boeken. De brief komt echt zo snel mogelijk, in het najaar, maar ik kan niet precies een datum noemen.

De heer Roemer heeft een motie ingediend over de toiletten. Dat is een aangelegen punt, zoals ik zelf ook heb benadrukt. De Kamer kan mij dus allerminst de pot op met deze motie, maar ik wil hier wel zeggen dat dit ook weer geen nieuwe discussie is. In 2004 zijn treinstellen besteld voor de korte afstand, mind you, vier jaar geleden. Daarin zitten geen toiletten meer. Dus om nu te zeggen: potjandrie, ik wil toiletten zien, dat betekent eigenlijk dat je die treinen niet kunt gebruiken. Dus dat is een beetje de moeilijkheid waar ik in zit. Ik voel de hoge nood, maar ik denk dat ik u het beste bedien als ik nogmaals toezeg dat ik met NS de hele keten zal bezien. Het gaat ook om toiletvoorzieningen op stations als je over- of uitstapt. Kun je daar je behoefte doen of is het daar smerig, of is er überhaupt niets meer? Dat lijkt mij een betere benadering dan nu van de treinen die in 2004 besteld zijn, die nu opgeleverd worden en die wij keihard nodig hebben voor de 5% te zeggen dat zij er na 22 jaar uit moeten. Ik heb zojuist 500 mln. genoemd als kostenpost voor de minder dan 10% zitplaatscapaciteit in het kader van de toegankelijkheid als die wij eerder uitfaseren. Als wij deze gloednieuwe treinen binnen 20 jaar zouden moeten afschrijven, hebben wij het ook weer over een giga kostenpost. Ik voel met de heer Roemer mee, maar ik wil graag vasthouden aan de lijn dat ik met NS kijk naar de hele keten, naar de stations et cetera, en dat ik dit in mijn communicatie naar de Kamer meeneem als ik binnenkort met deze zaken terugkom.

De heer **Roemer** (SP): De motie is niet voor niets voorzichtig geformuleerd. Ook hier weer is sprake van 2030. Ik ben heel blij met wat u doet. Wij kunnen het een doen zonder het ander te laten. Hierover is in 2004 een zeer negatief advies afgegeven, dat niet is opgevolgd, vergelijkbaar met de discussie van daarnet. Tegen beter weten in is er toch weer het een en ander gedaan en moeten wij nu op de blaren zitten, althans de mensen die het het hardst nodig hebben. Vandaar mijn oproep om ter ondersteuning toch te zeggen dat het in 2030 in orde moet zijn.

Minister **Eurlings**: Het punt is natuurlijk wel – dit is misschien een aangelegen punt om bij de evaluatie van de spoorwetgeving nog eens op terug te komen – dat ik, en dus ook u, geen enkel juridisch instrument heb om toiletten af te dwingen, want die zitten niet in de criteria. Het tweede punt is dat destijds, hoe het ook zij geweest, de beslissing wel zo is genomen. Die treinen zijn er gewoon, die zijn gebouwd, die zijn klaar. Uitgaande van die werkelijkheid kost het giga veel geld om die treinen eerder af te schrijven. Ombouwen klinkt gemakkelijk maar is in zo'n transparante trein technisch heel moeilijk en heel kostbaar. Omdat wij geen enkele juridische grond hebben om dit van NS te vragen zal het ongetwijfeld zo zijn dat die kosten hier neerslaan. Ik snap uw pleidooi, maar dit is wel een ongedekte cheque, want dit zal zeker tot veel kosten leiden. Vandaar dat ik u vraag om misschien uw motie aan te houden. Waarom zouden wij niet de lijn opgaan dat wij kijken naar de hele keten voor de wat kortere ritten, zodat als mensen overstappen in elk geval op de stations voldoende voorzieningen hebben? Dat is dan in elk geval een weg vooruit. Als u het onvolkomen zou vinden dat deze zaken niet in de criteria zijn opgenomen, lijkt dat mij iets voor het debat over de evaluatie van de spoorwetgeving om op

terug te komen. Op dit moment zit het er gewoon niet in. Daarom moet ik aanneming van deze motie ontraden, maar ik kom dus wel op de keten terug.

Ik kom op de kwestie van de volledige toegankelijkheid van alle stations in 2030. In de periode tot 2020 wordt 90% van de in het implementatieplan opgenomen stations aangepakt. Wij spreken daarbij over 200 stations, die samen 60% van alle 380 stations uitmaken. De belangrijkste stations, waar de meeste mensen reizen, worden als eerste aangepakt. Van alle reizigers wordt hiermee 90% bediend. Het versneld aanpakken van alle stations is een grote logistieke uitdaging. Het gaat om de aanpassing van 660 perrons, 75 liften en 200 km perronkant binnen tien jaar; ik zei dit al. Het is niet erg realistisch om te verwachten dat in de periode tot 2020 de verbouwing van meer dan de nu geplande stations kan worden versneld. Het uitgangspunt is dat de aanpak van de resterende stations is gekoppeld aan het moment van groot onderhoud. Als wij op streek zijn met de versnelling waar de Kamer om heeft gevraagd, zal ik nader moeten bezien hoe wij kunnen doorpakken. De doelstelling was en is wat mij betreft dat 90% van de reizigers met een functiebeperking in 2020 moeiteloos een reis kan maken.

Ik heb de heer Roemer en anderen toegezegd dat ik mij nader zal beraden over de vraag wat er nodig is voor de periode tot 2030. Ook daarop zal ik terugkomen in mijn brief. Als ex-parlementariër, en minder als minister, zeg ik dat ik mij zou kunnen voorstellen dat de heer Roemer zijn motie op stuk nr. 66 aanhoudt tot het debat dat wij zullen hebben over de genoemde brief die ik de Kamer zal sturen.

De heer **Roemer** (SP): De minister zit weer op een ander spoor, evenals tijdens het debat. Toen heb ik al geprobeerd hem dat duidelijk te maken. Hij heeft het steeds over een inhaalslag die duurt tot 2018 of 2020, waarbij 60% van alle stations wordt aangepakt. Daarmee ben ik blij, want dat is een groot project waar alle aandacht en geld voor nodig is. Ik heb het dus niet over de periode tot 2018 of 2020. Mij gaat het om de uitspraak van de vorige minister van VWS, mevrouw Peijs. Zij heeft gezegd dat tot 2030 60% van de stations is opgeknapt. Daaraan houdt de huidige minister zich. Ik vraag de Kamer nu om uit te spreken dat in de periode tussen 2018 – als de minister met het project voor versnelling gereed is – en 2030 de resterende stations worden opgeknapt. Het betreft dus een wijziging van de opdracht van de Kamer aan het kabinet. Ik nodig de Kamer hiertoe dus uit. Er is een meerderheid voor deze motie als de partijen die in het verleden hiervoor hebben gestemd, nu ook voor deze motie stemmen. Deze partijen hebben nu namelijk een meerderheid in de Kamer. Het gaat mij dus niet om de periode tot 2018, maar om de periode erna.

Minister **Eurlings**: Dat heb ik zeer goed begrepen. De heer Roemer heeft zijn motie toen niet ingediend. Die motie kon niet rekenen op de steun van de meerderheid van de Kamer in de toenmalige samenstelling. Als hij de zeteltjes nu telt, zou zijn motie nu wel op een meerderheid kunnen rekenen als dezelfde partijen de motie weer zouden steunen. Daarom dient de heer Roefs zijn motie opnieuw in. Ik snap dat. Ik snap ook heel goed dat het gaat om een wijziging van beleid. Toch zeg ik ook nu weer dat er bij deze motie geen dekking is aangegeven en geen inschatting van de kosten is gemaakt, maar ik

Eurlings

ben uiteraard niet de minister van Financiën. Een motie waarin geen sprake is van pecunia heeft iets lichts.

De heer **Roemer** (SP): Wat de minister nu zegt, klopt niet. Er is namelijk wel een indicatie van de kosten. Het kabinet heeft destijds in verband met de motie aangegeven dat de kosten voor het opknappen van de overige 40% van de stations geschat werden op 100 mln. Dit bedrag heeft het ministerie zelf aan de Kamer verstrekt.

Minister **Eurlings**: Goed, ik probeer mij meer precies uit te drukken. Ik bedoelde niet zozeer dat de kosten niet zouden zijn geschat, als wel dat er geen dekking bij de motie is geleverd.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben het over kosten die na 2019 moeten worden gemaakt.

Minister **Eurlings**: Dat klopt, wij hebben het over 2019, maar feit is dat de kosten die met het aannemen van de motie gepaard gaan, niet zijn gedekt. Om de heer Roemer tegemoet te komen, heb ik toegezegd om in mijn brief in te gaan op eventuele mogelijkheden om hierin toch wat verder te gaan en meer in de richting te komen van wat de heer Roemer wil. Ik wil dus bezien of wij voor de periode na 2020 een stap in de richting van de heer Roemer kunnen zetten. Ik deed hem ook de vriendelijke suggestie om wellicht zijn motie aan te houden tot de Kamer mijn brief heeft ontvangen. Ik wil dus meedenken en bezien wat er extra kan worden gedaan. De heer Roemer heeft echter ook de mogelijkheid om een politiek statement te maken door de motie nu in stemming te brengen, om zo uit te vinden of de motie die toen geen meerderheid had, die meerderheid nu wel heeft. Het is zijn goed recht om op die manier een politiek feit te creëren. Dan zeg ik dat ik aanneming van deze motie op dit moment moet ontraden. Deze motie is qua dekking immers niet te overzien. Ik kan dan ook niet aangeven hoe gemakkelijk of hoe moeilijk het is om dit op het spoor te bereiken. Ik gezegd dat ik hier graag nader naar wil kijken. Ik laat de heer Roemer de keus of hij de motie nu ter stemming wil indienen of later. Mocht hij haar nu willen indienen, dan kan ik niet anders dan de Kamer ontraden om de motie aan te nemen. Desondanks en onafhankelijk van de afloop van de stemming zal ik toch mijn best doen om te bezien wat er extra kan.

Dan heb ik nog de motie-Mastwijk/Roefs over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer in 2030. Deze motie verzoekt de regering, "de Nederlandse Spoorwegen te wijzen op de door regering en Tweede Kamer uitgesproken invulling van de zorgplicht voor de toegankelijkheid in 2030 en roept de regering op, met de Nederlandse Spoorwegen in overleg te treden om na te gaan hoe bij bestaand materiaal en zeker bij renovatie van treinen deze al (tijdelijk) toegankelijk kunnen worden gemaakt". De indieners staat voor 2030 eigenlijk hetzelfde voor ogen als de heer Roemer. Ik vind dit een positieve beweging die de indieners heel stevig inzetten. Het voordeel van deze motie is mijns inziens dat ze nadrukkelijk ingaat op de creatieve mogelijkheden: kijk samen met de NS hoe wij dit zouden kunnen bereiken. Ik vind dit een wat werkbaarder dictum, alhoewel de indieners van beide moties hetzelfde willen bereiken. Ik denk dat wij met creatieve oplossingen, zoals aanpassing van bestaand materiaal en de combinatie van oud en

nieuw materiaal, inderdaad wellicht gemakkelijker dingen kunnen bereiken dan op de rabiate manier waarbij wij ineens voor een financieel gat van 0,5 mld. worden gesteld. Daarom zou ik deze motie willen kenschetsen als ondersteuning van beleid en met het oog op de stemming erover het aannemen ervan willen aanbevelen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Uiteraard dank aan de minister voor deze positieve benadering, maar ik heb nog wel twee vragen met betrekking tot de te schrijven brief waarin veel onderwerpen zullen staan. Het zal de minister niet ontgaan zijn dat ik in de overweging met name de concessie in relatie tot de zorgplicht noem. Mijn indruk is namelijk dat wij deze concessie op een aantal punten wat aan de ruime kant hebben geformuleerd. Dat kan er wel eens de oorzaak van zijn dat wij nu in dit soort discussies verzeild zijn geraakt. Ik zou de minister dan ook willen vragen om twee dingen in de brief op te nemen. Kan hij ingaan – wij zullen hierover straks uitgebreider spreken – op de ruimte die de NS hebben wat betreft de zorgplicht voor de toegankelijkheid en op de vraag of wij deze zouden moeten aanscherpen? Zou hij daarnaast kunnen aangeven hoe het nu precies zit met die 500 mln.: zijn dit de kosten voor nieuwe treinen of zijn dit de kosten voor acht jaar vervroegde afschrijving?

Minister **Eurlings**: Kort en goed: ik zeg u beide punten toe, mijnheer Mastwijk.

De heer **Roemer** (SP): Met dezelfde uitleg van de minister naar aanleiding van de motie-Mastwijk/Roefs kan hij mijn motie ook steunen. Ik ben immers tevreden als de minister zegt: in 2030 zijn alle treinen desnoods tijdelijk of gedeeltelijk toegankelijk. Hiermee kan ik leven. Tegen de Kamerleden zeg ik: met deze uitleg van de minister kan mijn motie ook gesteund worden.

Minister **Eurlings**: Ik vind de richting die de heer Roemer nastreeft goed, maar ik vind het problematisch als hij rabiaat zegt: alle treinen zijn toegankelijk in 2030, punt. Dat maakt het moeilijk. Als hij nou niet zou zeggen: alle treinen, hoe dan ook.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb zo-even uitgelegd dat ik ook kan met een tijdelijke oplossing of met een oplossing waarbij een gedeelte van de treinen toegankelijk is. Met deze uitleg kan mijn motie gewoon gesteund worden.

De **voorzitter**: Dan zou u er met zijn allen ook één motie van kunnen maken.

Minister **Eurlings**: Rondkijkend zie ik dat hierop nog even geen reactie komt...

Als ik de motie op dezelfde manier mag uitleggen als de heer Mastwijk en mevrouw Roefs hebben bedoeld met hun motie, dan heb ik er geen probleem mee. Het mag echter geen wet van Meden en Perzen zijn dat hoe dan ook en los van het overleg waarin wordt bezien wat kan, alle treinen toegankelijk moeten zijn. Dan kan het immers gebeuren dat wij in een gat vallen van 500 mln., 400 mln. of 300 mln. Dat zou een ongedekte cheque zijn. Als ik de motie zo mag uitleggen dat de heer Roemer nadrukkelijk de inspanningsplicht bij ons neerlegt om dit aan te gaan en te komen met resultaat om een en ander

te bevorderen, dan heb ik er geen bezwaar tegen. Dat is echter een wat andere motie dan het dictum dat er nu uit spreekt, doet vermoeden. Er wordt hier evenwel woordelijk genotuleerd, dus wat dat betreft is duidelijk hoe de motie is bedoeld, namelijk overeenkomstig de motie-Mastwijk/Roefs. Ik kan u nogmaals toezeggen over de up-to-date toegankelijkheid dat jaarlijks bij het beheer- en vervoerplan de toegankelijkheid zal worden meegenomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb geen moties ingediend, maar ik heb wel gevraagd naar de Paralympics in 2028. Ik heb ook gevraagd of u de NS wilt verzoeken om voortaan alleen te zeggen dat er vertraging is vanwege een aanrijding, dus zonder de toevoeging "met een persoon".

Minister **Eurlings**: Dat laatste zal ik zeker onder de aandacht van de NS brengen. Ik heb het zelf nog niet meegemaakt, maar het is erg cru als dat zo wordt gecommuniceerd. Wij hebben het er eerder over gehad dat het wel goed is dat de reiziger weet waarom hij stilstaat. De NS hoeven dan echter niet alle details erover mede te delen.

U vroeg ook naar de Paralympics. Wanneer wij ervan uitgaan dat de Spelen wel eens onze kant op zullen komen, moet de toegankelijkheid op een heel hoog niveau zijn. Ik hoopte als jong jochie uit het zuiden dat de Spelen in 1992 naar Amsterdam kwamen. Dat was niet zozeer voor Amsterdam, maar ik hoopte dat het wielrennen zou plaatsvinden op de Cauberg. Ik hoop dus dat wanneer de Spelen komen, de sportactiviteiten over het hele land verspreid zijn. Dat zal dan ook nopen tot goede toegankelijkheid van het openbaar vervoer over het hele land. Ik zal dat graag meenemen. Het grappige van uw opmerking vind ik dat de hele discussie over de Olympische Spelen, los van de vraag of zij komen, ons moet motiveren om ook onze infrastructuur echt op Olympisch niveau te krijgen. Wij moeten dan kijken wat wij allemaal kunnen doen om ons land er op dat moment een stuk beter voor te hebben staan. In die zin is dat alleen maar een extra aanmoediging.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de moties volgende week op de stemmingslijst staan, zodat wij erover kunnen stemmen.

De vergadering wordt van 10.53 uur tot 11.15 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 10 september 2008 over **vrije prijsvorming ziekenhuiszorg**.



De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Markt en zorg verdragen elkaar niet. Toch dendert minister Klink door op basis van de illusie dat marktwerking de zorg beter en goedkoper zal maken. Wij zien het echter fout gaan in de ziekenhuiszorg. In wat voor land leven wij, als vrouwen na een borstamputatie eerder van de pijnbestrijding worden afgehaald omdat zij dan sneller kunnen worden

ontslagen en dit voor het ziekenhuis goedkoper is? Wat is het voor beleid dat ziekenhuizen verlies moeten lijden op staaroperaties omdat de zorgverzekeraar niet bereid is, de betere maar duurdere lens te vergoeden? Wat is het nut van de enorme bureaucratie van het financiële declaratiesysteem, de zogenaamde dbc's, dat al honderden miljoenen heeft gekost? Wat is het voor verspilling, als het aantal administrateurs bij interne geneeskunde in het Radboud ziekenhuis sinds de invoering van dbc's van twee naar acht is gestegen? En wat een verlies aan warmte en aandacht in de zorg nu in de ziekenhuizen het productiedenken oprukt en het geld de moraal erodeert. Wat de SP betreft, stoppen wij met de marktwerking, maar in ieder geval is het tijd voor een pas op de plaats.

Ook de NZa waarschuwt bij monde van Frank de Grave op 18 september jongstleden voor de dadendrang vanuit Den Haag. De patiënt mag daarvan niet de dupe worden, zegt hij. Vandaar dat wij de volgende moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de gevolgen van de uitbreiding van de vrije prijsvorming in het B-segment van 10% naar 20% per 1 januari 2008 nog niet goed te beoordelen zijn;

constaterende dat de volumegroei van ziekenhuizen in het B-segment in de periode 2005-2007 sterker lijkt dan in het A-segment;

overwegende dat upcoding en supplier induced demand (overbehandeling) ten grondslag kunnen liggen aan disproportionele groei;

constaterende dat de moeizame contractvorming in 2008 tussen zorgverzekeraars en ziekenhuizen duidt op een niet-transparante markt;

overwegende dat een verdere uitbreiding van de vrije prijsvorming in de ziekenhuiszorg ongewenst is;

vraagt de regering, verder onderzoek te doen naar de gevolgen van de uitbreiding van de vrije prijsvorming naar 20% met speciale aandacht voor mogelijke risicoselectie, verminderde toegankelijkheid en kwaliteitsverlies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gerven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 54 (29248).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,