

Vergaderjaar 2009–2010

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 220**

**VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 22 april 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 24 maart 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 maart 2010 ter aanbieding van het Vervoerplan NS en Beheerplan ProRail 2010 (29 984, nr. 218);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 maart 2010 over het winterweer op het spoor (29 984, nr. 217);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 maart 2010 met de beantwoording van mondelinge Kamer-vragen over winterweer en spoor (29 984, nr. 211 );**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 januari 2010 over toiletten in de ov-keten (23 645, nr. 338);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 december 2009 over toiletten in het openbaar vervoer voor de hele keten (in treinen en op stations) (23 645, nr. 331);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 februari 2010 over het nieuwe Actieplan Groei op het spoor en de Midterm Review (29 984, nr. 216);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 februari 2010 over Maaslijn-treinen en Nachtnet (28 642, nr. 49);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 november 2009 over het beloningsbeleid van ProRail (30 111, nr. 49).**

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

**Voorzitter: Neppérus**  
**Griffier: Sneep**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Neppérus, Eski, Jansen, Van Gent, Aptroot en Samsom,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Dagelijks maken heel veel mensen gebruik van het openbaar vervoer. Heel vaak gaat het heel goed, maar wij moeten ook heel kritisch blijven op zaken die minder goed gaan. De reizigers mogen niet de dupe worden van de problemen. De afgelopen winter was dat duidelijk wel het geval. Het is goed dat NS en ProRail de gerezen problemen erkennen. Mijn fractie spreekt de wens uit dat met de aangekondigde maatregelen dergelijke problemen zich in de toekomst niet meer gaan voordoen. De minister zei: nooit meer in mijn periode. Ik hoop: ook niet in de periodes van zijn ambtsopvolgers.

In het rapport van Twynstra Gudde staat dat er een control statement «winterklaar» bij het spoor is afgegeven, waarin wordt verwezen naar toezeggingen van aannemers. Kan de minister aangeven of de betrokken aannemers die in opdracht van ProRail werken, dit beeld kunnen bevestigen? NS en ProRail geven aan dat zij eenmalig minimaal 25 mln. plus jaarlijks 6 mln. à 12 mln. investeren om beter voorbereid te zijn op het winterweer. Kan de minister aangeven waar dit geld oorspronkelijk voor bestemd was?

Goede informatievoorziening is van groot belang voor reizigers die willen gebruikmaken van het openbaar vervoer. De minister geeft aan dat NS de ambitie voor informatie in de trein bij ontregelingen voor 2010 heeft bijgesteld van 36% naar 40%. Moeten wij hiermee tevreden zijn? Waarom zouden reizigers niet altijd kunnen weten wat er aan de hand is? Kan de minister ingaan op de afspraken tussen betrokken partijen bij calamiteiten? Is de minister bereid om te kijken hoe het proces rond het management tijdens de calamiteiten beter kan worden gestroomlijnd door gezamenlijke afspraken te maken met concrete stappen voor mogelijk denkbare incidenten? De reizigersadviezen van 9292ov zijn een belangrijke informatiebron voor heel veel reizigers. Is de minister bereid, gelet op de publieke taak van 9292ov, te onderzoeken hoe de positie van 9292ov structureel kan worden verbeterd? Naar ik heb begrepen, participeren niet alle vervoerders en ov-autoriteiten in deze samenwerking.

Ik kom op de sociale veiligheid in het openbaar vervoer. Reizigers en medewerkers moeten zo veilig mogelijk kunnen reizen. Onlangs heeft de NOS gemeld dat de meeste regionale ov-autoriteiten in de afgelopen periode onvoldoende maatregelen hebben genomen op het gebied van sociale veiligheid in het streekvervoer. Vorig jaar is de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer ingesteld. Een van de aanbevelingen was een campagne met waarden en normen voor de hele sector. Hoe staat het daarmee? Wij hebben er dringend behoefte aan. De vraag hoe wij in de publieke ruimte met elkaar omgaan is meer dan ooit urgent. Een andere aanbeveling van de taskforce was het plaatsen van camera's op de probleemlijnen, met name op lijnen waar zich vaker incidenten voordoen. Is de minister bereid om de betrokken partijen aan te spreken op hun verantwoordelijkheid als het gaat om de veiligheid in het streekvervoer. Ik weet dat de verantwoordelijkheid ergens anders ligt, maar ik wil de minister toch vragen om hierop in te gaan.

NS heeft voor 2010 een trefkans conducteur van 60% beloofd. Toch blijft het beeld bestaan dat de conducteur niet vaak door de trein loopt. Er is een groep conducteurs die met heel veel plezier hun werk doen en die

reizigers echt op weg helpen. Maar er is ook een groep die rustig in de cabine blijft zitten. Om het sterk uit te drukken: als een conducteur van maandag tot en met woensdag elk halfuur een rondje door de trein maakt, betekent dat een trefkans van 60%. Dan hoeft hij op donderdag en vrijdag zijn gezicht niet meer aan de reiziger te laten zien! Wat ons betreft mag de trefkans harder omhoog dan NS voorstelt. Minder controle door de invoering van de OV-chipkaart hoeft wat ons betreft niet te leiden tot minder conducteurs in de trein. Een andere vraag betreft de instructies aan conducteurs hoe zij moeten handelen bij overlast in de trein. Zijn hiervoor protocollen aanwezig?

De ambitie van dit kabinet is: 5% meer reizigers per jaar. Begrijp ik het goed dat NS de dienstregeling pas wil uitbreiden als het aantal reizigers weer toeneemt? Hoe ziet de minister dat? Moet het niet andersom zijn? Met andere woorden, krijgen wij niet meer reizigers door meer investeringen?

In het vervoerplan is een passage opgenomen over de dienstregeling vanaf 2013. Het is de verwachting dat de hsl dan helemaal in gebruik is. De treinen op de oude lijn gaan dan veel vaker stoppen tussen Dordrecht en Amsterdam. Van NS weet ik dat één extra stop in Hoogeveen al enorm veel reizigers uit Groningen zou kosten. Kan de minister onderzoeken hoe de verbinding vanuit Roosendaal en Dordrecht op snelheid kan blijven?

In het vervoerplan staat dat per medio 2010 de Beneluxtrein over het hsl-spoor gaat rijden. De Kamer heeft bij herhaling aangegeven dat het belangrijk is dat Roosendaal een rechtstreekse, intensieve verbinding met Antwerpen en Brussel behoudt. Is de minister al iets opgeschoten in het overleg met zijn Belgische of Vlaamse collega's?

Van groot belang is dat reizigers hun fiets kunnen parkeren op stations. Het probleem is dat de capaciteit in de komende periode beperkter is dan de vraag. Wat denkt de minister daaraan te doen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De fractie van GroenLinks heeft heel vaak aandacht gevraagd voor het parkeren van fietsen op stations. Wij zijn blij met de warme steun van het CDA. Wat geeft de CDA-fractie precies aan de minister mee?

De heer **Eski** (CDA): Wij discussiëren in de Kamer vaak over het aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer. Het is dan ook van belang dat mensen op de fiets naar het station kunnen en hun fiets daar kunnen stallen. ProRail zegt dat de komende periode problemen ontstaan met de capaciteit. De planning wordt steeds ingehaald door nieuwe prognoses. Ik vraag de minister na te denken over een manier waarop wij ervoor kunnen zorgen dat mensen hun fiets op de stations kwijt kunnen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Eski en de CDA-fractie zijn er dus voor om daarin meer te investeren.

De heer **Eski** (CDA): Ik weet niet of het een kwestie van meer investeren is. Het is in ieder geval wel een kwestie van planning.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is niet alleen een kwestie van planning. Wij weten nu al dat er te weinig stallingsplaatsen bij stations zijn. Is het CDA bereid om daar middelen voor beschikbaar te stellen?

De heer **Eski** (CDA): Het is iets breder dan alleen maar investeren. Er speelt van alles. Er zijn bijvoorbeeld fietsen die een bepaalde periode bij stations blijven liggen. Met welke maatregelen wil de minister voorzien in de behoefte?

De minister wil in de komende twee jaar 62,6 mln. investeren in groei op het spoor. Mijn fractie vindt het prima dat een deel van dit geld wordt geïnvesteerd in experimenten om de bereikbaarheid tussen stations en

bedrijfsterreinen te verbeteren. Kan de minister iets zeggen over de aard van de pilots? De minister kondigt een aantal pilots aan, maar wie komen daarvoor in aanmerking? Is het een idee om mensen zonder baan voor de pilots in aanmerking te laten komen?

In de krant hebben wij gelezen over de toiletvoorziening in de trein. Het is van groot belang dat mensen zo'n basisvoorziening overal hebben. Ik heb begrepen dat het niet zo best is gesteld met de toiletvoorzieningen in de trein. Het kan toch niet zo zijn dat wij dit in Nederland niet redelijk kunnen organiseren? Er worden straks treinen zonder toiletten opgeleverd. Zijn er toiletvoorzieningen op de stations waar deze treinen worden ingezet?

Ons bereiken signalen over veranderingen in het onderhoud van het spoor. Zo zouden er steeds minder vaak inspecties plaatsvinden. Leidt dit tot onverantwoorde risico's?

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Het lijkt erop dat NS met een beroep op de economische omstandigheden iets terugkrabbelt van zijn groeiambitie van 5%, die het kabinet heeft uitgesproken. De SP-fractie denkt dat deze economische omstandigheden juist extra mogelijkheden bieden om een impuls te geven aan het openbaar vervoer. Onderschrijft de minister dat en, zo ja, wat gaat hij doen om die verlaagde ambitie zo snel mogelijk de goede kant op om te buigen?

Voor de groei van het openbaar vervoer is het heel erg belangrijk dat het voor- en natransport verder geoptimaliseerd wordt. De heer Eski noemde de fiets; ik onderschrijf zijn pleidooi van harte. Het gaat niet alleen om parkeren, maar ook om snelle fietsverbindingen van en naar stations. Misschien is het wel een heel gunstige investering als wij de grotere gemeenten subsidie geven om de stoplichten beter af te stellen voor de fiets. Dat maakt het voor mensen aangenamer. OV-fiets is een groot succes, maar biedt nog veel optimalisatiemogelijkheden in het meerdere malen per dag gebruiken van een fiets. Daar zijn nog wel extra reizigers mee te trekken.

Als het klantoordeel omhooggaat, zal dat keuzereizigers naar de trein trekken. Veel zaken kunnen beter. De knip die een aantal jaren is aangebracht tussen ProRail en NS Reizigers heeft problemen veroorzaakt, met name in het oplossen van vertragingen. Hoe kan er na een kink in de kabel zo snel mogelijk weer worden gereden? Ik wijs op het traject Utrecht-Den Haag. Daar zitten inmiddels vier fly-overs in. Met één wissel kun je daar bij wijze van spreken de hele treinenloop regelen. Toch staat het hele raderwerk stil als een stoptrein pech heeft. Voor je het weet heb je dan weer een halfuur of een uur vertraging. Dat is nergens voor nodig bij zo'n infrastructuur.

Wat de informatie over vertragingen betreft is de minister erg blij dat wij nu naar de 40% gaan. Eerlijk gezegd vind ik dat nog een bescheiden lage ambitie. In 60% van de gevallen zit je dus nog steeds zonder informatie. De monitoren die in alle treinen zouden komen en die inmiddels in de nieuwe stoptreinen aanwezig zijn, moeten actuele informatie kunnen bieden over overstapmogelijkheden en verstoringen. Dat project is twee jaar vertraagd door de switch naar KPN. Wanneer zal deze voorziening standaard in alle treinen aanwezig zijn?

Het is goed dat er gekeken wordt naar het veraangename van de wachttijd op stations. Daarbij horen wat ons betreft ook schone stations. Dat moet worden bijgehouden door gemotiveerd personeel dat fatsoenlijk betaald wordt. Op dit moment is alles wat God verboden heeft, toegestaan in de schoonmaakbranche. Dat is echt tenhemelschreiend. De SP-fractie pleit ervoor dat de schoonmakers weer normaal in dienst komen van NS en ook normaal betaald worden. Dat betekent dat de kwaliteit op dit punt weer up-to-date moet worden gebracht.

Bemande stations zijn een kwaliteit voor de reiziger. Van de minister horen wij graag op welke manier wij het systeem van het winkeltje met

kaartverkoop op de stations die op dit moment helemaal niets hebben, verder kunnen uitbreiden.

Wat ook aangenamer kan op de stations, is het in- en overstappen.

Treinen moeten zo dicht mogelijk bij de toegang tot het perron stoppen. Als je op Utrecht Centraal de trein naar Tiel of Breda neemt, dan moet je 150 meter lopen over een onoverdekt perron. Als het regent, heb je dan geen goeie zin. Hetzelfde geldt in Haarlem voor de stoptrein naar Zandvoort.

Wij hebben de indruk dat er door NS of ProRail bezuinigd is op het afrangeren van het materieel, waardoor je op een kopstation als Den Haag Centraal om de haverklap 150 meter extra moet lopen om je trein te halen. Dat is nergens voor nodig. Ook dat is een beetje service aan de klant, hetgeen kan zorgen voor extra klanten.

Ik kom op het winterweer. De aanrijtijd van reparatieploegen was een groot knelpunt bij het oplossen van de problemen in de afgelopen winter. Komt het in de contracten te staan dat er altijd binnen een bepaalde aanrijtijd een ploeg beschikbaar moet zijn als er iets misgaat? Het overnemen van het oude personeel bij verandering van contractpartij bij aanbestedingen is wenselijk. Daarmee behoud je de ervaring die is opgebouwd bij het bestrijden van problemen.

Verbetering van wisselverwarming blijft een hoge prioriteit. Wij zouden dit graag gecombineerd zien met vergroening, bijvoorbeeld via het gebruik van warmteopslag. Het is gebleken dat dit goed werkt. Het scheelt enorm veel energieverbruik. Wordt dat systeem standaard uitgerold? Op welke termijn wordt het overal gebruikt?

Hoe zit het met de bestendigheid van het spoor tegen zomer en herfst? In het verleden hebben wij daar ook een hoop ellende mee gehad: uitzettende spoorstaven, doorslaande wielen. Is dat meegenomen in de acties die zijn ondernomen in het kader van de winterhardheid of moeten wij vrezen voor nieuwe ellende?

Er is nog steeds geen volstrekte duidelijkheid over de aanwezigheid van toiletten in de stoptreinen die nog in de pijplijn zitten. De eerste uitgeleverde stoptreinen – er komen er nog heel veel achteraan – hebben geen toilet. Dat is natuurlijk een godvergeten schandaal. Wat ons betreft komt het gewoon als verplichting in de concessie te staan. Treinen die op dit moment geen toilet hebben, moeten bij de eerstkomende revisie daar alsnog van worden voorzien.

Wat de nachttreinen betreft is er duidelijk ook een verantwoordelijkheid van de provincies, maar ook het Rijk heeft een verantwoordelijkheid, onder andere vanwege de verkeersveiligheid. Heeft de minister inzicht in de kostendekkendheid van de nachttreinen? Als die min of meer gelijk is aan die van de dagtreinen, dan moeten wij er meer op inzetten. Ik kan het mij voorstellen dat tussen 1.00 uur en 5.00 uur een kleine toeslag wordt geheven, opdat meer nachttreinen mogelijk worden. Dat is voor ons zeker bespreekbaar.

Het is goed dat er langere treinen rijden op de Maaslijn. Wil de minister toezeggen dat hij snel, liefst nog in zijn eigen periode, komt met een studie om de Maaslijn als een onderdeel van de noord-zuidverbinding te zien, met alle investeringen die daarmee samenhangen?

De **voorzitter**: Mijnheer Jansen, u bent vrij in uw woordkeuze, maar u gebruikte een woord dat begon met een g. Ik neem aan dat u zich realiseert dat er mensen zijn die daar moeite mee hebben.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb het absoluut niet kwetsend bedoeld. Ik heb een Roomse achtergrond en dat mag ik best af en toe laten blijken.

De **voorzitter**: Ik denk dat dit een goede toelichting is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik begin met het winterweer, terwijl het vandaag prachtig weer is. De winter kan echter zomaar terugkomen. Het is goed nieuws dat NS en ProRail zich hebben voorgenomen hun bedrijven winterhard te maken. In Van Dale staat dat «winterhard» gaat over planten en dieren die in de winter buiten kunnen blijven. Het lijkt mij een heel goede ambitie om daar rails en treinen aan toe te voegen. Dat is hard nodig. GroenLinks volgt met instemming, maar ook met argusogen hoe de spoorsector lering probeert te trekken uit de sneeuw- en ijsellende van afgelopen winter. De aanpak van minister Eurlings om een onafhankelijk bureau te laten volgen of NS en ProRail hun ambities waarmaken, is wat mij betreft in orde. Ik moedig de minister aan om in te grijpen als een van de partijen toch weer steekjes laat vallen. De waslijst aan verwijten van Twynstra Gudde en de zelfverwijten van de spoorbedrijven liegen er niet om. Het zeldzaam knullige optreden van de sector deze winter plaatst de Kamer voor een dilemma. Eerder namen wij ons voor om deze bedrijven op output te sturen. Als dat zo gruwelijk misgaat als in december, ontkomen wij er niet aan om de managers van deze bedrijven weer dichter op de huid te kruipen om te controleren of zij de maatregelen die zij aankondigen en die hard nodig zijn, ook echt nemen. Het is niet anders. Mijn fractie vindt het terecht dat de minister de touwtjes aanhaalt.

Ik kom op het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail. Het kabinet heeft de ambitie van 5% reizigersgroei op het spoor bij lange na niet gehaald. Als de reizigersgroei in 2009 op 0,8% blijft steken, volstaat het niet om enkel naar de crisis te verwijzen. Natuurlijk dempt de crisis de groei, maar er zijn ook andere effecten. Mensen blijven bijvoorbeeld meer in eigen land voor de vakantie, hetgeen kansen voor het spoor biedt. Naar verwachting gaat het dit jaar met de reizigersgroei niet veel beter. Over de groeiambities van NS en ProRail maak ik mij minder zorgen dan over de ambities van het kabinet. Wat verwacht het kabinet zelf? Er komt voorlopig geen kilometerheffing, terwijl de asfaltmachines op volle toeren draaien. Vindt de minister het gek dat onder zo'n gesternte nauwelijks reizigerswinst geboekt wordt? Juist in dat licht bezien heb ik mij vanmorgen bij het spoeddebat over de aanleg van wegen zo bezorgd getoond over de wijze waarop hij over zijn graf heen asfalteert. Hij treedt wel af in 2010, maar hij is tot 2020 bezig het geld uit te geven voor de verkeerde dingen. Graag een reactie in samenhang.

Ik kom op de elektrische deelauto's bij stations. Bij diverse gelegenheden heeft de minister ons warm gemaakt met mooie plannen van NS en ProRail om elektrische deelauto's bij stations te gaan uitventen en faciliteiten te creëren voor mensen die hun eigen elektrische auto bij P+R willen achterlaten. Het blijft nu echter wat lang stil. Ik heb de indruk dat NS en ProRail er samen gewoon niet uitkomen. Dat zijn bedrijven van de minister, helemaal in staatshanden. Kan de minister mij geruststellen en beloven dat wij snel mooie plannen van NS en ProRail gaan zien? Zullen de managers zo nodig streng worden toegesproken?

Ik kom op de nachttrein naar Haarlem en Alkmaar. GroenLinks is heel enthousiast over het idee om de levensvatbaarheid te onderzoeken van het uitbreiden van het nachtnet in Noord-Holland. Zeker gezien de overspannen markt van studentenwoningen in de hoofdstad, zou het prima zijn om Haarlem en mogelijk ook Alkmaar op het nachtnet aan te sluiten.

Dan het versterken van de positie van decentrale overheden. In mijn motie (31 843, nr. 6) – de minister heeft deze motie scherp op het netvlies – verzoek ik de regering om in de Spoorwegwet vast te leggen dat de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van punten die door regio's in bestuurlijke spooroverleggen zijn ingebracht. De minister gaat uitgebreid in op de wijze waarop hij de motie uitvoert. Ik ben daar tevreden over. De minister heeft serieus oog voor lokale belangen. Ook deze kan hij in zijn zak steken, maar op één punt heb ik toch nog een



vraag. De minister wil van de zogenaamde adviestafels gebruikmaken om overleg tussen decentrale overheden en de spoorsector vorm te geven. Aan die adviestafels zitten de koepelorganisaties, zoals het IPO van de provincies en het SKVV van de stadsregio's. Dat lijkt mij niet zo'n handige tafelschikking als je over een passeerspoor tussen Emmen en Coevorden wilt praten, want dat zijn de details waar het in zo'n overleg over gaat. Ik denk dat een ov-autoriteit in zo'n geval zelf aan tafel wil zitten en zich niet wil laten vertegenwoordigen door een koepel. Ik kan mij eigenlijk niet voorstellen dat de minister dat anders ziet. Graag een geruststelling op dit punt.

Het is natuurlijk belachelijk dat NS in 2004 treinen zonder toilet heeft gekocht. Dat is belachelijk, maar ook niet zomaar terug te draaien. NS, ProRail en Verkeer en Waterstaat hebben een onderzoek laten doen naar de klantenwensen rond toiletten. Dat hadden zij natuurlijk beter eerder kunnen doen. Toiletten in de trein zijn ook vaak «out of order». Dat is hartstikke vervelend, want blaas en darmen zet je niet zomaar even «out of order». Het zou al helpen als er ten minste op elk station een toilet zou zijn. Wij wachten nog op de uitkomst van het onderzoek. Wellicht kan de minister er al iets over zeggen.

Wat de schoonmakers betreft sluit ik mij van harte aan bij de heer Jansen. Ik ben benieuwd wat de minister ervan vindt dat deze zaak zo lang sleept. NS zegt dat het bedrijf schone handen heeft omdat het dit heeft uitbesteed, maar je kunt natuurlijk wel degelijk bekijken hoe je zaken uitbesteedt. Minister Donner en minister De Jager hebben in een eerder debat aangegeven dat zij in algemene zin bij de aandeelhoudersvergadering dit punt wel aan de orde wilden stellen. Ik ben ook benieuwd hoe deze minister hiertegen aankijkt.

Mijn allerlaatste punt is de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een handicap. Vorige week hadden wij een SZW-overleg waarbij een ouder rapport van het Nivel aan de orde kwam met kerngegevens over de maatschappelijke situatie van chronisch zieken en gehandicapten. Daaruit bleek onder andere dat zo'n 25% gebruikmaakt van het openbaar vervoer. Dat was 40%. Minder dan de helft van hen is tevreden over het ov. Er zijn nu ook weer foute treinen aangeschaft die niet toegankelijk zijn. Over die toegankelijkheid hebben wij eerder met de minister gesproken. Zijn er actuele gegevens bekend? Met de voorganger van de heer Eski, de heer Mastwijk, was ik al eerder van mening dat naar praktische tussentijdse oplossingen gezocht moest worden om de toegankelijkheid van het ov voor mensen met een handicap te bevorderen.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het Beheerplan ProRail 2010 en het Vervoerplan NS geven aan hoe NS en ProRail willen werken. De stukken staan vol met mooie plannen en ontwikkelingen. Wat ontbreekt, is een lijst met in de afgelopen jaren gesignaleerde problemen en de oplossingen daarvoor. Het Beheerplan ProRail telt 83 pagina's en het Vervoerplan NS 71 pagina's. Uit het eerste stuk citeer ik: «In onze strategie komt naar voren dat onze klanten en omgeving leidend voor ons zijn. Wij willen hun verwachtingen waarmaken en inspringen op kansen die er liggen om onze prestaties continu te verbeteren. In de afgelopen jaren hebben wij dit steeds beter gedaan.» NS schrijft in de inleiding: «Bij het ter perse gaan van dit vervoerplan gaf 78% van de klanten NS een 7 of hoger voor dienstverlening. NS komt van 42% in 2002 en levert hiermee een topprestatie.» Dat wordt geschreven op 17 februari van dit jaar na een onbeschrijfelijk slechte dienstverlening tijdens een periode met winterweer. Wij waarderen de inzet van de medewerkers van ProRail en NS, maar wij schrikken wel een beetje van de enorme tevredenheid van de directies over zichzelf en hun bedrijven. Zij zouden best wat kritischer over zichzelf en over hun bedrijven mogen zijn. Als je als bedrijf op deze manier naar je aandeelhouders en klanten zou gaan, zou je het snel moeilijk krijgen. Ik zou zeggen: laat ze nou eens komen met één of twee pagina's waarmee

echt duidelijk wordt wat de essentie is van de dingen die de komende jaren bij de bedrijven gaan veranderen. Ik vraag de minister of hij dat wil doorgeven en vragen. Het is voor de Kamer als controlerende instantie nodig, maar het is ook voor de reizigers en belangenorganisaties nodig. De automobilisten zijn voor NS een interessante markt. Het bedrijf wil mensen uit de auto lokken. Dat is prima, maar dat lukt natuurlijk alleen met goede verbindingen, comfortabel materieel, etc. Wij zouden willen weten wat er wat dat betreft wordt gedaan aan een betere aansluiting met het regionale openbaar vervoer. Het bijzondere van openbaar vervoer is dat de meeste mensen het als een deel van hun totale vervoer zien en dat zij een parkeerplaats bij het station nodig hebben voor de fiets of de auto, of een aansluiting op ander openbaar vervoer.

Het vervoerplan is enorm positief over de HSL-Zuid en de nieuwe snelle verbinding tussen Amsterdam en Brussel-Parijs. Volgens onze informatie is de Fyra zeker buiten de spits nogal leeg en zelfs erg leeg. Wij zouden graag horen wat de reizigerscijfers en bezetting van Fyra zijn en wat de reële verwachtingen zijn. NS kondigt aan dat als de hsl volledige diensten rijdt, de dienstregeling van de gewone trein niet kan worden gehandhaafd. De VVD is niet zo enthousiast over de aankondiging dat de normale dienstregeling Amsterdam–Leiden–Den Haag–Rotterdam wordt teruggebracht. De hsl is aanmerkelijk duurder, dus veel gewone reizigers, mensen die naar hun werk gaan, zullen die niet willen gebruiken. Kan de minister toezeggen dat dit niet gebeurt of dat er niets gebeurt in het terugbrengen van de gewone dienstregeling op deze route zolang de Kamer daar niet mee heeft ingestemd? Wij zien ook niets in het laten vervallen van de verbinding Roosendaal–Antwerpen. Met name de heer Roemer van de SP heeft daar steeds op gewezen. Een recent werkbezoek heeft mij geleerd dat het belangrijk is dat dat grensoverschrijdend verkeer mogelijk blijft. Het is mogelijk dat NS dat blijft leveren, maar het is ook mogelijk dat de Belgische spoorwegen Roosendaal als begin- en eindpunt nemen van hun dienstregeling.

Wij constateren dat de informatie in de trein bij ontregelingen slechts op 40% zit. In 40% van de gevallen worden de mensen geïnformeerd. In 60% van de gevallen dus niet. Tijdens het winterweer was het wat dat betreft ook qua informatie bar en boos. 9292ov heeft voorgesteld om met alle betrokkenen om de tafel te gaan zitten en door heel simpele afspraken en enige oefening ervoor te zorgen dat de informatie bij calamiteiten in orde komt. Wij willen geen nieuwe organisatie, maar gewoon samenwerking en één verantwoordelijke functionaris. Wat vindt de minister van het voorstel van 9292ov om gezamenlijk de informatie bij ontregeling aan te pakken? Is hij bereid het initiatief te nemen om voor de start van dat traject de partijen rond de tafel te krijgen? Als de minister ze aan tafel vraagt, zeggen ze natuurlijk nooit nee.

Volgens het Beheerplan ProRail komt ProRail met nieuwe kernprestatie-indicatoren (KPI's) in overleg met de vervoerders en Verkeer en Waterstaat. Wij weten niet aan welke wensen van de vervoerders over prestatie-indicatoren niet is voldaan. Zouden wij daar nu of in een brief informatie over kunnen krijgen?

Er zijn de komende jaren nogal wat verschuivingen in de door Verkeer en Waterstaat te geven subsidie. 1,5 mld. dit jaar, een klein miljard volgend jaar en dan loopt het weer op naar 1,6 mld. richting 2018. Heeft dit te maken met de planning van vervangingsinvesteringen of zijn er andere redenen? Wil de minister de komende tijd kritisch kijken naar het budget, dat voor ProRail meer dan 2 mld. per jaar is? Wordt het geld wel verstandig besteed? De eerste reactie op de ellende tijdens het winterweer was: wij hebben geen geld. Maar nu blijkt dat binnen het budget een aantal noodzakelijke maatregelen kan worden getroffen. Op zich vinden wij dat goed.

Dat brengt mij bij het winterweer. Twynstra Gudde heeft een duidelijk rapport opgesteld. Hoewel het winterweer in de beginperiode niet



uitzonderlijk was, was de dienstverlening uitzonderlijk slecht, aldus het bureau. Er zijn aanbevelingen gedaan. NS en ProRail gaan dat waarmaken. Heeft de minister er vertrouwen in dat dat gebeurt? Wil hij ons niet alleen naar aanleiding van de aangekondigde review in mei – een goed voorstel – maar ook met een extra rapportage in september informeren over de voortgang? Wij begrijpen dat de minister er voor het volgende winterweer wellicht niet meer is, maar wij willen wel dat er onder verantwoordelijkheid van deze minister voor wordt gezorgd dat het wintervast is.

Het Actieplan Groei op het spoor bevat een heleboel goede kleine maatregelen, zoals shuttleservices tussen stations en bedrijfslocaties. Wij hebben echter twijfels over kennismakingsarrangementen en allerlei vormen van korting. Het levert nauwelijks extra reizigers op en het kost veel geld. Dat stoppen wij liever op een blijvender manier in het spoor. Is de minister bereid om deze acties te stoppen en, zo niet, kan hij aantonen dat ze een positief en blijvend resultaat opleveren?

Ten aanzien van de evaluatie komt er nog een reality check van de Algemene Rekenkamer op de gepresenteerde cijfers. Dat toont ook aan dat de groei op het spoor vooral afhankelijk is van extern niet of nauwelijks beïnvloedbare factoren, zoals de economie.

Dan kom ik bij de invoering van de OV-chipkaart. Er is nog steeds geen verantwoording van NS over de FENS-gelden, die beschikbaar zijn gesteld voor de introductie van de OV-chipkaart in het spoorvervoer. In 2001 zat er 226 mln. voor electronic ticketing in het potje en er is 500 mln. gegeven voor toegangspoortjes in de stations. De VVD-fractie heeft vaker gevraagd wat er met die extra gelden is gebeurd. Zij wil nu gewoon verantwoording. Wat is waaraan besteed? Wat zit er nog in de pot? De VVD-fractie heeft wat dat betreft geen geduld meer, zij wil verantwoording van deze grote bedragen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het voordeel van achteraan zitten, is dat veel al is gezegd. Daar hoeft ik niet meer op terug te komen. Ik zal daar namens mijn fractie nog een aantal dingen aan toevoegen.

Ik ben het eens met de inbreng van de meeste voorgaande woordvoerders. Er is vaker sprake geweest van een eensgezinde Kamer, die overigens met een eensgezinde minister probeert het spoor te verbeteren. Daar moeten wij nog een tijdje mee doorgaan, gelet op de voorliggende cijfers.

Ik begin met de evaluatie van het winterweer en het voornemen om het spoor winterhard te maken. «Winterhard» is een term die overigens doet denken aan hilarische sketches van Van Kooten en De Bie uit het verleden over het winterklaar maken van de voor- en achtertuin. Dit onderwerp is wel bloedserieus bedoeld. Voorgaande sprekers hebben ook al gezegd dat zowel NS als ProRail ten volle het boetekleed aantrekt en dat zij alle aanbevelingen overnemen. De minister komt bovendien nog eens met een review in mei, om vervolgens te controleren of het allemaal wel gebeurt. De vraag is eigenlijk: wat kun je nog meer doen? Niet veel. Afwachten of het nu wel goed komt, is het belangrijkste devies.

De PvdA-fractie heeft wel enige scepsis, aangezien in het rapport van Twynstra Gudde heel helder staat dat een aantal verbeteringen, die vanaf 2006 zijn ingezet, geen resultaat hebben geboekt tot en met de winter van 2009–2010. Het vergt nogal wat om dat in een halfjaar goed te maken. Dat vergt in ieder geval de grootst mogelijke aandacht van de minister.

Het debat over de bonussen van verantwoordelijke bestuurders speelde mee in de zijlijn van het debat over het winterweer, waardoor dit debat op een gegeven moment eigenlijk ontspoorde. Wij lezen dat die bonussen bij NS in ieder geval met de helft zijn teruggebracht. Wij discussiëren in de toekomst nog wel eens over de vraag of dat voldoende is. Ik ben blij dat de formule die nu al in de afspraken stond, kennelijk voldoende was om de bonussen te kunnen halveren. Ik neem aan dat de wederopbouw van

Haiti erg is gebaat bij de bonussen van in totaal meer dan een ton die daar naartoe gaan, als ik de cijfers goed heb begrepen.

Ik ga verder met het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail. Er is sprake van veel ongoing concern. Wij hebben een tijd geleden de verbeteringen op het spoor in gang gezet met de hoge groeiambities van dit kabinet. Veel daarvan is gelukkig terug te vinden in het beheerplan en het vervoerplan. Ik haal er twee punten uit. Het eerste punt komt uit het Vervoerplan NS en dat betreft de informatievoorziening. De informatievoorziening schiet vooral tekort op het moment dat die nodig is, namelijk bij calamiteiten. Mijn collega van de VVD-fractie sprak daar ook al over. Als de treinen rijden zoals het uitkomt, hebben wij binnenkort helemaal geen informatie meer nodig, want dan rijden zij immers zonder spoorboekje. Maar op het moment dat wij de informatievoorziening echt nodig hebben, valt alles stil. Niet alleen de trein valt stil, maar ook de informatie over die trein. Daar moeten wij snel aan gaan werken. Dat geven de percentages ook aan; 40% is op zo'n moment echt te weinig.

De heer Aptroot zei al dat 9292ov daar zelf ook over heeft nagedacht, zich dit probleem heeft aangetrokken en voorstellen heeft gedaan voor de oplossing daarvan, hoewel het zelf niet echt officieel in het spel is gepositioneerd. Ik wil van de minister niet alleen weten wat hij daarvan vindt, maar ik vraag a priori al zijn volle medewerking bij de oplossing van dit probleem. Voor zover ik het kan beoordelen – ik ben politicus, geen technicus en ook geen logisticus – heeft 9292ov daarvoor heel aardige voorstellen gedaan. Daarmee kan op een lowtech-manier – want op dat moment valt de techniek juist vaak uit – toch de noodzakelijke informatie worden verzameld en vervolgens bij de reiziger worden gebracht. Daar heeft de reiziger op dat moment echt behoefte aan. 9292ov vertelde ook dat, op het moment dat zo'n calamiteit zich voordoet, het aantal telefoontjes onmiddellijk explodeert. Het is dan vervelend dat alle telefonistes moeten zeggen dat zij het niet meer weten, aangezien de informatie van de vervoerders niet meer doorkomt.

Bij het Beheerplan ProRail gaat mijn aandacht vooral uit naar de regionale overheden. Dat is al jaren een spanningsveld. Dat zal zich nooit 100% oplossen, maar daarmee moet wel op een goede manier worden omgegaan. Er wordt nu gesproken over adviestafels en gekwalificeerd adviesrecht en dergelijke. Dat moet allemaal in 2011 zijn beslag krijgen. Des te schrijnender is het eigenlijk dat in het beheerplan voor 2010 bijna niets is terug te vinden, alsof het overleg met de regionale overheden even een jaar on hold gaat en dat wij daarna de boel gaan verbeteren. Dat is volgens de PvdA-fractie niet de juiste aanpak. Zij vraagt echt de aandacht van de minister voor het snel doorvoeren van de verbeteringen die nodig zijn om de altijd terugkerende conflicten over tunneltjes en overgangen – u kent ze wel – eens in goede banen te leiden.

Dan tot slot het actieplan Groei op het spoor. Collega's spraken er al over dat de 5% niet is gehaald. Ammehoela, dat is logisch. Als de economie met 5% krimpt, lijkt het mij lastig om 5% meer reizigers in de trein te krijgen, want dan zitten er een hoop mensen in de trein die niks te doen hebben. Dat onder deze omstandigheden het reizen per trein nog steeds toeneemt terwijl het autovervoer aanmerkelijk is verminderd, geeft aan dat wij nog steeds op koers liggen voor het behalen van de hoofdpdracht die aan dit kabinet is uitgedeeld. Die hoofdpdracht luidde: zorg ervoor dat de trein marktaandeel verovert op de andere vervoersmodaliteiten, vooral dat auto. Dat is gelukt. Sterker nog, dat lukt in crisissituaties misschien wel beter. Wij moeten er ook voor zorgen dat dit blijft bestaan, want de verwachting is dat 2010 een extra moeilijk jaar wordt voor NS, omdat de recessie ook daar langzaam gevolgen zal krijgen. Alle aandacht daarvoor is dus gewenst. Dan lijkt het lijstje met maatregelen van het kabinet wat klein; het is veel klein grut. Ik erken dat heel veel maatregelen niet op korte termijn «het grotere bier» met zich kunnen meebrengen,

maar dat deze investeringen in het spoor pas na 2011–2012 zullen neerslaan. Ik houd dus mijn hart vast voor de groei in het komende jaar. Ik vraag aandacht voor één specifieke maatregel die ik niet heb teruggevonden, namelijk de verbetering van de OV-fiets. Mijn collega van de SP-fractie sprak daar volgens mij ook al over. De OV-fiets is een explosief succesnummer van NS. Zo explosief, dat de laatste vijf keer dat ik mij in Amsterdam meldde, waar ik altijd van de OV-fiets wil gebruikmaken, alle fietsen op waren. Dat is mooi, maar dat vergt dus ook extra investeringen omdat vooral OV-fietsen geen last hebben van weesfietsproblematiek. Daarmee hebben stallingen wel te maken hebben. Ook daarvoor vraag ik aandacht van de minister. Er moeten inventievere manieren te bedenken zijn om de weesfietsproblematiek aan te pakken. Nu laten wij het aan elke gemeente zelf over om het wiel opnieuw uit te vinden, om de weesfietsen op te sporen en te verwijderen. Laat NS daarbij ook zelf de regie voeren. Het is namelijk in het belang van NS dat de weesfietsen in elke gemeente op de beste manier worden aangepakt, zodat er stallingsruimte vrijkomt. Als wij dat probleem onder controle krijgen, ben ik ervan overtuigd dat de uitbreiding van het aantal stallingen ietsje minder noodzakelijk is. Ik krijg soms de indruk dat 50% van de fietsen die in een stalling staan, daar altijd staat. Op mijn huisstation in Leiden lijkt het af en toe wel een Oost-Europese staalfabriek, waar je je over de fietsen heen naar het spoor moet manoeuvreren. Dat moet echt beter kunnen worden aangepakt. Tot slot wil ik de aandacht vestigen op een randverschijnsel. De PvdA-fractie heeft eerder gevraagd om het station Best, dat tijdelijk een intercitystation is geworden vanwege allerlei verbouwingssperikelen, permanent een intercitystation te laten zijn. Dat is een steeds indringender wens vanuit de regio. De PvdA-fractie heeft daarover nog geen duidelijk antwoord gekregen van de minister en zij vraagt daarom van hem duidelijkheid over de plannen voor het station Best. Volgens de regio is het heel goed mogelijk om daar een permanent intercitystation van te maken om allerlei logistieke problemen in de regio beter te kunnen afhandelen, maar ik kan dat niet goed beoordelen. Dat klinkt als een heel mooi verhaal en ik vraag de minister wat hij daarvan vindt.

De heer **Jansen** (SP): Ik ben net als de heer Samsom benieuwd naar het antwoord van de minister op zijn vraag over station Best. Ik heb daarover nog een meer algemene vraag aan de heer Samsom. Is hij het ermee eens dat wij algemene kwaliteitseisen moeten stellen aan intercityverbindingen, bijvoorbeeld aan de gemiddelde rijsnelheid, en dat wij bij het toevoegen of weglaten van stops onderweg ook goed moeten bekijken wat de reizigers daarvan vinden? Dan spreek ik over de grote bulk van de reizigers, om te voorkomen dat wij een aantal mensen bedienen, maar dat wij daarmee twee keer zoveel mensen kwijtraken. Ik neem aan dat de heer Samsom dit uitgangspunt deelt.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat is een van de vele uitgangspunten. De grote vraag is nog altijd aan welke reiziger je dat moet vragen. Als ik op station Best een enquête houd, dan weet ik het wel; dan is 100% van de reizigers het ermee eens dat alle treinen daar stoppen. Als ik in de trein tussen Eindhoven en ergens ver weg een enquête houd, dan wil het grootste deel van de mensen dat de trein zo hard mogelijk doorrijdt. Het blijft een ingewikkelde problematiek. Ik praat met enige schroom elke keer over de stations, maar wij zijn erover begonnen en dan moeten wij het ook afmaken. Er ligt volgens mij zelfs een motie over station Best, dus moeten wij dat even afronden. Het liefst laat ik het echter aan NS en aan volksvertegenwoordigers uit de regio, en niet aan de Tweede Kamer, om de dienstregeling te ontwerpen.

De heer **Jansen** (SP): Als een toevoeging per saldo meer reizigerskilometers genereert, ben ik geneigd om daar mild tegenover te staan. Daar

valt iets voor te zeggen. Als het per saldo reizigerskilometers gaat kosten, moet je het volgens mij niet doen. Ik ben er voorstander van om Best goed te bedienen, maar je kunt in dat geval bijvoorbeeld ook besluiten om het aantal stoptreinen in die hoek te intensiveren. Er zijn meer opties mogelijk, dus dit is niet per se de enige oplossing.

De heer **Samsom** (PvdA): Het paradoxale van de redenering van de heer Jansen wordt aangetoond als wij dezelfde redenering toepassen op station Hoogeveen. De gehele Kamer vond dat alle treinen daar moesten stoppen, terwijl dat wel reizigers zou kosten. Daar kunnen wij niks aan doen, want zo zit de wereld eenmaal in elkaar. Toch vonden wij om ons moverende redenen, die ik hier nu niet zal herhalen, dat station Hoogeveen uiteindelijk een semi-intercitystation moest blijven. Het blijft heel ingewikkeld. Enige logica vanuit de Kamer is daarbij absoluut niet te ontdekken, zeg ik met de hand in eigen boezem.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor alle opmerkingen. Ik begin met het winterweer; dat past wel bij de dag van vandaag. Nog niet zo lang geleden was het erg koud en heeft de Kamer mij in een niet al te warm debat – de sfeer was vrij kil – terecht kritisch toegesproken over de problemen op het spoor als gevolg van de sneeuw en de vrieskou, vooral in december. Daarna ging het alras beter.

Ik heb toen aangegeven dat een dergelijke situatie zich nooit meer zou moeten voordoen. Ik werd destijds stevig geïnterrupteerd door de heer Cramer. Hij zei terecht dat je nooit alles kunt uitsluiten; er kunnen zich megacalamiteiten voordoen, zoals sneeuwstormen die hun weerga in Nederland normaal niet kennen. Dat is waar. Ik vond en vind echter dat ons spoor gewoon sneeuwbestendiger moet zijn. Het moet niet meer kunnen dat je in een situatie zoals die zich voordeed, in een probleemsituatie komt qua vervoer en dat zelfs negatieve reisadviezen worden afgegeven waarmee mensen worden opgeroepen om vooral niet meer met de trein te reizen.

Ik heb in dat debat tevens gemeld dat wij eerst een goede analyse moesten hebben, om goede conclusies te kunnen trekken over hetgeen is gebeurd. Wij kunnen van alles roepen, maar wij moeten toch eerst eens bekijken wat er aan de hand was. Wat is destijds gebeurd op basis van de bevindingen van staatssecretaris Schultz, wat is niet gebeurd en waar wringt de schoen?

De Kamer heeft inmiddels mijn brief ontvangen met het onderzoek van Twynstra Gudde en de begeleidende brief van NS en ProRail. Uit de analyse van Twynstra Gudde blijkt dat NS en ProRail onvoldoende waren voorbereid op het winterweer. Die conclusie is heel erg helder.

NS en ProRail melden over de effectiviteit van de maatregelen die in 2006 zijn genomen, dat in de audit van Twynstra Gudde wordt bevestigd dat die maatregelen zijn uitgevoerd. Ook dat punt kwam in het debat nadrukkelijk aan de orde. NS en ProRail stellen echter «dat de genomen maatregelen weliswaar tot verbeteringen hebben geleid, maar dat die in de betreffende weersomstandigheden niet effectief genoeg zijn geweest en dat diensgevolge het gewenste effect voor de reizigers onvoldoende is geweest».

De belangrijkste oorzaak daarvan is: «De gekozen dimensionering, in termen van techniek, menskracht en focus, was niet voldoende».

Ik zeg dit ook nadrukkelijk omdat onder anderen de heer Samsom hiernaar vroeg. Hij vroeg of NS en ProRail de maatregelen hebben opgevolgd die zij in 2006 aankondigden ter voorkoming van nieuwe winterweeperikelen. Hij vroeg ook of men het gat dat schijnbaar is ontstaan of is blijven bestaan, voor de volgende winter snel in één jaar kan dichten. Het bureau Twynstra Gudde heeft onlangs nadrukkelijk bekeken of die maatregelen waren uitgevoerd. Het blijkt dat inderdaad alle maatregelen zijn uitgevoerd. Het betreft een betere check van de wisselverwarming, aanpassing met een elektrische ontsteking van de

gaswisselverwarming, een betere weersbestendigheid van installaties en het treinmaterieel, de ontwikkeling van scenario's in de zogenaamde nooddienstregelingen, een verbetering van de bijsturing en de reisinfo bij verstoringen, een beter alternatief vervoer en een betere opvang van reizigers. Dat is het totaalpakket aan maatregelen van destijds. Twynstra Gudde zegt in lijn met NS en ProRail dat die maatregelen zijn uitgevoerd. Deze audit zit overigens bij mijn brief van 3 maart over het onderzoek van Twynstra Gudde en de acties die de sector daaraan verbindt.

Een hoopgevend signaal dat ons enig vertrouwen mag geven, is dat NS en ProRail zelf ruitelijk erkennen dat, ondanks dat de genoemde maatregelen uit 2006 zijn uitgevoerd, als een paal boven water is komen te staan dat deze gewoon te weinig effect sorteren. Het probleem zit dus niet zozeer in het niet-uitvoeren van de maatregelen, als wel in de ontdekking dat die maatregelen onvoldoende waren. Een treffend voorbeeld daarvan is de klimaatkamer, die al kort aan de orde kwam tijdens een plenair debat een aantal maanden geleden. Uit de foto's die ik met een brief aan de Kamer heb gestuurd, bleek treffend dat de sneeuw en het werkelijke klimaat heel anders uitpaken dan in de proefopstelling. In het laboratorium leek het sneeuwmeester, maar in de praktijk stond de trein snel stil.

Er wordt gesteld dat de dimensionering in de maatregelen die in 2006 zijn genomen, niet voldoende was. Het gaat dan om de betrouwbaarheid en de beschikbaarheid van de wisselverwarming en van specifieke installaties voor het rijdend materiaal, het gaat om de menskracht die onvoldoende paraat aanwezig was in de vorm van storingsploegen, om de beschikbare voorraad reserveonderdelen, om de focus op de voorbereiding in relatie tot de in control statements en om de prioritering van specifieke wissels; waar grijp je, als het misgaat, direct in om een systeem te laten draaien? Het betreft ook de snelheid en verwerkingscapaciteit in de reisinformatieketen. De informatie voor de reiziger was, onder andere door het gebrek aan menskracht, niet up-to-date.

Tot slot wijs ik er nogmaals op dat ik, ook wijs geworden door de ervaringen uit 2006, in mei een onafhankelijke review laat uitvoeren, volgend op het onderzoek van Twynstra Gudde. Onder anderen mevrouw Van Gent sprak daar positief over. Dit is nodig om onafhankelijk te laten checken of de maatregelen in gang zijn gezet, of die echt worden uitgevoerd, maar ook of die adequaat blijken te zijn. Nogmaals, het is prima dat NS en ProRail ruitelijk hebben erkend dat de maatregelen onvoldoende waren. Ik las gisteren in de pers dat de Duitse spoorwegen tot een zelfde soort statement zijn gekomen. In Nederland is dat heel snel erkend. Het belangrijkste is dat het in de volgende winter en de winters daarna niet weer zo gaat. Daarom komt er een onafhankelijk check. Ik zal de Kamer onverwijld informeren over de conclusies van het onderzoek in mei.

**Mevrouw Van Gent** (GroenLinks): De minister zegt dat het de volgende winter zo niet weer kan. Hij houdt zelf nauwkeurig de vinger aan de pols. De vraag is of de systematiek zodanig is, dat de minister snel en adequaat wordt geïnformeerd als het mis dreigt te gaan, zodat op tijd kan worden ingegrepen. Deze vraag is bedoeld voor de opvolger van minister Eurlings.

**Minister Eurlings**: Het is de bedoeling dat het systeem, het huis, sneeuwbestendig wordt. Daar gaat het hierbij om. Als de maatregelen goed zijn doorgevoerd en in de review adequaat blijken te zijn, dan moet het systeem gewoon voldoende crashbestendig zijn. Als er dus een sneeuwcalamiteit optreedt, moeten er voldoende storingsploegen zijn en moet men direct weten welke wissels hoe dan ook operationeel moeten blijven, zodat het grote systeem kan blijven draaien en wij kunnen voorkomen dat er weer zo'n negatief reisadvies moet worden afgegeven.

Ik denk zelf dat het voldoende moet kunnen zijn met de zeven gekozen oplossingsrichtingen die ik heb gecommuniceerd, op basis van het onderzoek van Twynstra Gudde en de reactie van NS en ProRail daarop. Ik wil het dus zeker weten en daarom wil ik een onafhankelijke review als de maatregelen zijn doorgevoerd. Ik zal de Kamer daarover informeren en ik ga zo maar ervan uit dat wij dan weer bij elkaar komen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is ook ruim voordat de winter weer kan invallen?

Minister **Eurlings**: Na de laatste winter weet je het nooit, maar als ik vandaag buiten loop heb ik grote hoop dat het nog even duurt. Als in mei de review komt, zal ik die nog als demissionair minister met de Kamer bespreken.

De zeven oplossingsrichtingen heb ik nadrukkelijk gecommuniceerd. Die zal ik omwille van de tijd niet herhalen. Ik heb er op voorhand vertrouwen in, omdat de sector zo de hand in eigen boezem heeft gestoken. Wij zullen het dus überprüfen, zoals men het in Duitsland zegt.

Dan kom ik bij de vraag hoe het ervoor staat met de financiën. NS en ProRail hebben aangegeven voor het maatregelenpakket de volgende middelen te reserveren. Voor het vergroten van de beschikbaarheid van de infrastructuur bij winterse omstandigheden investeert ProRail tussen de 25 mln. en 45 mln. in spijkers en jaarlijks nog eens tussen de 6 mln. en 12 mln. voor betere procesbeheersing en sneller herstel. Het beheerplan bood daarvoor nog ruimte. In het spoeddebat werd terecht om extra middelen gevraagd en toen heb ik gezegd dat ik eerst zou bekijken wat er nog in de jas van NS en ProRail te vinden was. Ik ben dus blij dat die ruimte geheel in het beheerplan te vinden was. ProRail investeert dus eenmalig en 25 mln. en 45 mln. en tussen 6 mln. en 12 mln. structureel. NS investeert zo'n 50 mln. in het verhogen van de weersbestendigheid van het materiaal, dus niet alleen in het laboratorium maar ook in de praktijk. Daarnaast investeert NS 25 mln. in de ontwikkeling en de toepassing van innovatieve systemen voor bijsturing als er toch weer ellende komt, zodat het hele systeem sneller kan reageren. Volgens mij trekt de sector zich hetgeen is gebeurd voldoende aan. Ik kom daar bij de review graag op terug.

Het stemt ook hoopvol dat de ellende op het spoor sinds december relatief meeviel. Wij hebben toch nog heel wat wintermaanden gehad, maar na december ging het alras beter. Het gaat erom dat het nooit meer zo gaat als in december jongstleden.

De heer **Eski** (CDA): Ik heb een vraag over de investeringen die de minister zojuist noemde.

Waar komt het geld vandaan? Was het geld eerst bedoeld voor andere dingen? Ten koste waarvan gaat het?

Minister **Eurlings**: Dat is een herprioritering, maar ik kom hier dadelijk en détail op terug.

De heer Eski vroeg of de aannemers bevestigen dat de in control statements zijn afgegeven. Twynstra Gudde heeft onafhankelijk getoetst of de in control statements zijn afgegeven conform de contracten met de aannemers. Dat is op die manier gecontroleerd.

De heer Eski vroeg zojuist waarvoor de gelden van NS en ProRail oorspronkelijk waren bedoeld. ProRail heeft aangegeven dat het maatregelenpakket is in te passen in het bestaande budget. Hiervoor zal een herprioritering worden doorgevoerd. Naar onze overtuiging kan dit zonder dat de kernfunctie van ProRail in gevaar komt. Wij zijn nog met ProRail in gesprek over de vraag hoe men dat en détail zal doorvoeren. Ik wil de heer Eski graag nader informeren over de vraag waar het geld vandaan



komt, maar tijdens het spoeddebat heb ikzelf al aangegeven dat het geld te vinden zou moeten zijn. Ik kom daar graag en détail op terug.

**De voorzitter:** Heeft de minister daarvoor een termijn in gedachten?

**Minister Eurlings:** Laten we zeggen: ook rond de meimaand. NS heeft ook zelf de middelen vrijgemaakt in de begroting.

De heer Eski vroeg hoe de calamiteiten beter kunnen worden gestroomlijnd. NS en ProRail hebben dit maatregelenpakket voorgesteld. De gezamenlijke verbetering van de inrichting en de dienstregeling voor de knoop-Utrecht is een belangrijk onderdeel van de gemaakte afspraken. Het betreft ook de verbetering in de voorbereiding voor periodes met bijzondere omstandigheden, effectieve bijsturing, verbetering in de levering van reisinformatie en verbetering van de samenwerking van de verschillende partners. Ik denk iets anders dan de SP-fractie over het opnieuw bij elkaar brengen van partners. Ieder land in Europa is genoodzaakt om de capaciteitsverdeling op het spoor bij een andere partij te leggen dan bij de exploitanten. Ik ben het echter direct eens met degenen die zeggen dat die partijen naadloos moeten samenwerken. In dat proces komen wij best wel van ver. In dit geval vind ik het goed dat de partners zelf zeggen dat een van de succesremedies moet zijn dat de samenwerking op een nog hoger plan wordt gebracht. De partijen moeten niet naar elkaar wijzen, maar moeten gewoon samen de problemen oplossen en die verder voorkomen.

De heer Eski vroeg ook hoe het verdergaat met de actuele informatie. Een nationale databank voor het openbaar vervoer moet tot betere reisinfo leiden, ook multimodaal. Er zijn goede ontwikkelingen, want internet wordt beschikbaar in de trein. Daar kom ik dadelijk op terug. De reisinformatie in de trein gaat sowieso beter, dat komt ook op via lcd-schermen en cetera. Ook in trams en bussen is al meer informatie over overstappen te vinden. Daar kom ik dadelijk nader op terug, ook naar aanleiding van de vragen die over het internet zijn gesteld.

De heer Jansen heeft gevraagd naar andere maatregelen, in de zomer etc. Heeft de reiziger er ook wat aan als de lente weer in de lucht is? Wij denken van wel. Bijvoorbeeld de verbetering van de knoop-Utrecht maakt het systeem in ieder jaargetijde resistenter. Er komen ook verbeteringen in de mogelijkheden voor bijsturing, want een calamiteit hoeft niet alleen door sneeuw te ontstaan. Er kan ook een keer iets anders gebeuren waardoor zaken uitvallen. Als je dan heel snel bent met storingsploegen, als je direct weet op welke kernpunten in het net je in elk geval moet zorgen dat de boel openblijft, om te voorkomen dat je een domino-effect krijgt en het halve land stilligt, dan heb je daar ook direct voordeel van bij andere calamiteiten. Je hebt dan een directe focus van wat er snel moet gebeuren en zo blijven de grote lijnen rijden. De reisinformatie is bij alle calamiteiten van belang, maar ook buiten tijden van calamiteiten. In die zin profiteert de reiziger ook in de lente- en de zomertijd.

Ik vind dat de vergroening van de wisselverwarming waar mogelijk moet worden doorgevoerd. Als mogelijke vorm van innovatie kan het ook een win-winsituatie zijn. Een kosten-batenanalyse staat daarbij altijd voorop, zeker in een tijd van een brede heroverweging. Ik heb nog geen begin van een idee hoe wij de bezuinigingen zo schadevrij mogelijk kunnen doorvoeren. In het algemeen zijn wij daar wel voorstander van.

Dan de vraag of de aanrijtijd voor de reparatieploeg in het contract wordt opgenomen. ProRail vergroot de capaciteit en de paraatheid van de sneeuwploegen bij de aannemers, zodat meer ploegen tegelijkertijd en langduriger kunnen worden ingezet. ProRail geeft aan daarvoor de afspraken met de aannemers te zullen verscherpen. Ten slotte onderzocht ProRail ook de inzet van diesellocs, om het storingspersoneel ter plaatse te kunnen krijgen als de stroomvoorziening op een gegeven moment niet zou functioneren. Ik ga ervan uit dat daarmee de aanrijtijd wordt verkort.

Ik wil het voorstel van de heer Aptroot om ook in de rapportage in september nader terug te komen op de stand der dingen, van harte omarmen. Dat zeg ik bij dezen toe.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over het winterweer. Die had ik eigenlijk in eerste termijn moeten stellen, maar ik grijp nu daartoe de gelegenheid. In de Kamer zijn moties aangenomen over beloningen. Ik ben benieuwd hoe de minister dat handen en voeten zal geven. Dat had te maken met een verzoek om met de raden van commissarissen van NS en ProRail te bespreken dat de beloningssystematiek wordt gewijzigd en dat er geen bonus wordt uitgekeerd als er om verwijtbare redenen een negatief reisadvies heeft gegolden. Ik ben benieuwd hoe voortvarend de minister wat dit betreft de schep in de grond steekt.

Minister **Eurlings**: Ik heb mevrouw Van Gent toegezegd dat ik de moties onverwijld aan de raden van commissarissen zou doorsturen, als die moties toch zouden worden aangenomen, ondanks het feit dat hierbij om meer formele redenen de eigenstandige positie van de raden van commissarissen in de gaten moet worden gehouden. Zo hebben wij het namelijk met elkaar geregeld. Dat heb ik onverwijld gedaan richting ProRail en Financiën heeft dat gedaan richting NS, want Financiën is aandeelhouder van NS. Ik heb begrepen dat er zeer recentelijk een schrijven van de voorzitter van de raad van commissarissen van ProRail bij Verkeer en Waterstaat is binnengekomen, maar ik heb dat zelf nog niet gelezen. Het lijkt er ook op dat NS richting Financiën heeft gereageerd. Ik moet die brieven lezen en ik moet dat afstemmen met mijn collega De Jager. Als mevrouw Van Gent het goed vindt, kom ik daar op korte termijn op terug. Ik heb dus mijn toegezegde actie, in het geval dat de moties zouden worden aangenomen, onverwijld uitgevoerd. Ik kom daar zeker voor de volgende winter op terug, maar heel wat eerder dan dat. Het komt heel snel.

Ik ga verder met het Beheerplan ProRail 2010, het overzicht van de door ProRail te realiseren prestaties. Ik heb in januari daarmee ingestemd. De in 2010 te realiseren prestaties liggen over het algemeen boven het niveau van het Beheerplan ProRail 2009. Vooral de beschikbaarheid en de betrouwbaarheid van de infra gaat omhoog, de sociale veiligheid en de reisinformatie bij ontregelingen worden verbeterd en er worden maatregelen genomen ter verbetering van de toegankelijkheid en de capaciteitsverdeling van het treinpad. De grenswaarde voor de beschikbaarheid van de infra stijgt van 99,49% naar 99,53%. Dat is geheel het gevolg van een dalende indicator «onderhoudstijd» van 0,3% naar 0,26% in 2010. Dit is op zich een goede prestatie, omdat deze wordt gerealiseerd bij een groter volume van werkzaamheden. Men is dus steeds beter in staat om veel werkzaamheden te laten leiden tot minder overlast. Een compliment voor ProRail is daarom op zijn plaats. Dat is positief voor de reizigersgroei. Het niveau van de indicator «storingstijd» is weliswaar gelijk gebleven, maar die moet worden gerealiseerd in een situatie van een nadrukkelijk groeiend aantal treinen. De indicator «reinheid» is gehandhaafd op het niveau van 2009. Dat komt door verbouwingen aan grote stations. Daardoor staat de reinheid onder druk, omdat de situatie als minder rein wordt ervaren als er flink wordt gebouwd. Dat klinkt logisch, maar toch houden wij die lijn vast. Als er niet van die grote verbouwingen waren, dan hadden wij de doelstelling verder opgeschroefd. Dat is nu echter even niet mogelijk door alle verbouwingselementen. De indicator «treinpad» bestaat uit twee grenswaarden van zowel geleverde treinpaden als alternatief geleverde treinpaden. Die zijn in het beheerplan voor 2010 voor het eerst opgenomen, gebaseerd op de prestaties in de karakteristieke proefperiode 2009.

Ik kom bij de vragen die op dit punt zijn gesteld. Ik zeg de heer Aptroot toe dat ik een betere managementsamenvatting zal vragen voor het volgende Vervoerplan NS en het volgende Beheerplan ProRail. Ik pak het punt in die zin kort maar krachtig op en ik zeg dat direct toe. De heer Aptroot zei ook dat de plannen ontzettend veel borstklopperij en wat weinig winterweer bevatten. Het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail 2010 zijn voor 1 januari geschreven. Die plannen zijn weliswaar later vastgesteld, maar zij zijn voor die tijd geschreven. Na het debat over het winterweer is het boetekleed aangetrokken. Dat was na de periode waarover dit plan ging. Het is bekend dat Haiti profiteert van het Nederlandse winterweer. Ik zie mevrouw Van Gent direct lachen. Fantastisch, het wordt wat!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): We kennen dit verhaal zo langzamerhand wel. Een beetje opschieten nu.

Minister **Eurlings**: Maar toch, het blijft een goed verhaal. De glimlach van mevrouw Van Gent wordt guller en guller gedurende de dag. Wij komen hier nader op terug en wij zullen proberen de lente erin te houden. Dan de vraag aan welke indicatorverzoeken van vervoerders ProRail niet heeft voldaan. Ik zeg toe dat ik ProRail zal vragen om hieraan in het beheerplan expliciet aandacht te besteden. Ook hierbij moet de managementinformatie korter en zakelijker de feiten weergeven. De heer Eski vroeg of de veranderingen in het onderhoud op het spoor leiden tot onverantwoorde risico's. Veiligheid staat bij het onderhoud altijd voorop. Het is een gevaarlijk beroep aan de rails en daarmee kunnen wij nooit te grote risico's nemen. Het is mij niet bekend dat er minder vaak inspecties zouden plaatsvinden. De inspecties vinden echter wel anders plaats, bijvoorbeeld via een videoschouw. Wij hebben hier eerder over gediscussieerd, ik herinner mij een discussie met de heer Cramer. Er zijn grote rytuigen zonder bodem, die achter een loc zitten en binnen die rytuigen kunnen de spoorwerkers beschermd werken. Door dit soort innovaties kunnen zij doorgaan met de werkzaamheden, maar hoeven zij minder risico te lopen. Op die manier kun je vaak de naastliggende rails openhouden. Ook dat is van belang, want anders ligt zo'n heel baanvak eruit. Het gebeurt dus op een andere manier, maar het is ons niet bekend dat er minder vaak inspecties plaatsvinden. Mochten er nadere gegevens zijn, dan ga ik daar graag achteraan. Dat is echter niet ons beeld. Er is gevraagd wanneer informatiemonitoren in treinen breed aanwezig zullen zijn. Ik kan de Kamer en de heer Samsom melden dat aanstaande maandag de eerste intercity met internet zal rijden. Het gaat toch nog gebeuren! Dit is goed nieuws.

De heer **Samsom** (PvdA): Minister, ik ben u te snel af. Aanstaande vrijdag om half elf zit ik in een trein met internet. Waarschijnlijk heeft de NS mijn motie gehonoreerd door deze volgorde aan te houden.

Minister **Eurlings**: Als dat zo is, dan is de heer Samsom een goed proefkonijn. Ik hoor graag van hem of het goed werkt, zodat ik mijn reisschema er maandag zo nodig nog op kan afstemmen. Maar goed, de heer Samsom en de Kamer hebben hiervoor gepleit. Daarom vind ik het goed dat het er nu van komt. De eerste intercity met internet zal officieel vanaf maandag gaan rijden. Er zullen informatieschermen met reisinformatie in die treinen aanwezig zijn. De eerste treinstellen zijn inmiddels voorzien van draadloos internet. Volgens planning zullen uiterlijk begin 2013 in alle intercitytreinen draadloos internet en infoschermen beschikbaar zijn. Dat vergt een behoorlijke ombouwoperatie. Het gaat echter de trein een nieuw gigantisch voordeel geven. Je kunt straks in de trein lekker werken, of lekker chatten, skypen of gratis bellen. Straks is dat allemaal mogelijk in de trein.

Er is gevraagd hoe wij het toezicht op de besteding van het geld bij ProRail verder kunnen verbeteren. Vorig jaar heeft een audit plaatsgevonden op de financiële reeksen van ProRail. Toen is geconcludeerd dat ProRail de boel over het algemeen goed op orde heeft. Er is wel een aantal aanbevelingen gedaan, die ProRail heeft omgezet in een actieprogramma. Daarover hebben wij het hier eerder gehad. In de kwartaalrapportages wordt over de uitvoering van het actieprogramma gerapporteerd. Meer in het algemeen wordt bij de jaarlijkse subsidiebeschikking het controleprotocol gevoegd. Op basis daarvan dient ProRail zich te verantwoorden.

Een belangrijk punt voor de heer Eski is de taskforce over normen en waarden. De vraag hoe het daarmee staat, gaat ook mij erg aan het hart. In september 2009 zijn de voorstellen van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer ontvangen. Die voorstellen worden nu uitgewerkt. Een van de voorstellen is om voor het hele openbaar vervoer een campagne te richten op normen en waarden. Ik moet zeggen dat de tijd allang voorbij is dat wij dit soort campagnes als overbodig of overdreven kenschetsten. In mijn jaar als minister heb ik de momenten dat ik nogal prangend op bepaalde situaties in het openbaar vervoer werd gewezen, ongeveer als de meest absurdistische ervaren. Het is ongekend hoe mensen worden gemolesteerd. Je kunt het je gewoon niet voorstellen. Stel je eens voor: iemand staat te urineren middenin de trein. Een conducteur in burger zegt hier iets van. U en ik, iedereen zou daarvan iets zeggen. Je kunt je zo'n idiote situatie gewoon niet voorstellen. Vervolgens wordt de conducteur in burger gemolesteerd en belandt hij stevig gewond in het ziekenhuis. Het is echt niet te harden dat dit soort dingen steeds vaker gebeurt. Ik vind daarom dat zo'n campagne van het grootst mogelijke belang is. Uiteraard is dat slechts een van de maatregelen die uit de taskforce moeten voortvloeien. Ik zeg de heer Eski toe dat wij hiermee nu stevig vaart maken. De uitwerking van de campagne vindt op dit moment plaats. Uiterlijk in april zal de definitieve besluitvorming vorm worden gegeven. Zeer snel daarna zal deze campagne starten. Verder is vanuit het programma Veilige Publieke Taak reeds een campagne gestart die zich richt op het handelingsperspectief van de burgers bij agressie en geweld in het algemeen. Het motto is: «Blijf niet aan de kant staan, doe er toch wat aan.» Rap na april beginnen wij echter met de campagne voor het openbaar vervoer in het bijzonder.

De heer Eski heeft ook gesproken over de camera's op de probleemlijnen. Na het aanbieden van het rapport van de taskforce aan de verschillende ministers worden de maatregelen verder uitgewerkt. Dat geldt niet alleen voor de zojuist genoemde campagne, maar ook voor de actie rond de camera's op de probleemlijnen. In het rapport wordt met name geconstateerd dat het aanbrengen van camera's op probleemlijnen in het streekvervoer een goede maatregel is. Camera's bevorderen de sociale veiligheid. De verantwoordelijke decentrale overheden zijn hiermee nu stevig bezig. Deze actie op decentrale lijnen is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Ik neem mij echter voor om de Kamer nader te informeren over de vraag hoe het hiermee in de praktijk staat. Ik zal daarbij niet in de verantwoordelijkheid van provinciale en gedeputeerde staten treden, maar ik vind wel dat er op landelijk niveau zicht moet zijn op de manier waarop zich dit ontwikkelt.

De heer **Eski** (CDA): Ik dank de minister voor de toezegging. Wanneer krijgen wij de informatie?

Minister **Eurlings**: De komende zomer zal ik de Kamer een eerste schets leveren van de ontwikkelingen. Ik hoor van mijn ambtenaren nu dat het zelfs al eerder kan, maar laat ik het aan de veilige kant houden; uiterlijk deze zomer wordt de Kamer hierover nader bericht. Dit moet eerst

decentraal gebeuren en vervolgens moeten wij het in alle regio's inventariseren. Daar gaat enige tijd overheen.

Ik kom op het elektrisch rijden bij stations. Zoals terug is te vinden in het kabinetsstandpunt over het spoor, positioneert het kabinet ProRail als een publieke dienstverlener die zich focust op zijn kerntaken. Wij hebben daarover vaker gesproken. «Geen fratsen» riep de Kamer bij die gelegenheden. Dat is helder. Ik wacht een nader voorstel van ProRail af. Ik heb eerder gezegd dat de kerntaak van ProRail is, een goede dienstverlener te zijn. Wij hebben er maar één. Deze dienstverlener moet dienstverlenend zijn en efficiënt werken. Bij stations is echter stroomvoorziening aanwezig en rond de stations zijn parkeerplaatsen. Bovendien is er in daluren vaak sprake van overcapaciteit in de stroomvoorziening. Die overcapaciteit zou op die manier goed kunnen worden weggezet. Als ProRail in staat is om op een goede manier iets te doen aan het stimuleren van elektrisch rijden, dan zeg ik daar niet op voorhand nee tegen. Dat zeg ik ook niet tegen energiebedrijven die zeggen: met name wij zijn in staat om hierbij de helpende hand te bieden. Ik heb de eerste bijeenkomst van het Formule E-team meegemaakt. Veel partijen zijn daarover heel enthousiast, van de gemeente Amsterdam tot Natuur en Milieu en van de energiebedrijven tot de BOVAG. Dat enthousiasme is er breed. Als wij deze kring breder kunnen maken, vind ik dat prima. Dit mag echter ProRail niet te veel van zijn kerntaak afleiden. Mijns inziens is dat een goede middenweg.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister wil de plannen van NS en ProRail afwachten. Ik heb echter de indruk dat het allemaal niet heel vlotjes verloopt. Ik wil op dat punt graag gerustgesteld worden door de minister. Kan er even een check plaatsvinden? Wij moeten dit niet op de lange baan schuiven. Gaan NS en ProRail hiermee voortvarend genoeg en in onderlinge samenwerking aan de gang?

Minister **Eurlings**: Ik zal de Kamer hierover dit voorjaar, dus uiterlijk eind mei, nader informeren. De Kamer geeft mij op dit punt verschillende signalen. Ik ben hierover kritisch bevraagd. Men zei: voordat er iets gebeurt, moet de Kamer zich hierover kunnen uitspreken. Ik snap echter dat mevrouw Van Gent haast heeft. Zij zegt: als het goed kan binnen de «geen fratsen»-definitie, dan moet het niet te lang duren. Ik zal mij hierover met ProRail verstaan. Ik weet dat het Formule E-team probeert de verschillende acties te stroomlijnen. Er moeten niet alleen oplaadpunten zijn, maar die moeten ook door het hele land heen te gebruiken zijn. De situatie moet worden voorkomen waarin elke plaats zijn eigen systeem ontwikkelt, want dan krijgen wij te maken met een doodgeboren kind. Ik zal uiterlijk eind mei de Kamer nader berichten over mijn beeld op dit punt en op dat moment.

Ik kom op de adviestafels, zoals het IPO en SkVV. Er is gevraagd waarom de ov-autoriteiten daarbij niet aan tafel zitten. Ik neem de koepels zeer serieus, omdat zij ook de ov-autoriteiten vertegenwoordigen. In de korte tijd die beschikbaar is voor het beheersplan en het vervoersplan, is het heel moeilijk om een nog veel bredere kring te vormen. Het beeld is dat het IPO en SkVV de inbreng van de ov-autoriteiten dienen te verzamelen en dienen mee te nemen. Dat staat ook in het kabinetsstandpunt over de evaluatie van de spoorwegwetgeving. Zo zou het moeten functioneren. Over de vraag hoe het advies het beste kan worden vormgegeven, ben ik overigens nog in gesprek met de decentrale overheden. Wij kunnen kiezen voor een schriftelijk advies, maar ook voor een gespreksverslag, afhankelijk van de doorlooptijd. Ik zeg de Kamer toe om de inbreng van de decentrale overheden vanuit de adviestafels, hoe dan ook mee zullen sturen naar de Kamer. Dat moet de lijn zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is prima. Het IPO en SkVV moeten de inbreng van de ov-autoriteiten verzamelen en meenemen. Dat moet

echter wel helder zijn. Hierbij speelt soms het detailniveau een rol. Dat niveau wordt vervolgens wel eens vergeten op het hogere niveau. Ik wil dus dat hiervoor goede garanties zijn ingebouwd.

Minister **Eurlings**: Ik zal zelf nog eens een helder signaal geven dat de Kamer terecht verwacht dat die advisering inderdaad tot zijn recht komt en wordt meegenomen. Ik zeg de Kamer ook toe dat ik haar die advisering zal doen toekomen. Ik zei zojuist al dat wij nog even moeten kijken naar de vorm. Ik pak dit punt van mevrouw Van Gent dus serieus op.

Ik kom op de actuele gegevens over de toegankelijkheid van treinen. Ik heb de Kamer toegezegd om vóór de zomer met actuele informatie te komen. Aan die toezegging zal ik mij houden. Die informatie komt dus snel naar de Kamer.

Met het Vervoerplan NS 2010 en het overzicht van de door NS te leveren prestaties heb ik ingestemd nadat NS op mijn verzoek enkele ambities verder had opgeschroefd. Zes van de veertien ambitieniveaus voor 2010 liggen hoger dan in 2009. Zeven liggen op hetzelfde niveau. Verder is er één nieuwe indicator bijgekomen, namelijk vervoerscapaciteit in de spits. Daarover hebben wij het vaker gehad. Deze indicator beschrijft de kans voor een reiziger in een willekeurige trein in de spits op een zitplaats. Deze indicator vervangt de oude indicator van de zogenaamde geplande zitplaats en zitplaatskans. Dat is eerder met de Kamer besproken.

Een ambitieniveau dat naar aanleiding van gesprekken naar boven is bijgesteld, is het klantoordeel over op tijd rijden. Dat niveau moet dit jaar van 50% naar 52%. Een ander ambitieniveau dat is bijgesteld, gaat over informatie bij ontregeling. Dit gaat van 53% naar 55%. Verder gaat het ambitieniveau over informatie in de trein bij ontregeling (ongewogen) van 35% naar 40%. Ik hecht met name aan een betere informatievoorziening in de trein bij ontregeling. Ik heb eerder gezegd dat niets zo frustrerend is als niet weten waar je aan toe bent bij ontregeling. Als je dan niet weet waar je aan toe bent, kun je ook geen duidelijkheid verschaffen aan familie of vrienden, zodat zij niet weten wanneer ze je kunnen ophalen of wanneer je op een afspraak arriveert. Je weet dan vaak niet eens de oorzaak van de vertraging. Dat vergroot de irritatie behoorlijk. Als Nederlanders de oorzaak van de vertraging weten en als ze weten waar ze aan toe zijn, zijn ze best bereid om af en toe een portie ongemak voor lief te nemen. In 2010 doet NS nog ervaring op met de nieuwe prestatie-indicator reizigerspunctualiteit. Deze nieuwe indicator, waarin ook het aantal reizigers in de trein wordt meegewogen, is nadrukkelijk tot stand gekomen op advies van en in samenwerking met consumentenorganisaties. Ik zeg toe dat deze indicator volgend jaar al in het plan is opgenomen als hij voldoende blijkt te werken.

Het bijstellen van de informatieambitie van 36% naar 40%, na nadere discussie, betekent dat NS het behoorlijk beter moet doen dan het jaar ervoor. Ik voel echter direct mee met iedereen die zegt dat 40% weliswaar een dikke 10% bovenop de 35% van eerder is, maar dat het nog steeds weinig is. Ik snap die gevoelens. Daarom heb ik met NS afgesproken dat er een onafhankelijk onderzoek komt naar hoe het beter kan gaan. Daarbij moeten wij niet alleen de informatie in de trein zelf bezien, maar ook de hele informatieketen. Ik ben daar eens verder ingedoken. Er wordt hierbij toch vaak naar elkaar gekeken. Men zegt: we hebben onvoldoende informatie en kunnen die dus ook niet doorgeven. Waar ligt dat aan? Welke rol speelt ProRail hierin? Kan men beter samenwerken? Kan de informatie op een betere manier tot stand komen? Het onderzoek hiernaar zou ertoe moeten kunnen leiden dat dit percentage volgend jaar nog een stuk verder stijgt. Ik zeg er wel bij dat het in de huidige situatie nog een hele toer zal zijn voor NS om die sprong echt te realiseren. Het percentage ligt nu nog duidelijk onder de 40.



De heer **Samsom** (PvdA): Ik en een collega hebben de minister gevraagd om te bezien of de organisatie die de service van telefoonnummer 9292 organiseert, beter kan worden geïntegreerd in deze keten. De minister spreekt terecht over de hele keten. Daarbij zijn veel aanbieders betrokken en veel aanbieders dragen hierbij verantwoordelijkheid. Het gaat daarbij niet alleen om NS en ProRail, maar ook om lokale en regionale vervoerders. 9292 heeft daarin een aardige, maar niet zaligmakende positie. Ik vraag de minister om die nadrukkelijk te bezien. Laat hem eens onderzoeken of het misschien nog beter kan.

Minister **Eurlings**: Ik vind dit een belangrijke vraag. Hij is met veel nadruk gesteld. Ook andere woordvoerders hebben hierover gesproken. Deze suggestie is zeer welkom. Ik ga ervan uit dat de directeur van 9292 goed weet waarover hij het heeft. Hij zit namelijk in die keten en maakt de problemen mee. Ik heb begrepen dat wij van NS een reactie hebben ontvangen op de suggesties van 9292. Ik heb die reactie nog niet kunnen lezen. Ik zeg de Kamer echter toe, die reactie te gaan bestuderen en hierop zo snel mogelijk bij de Kamer terug te komen. Als er kansen zijn op dit gebied, zullen die absoluut een onderdeel vormen van verdere verbetering. De resultaten van het onafhankelijke onderzoek zullen ook naar de Kamer komen. Ik vind echt dat wij niet tevreden mogen zijn. Er is een stap vooruit gezet. Het gaat dit keer niet om één procentje, maar gewoon om een stap vooruit. Ik snap echter dat de heer Samsom vindt dat het nog steeds erg weinig is. Eigenlijk zou het niet leveren van informatie een uitzondering moeten zijn. Standaard zou de informatie gewoon moeten worden geleverd. Alle suggesties zijn welkom. De informatie over 9292 komt snel naar de Kamer.

Wij zullen conducteurs nogmaals wijzen op het belang van goede informatievoorziening bij vertragingen. Ik zal ook het gesprek tussen ProRail en NS over dit onderwerp beter op gang brengen. Ik zal er dus zelf bovenop zitten. Ik hoop ook dat de iPhone hierbij een rol kan spelen. Iedereen die met dat apparaat heeft gewerkt, wil niet meer anders, maar soms lukt het nog even niet. Op mijn ministerie ben ik de enige die er een heeft gekregen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De minister gaat toch geen reclame maken? Er hangt een nieuwe baan in de lucht. Ik voel het!

Minister **Eurlings**: Ja, een appel is gezond. Dit is een gevoelig onderwerp op mijn ministerie. Ik snap nog steeds niet waarom iedereen wel aan een BlackBerry wordt geholpen, maar niet aan een iPhone. Met dit soort apparaten kun je je direct zelf vergewissen van wat er aan de hand is, als 9292 en andere diensten goede informatie hebben. Hiermee wil ik overigens deze uitdaging niet wegschuiven, want ik blijf vinden dat ook gewoon via de conducteur en via de speaker continu de goede informatie moet worden geleverd. Dit onderwerp komt heel snel naar de Kamer terug, nog in mijn tijd als minister. Ik hoor zojuist van mijn ambtenaren dat we op het ministerie allemaal een iPhone krijgen. Steve Jobs heeft het goed voor elkaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Volgens mij gaat de BlackBerry eruit.

Minister **Eurlings**: Ja, terwijl wij het hier over betere informatie over en weer hebben. We gaan terug naar de postduif. De heer Eski heeft gevraagd hoe het zit met de verbinding tussen Dordrecht en Roosendaal. Het is de bedoeling dat tussen Dordrecht en Roosendaal en naar Vlissingen straks een extra intercity gaat rijden. Het gaat dus om meer kwantiteit en kwaliteit. Dat zit er wel in. Een punt van aandacht blijft echter de Benelux-trein na de HSL. Dat blijft moeilijk, omdat ik daarbij geen poot heb om op te staan. Ik kan niets afdwingen. Ik

blijf mij echter inzetten voor in elk geval een alternatief. Dat heb ik recent in België weer gedaan. Zo'n alternatief kan wel gepaard gaan met een overstap. Ik weet dat de SP-fractie vindt dat de Benelux-trein gewoon moet blijven rijden. Dat kan ik niet afdwingen. Er moet echter een redelijk alternatief zijn voor de standaardprijs. Volgens mij is dat ook een goede stok achter de deur waarmee kan worden voorkomen dat de tarieven rond de HSL te veel de pan uitrijzen. Als er een alternatief is, komt dat het evenwicht ten goede. Daaraan werk ik. Zodra hierover iets definitief is, laat ik dat de Kamer weten. Ik heb nu weer te maken met minister Vervotte. Met haar heb ik op zich een goed gesprek gevoerd. Zij is eerder minister geweest en nu is zij weer terug op haar post. Zij had een korte time-out; de mijne zal waarschijnlijk langer duren. Het hernieuwde contact smaakte echter goed. Ik hoop dat wij op dit punt iets bereiken.

Er is gevraagd hoe het zit met de bezetting van de Fyra, nu en in de toekomst. De Fyra wordt inderdaad nog niet erg stevig gebruikt. We zijn nog in afwachting van de nieuwe Italiaanse hogesnelheidstreinen, die ook echt met hoge snelheid over de HSL-Zuid gaan rijden. Het product en de dienstregeling zijn op dit moment nog verre van af. De grote meerwaarde komt pas aan de orde als straks met 300 kilometer per uur gekacheld kan worden. Dat is trouwens ook van belang voor de omwonenden, voor wie vele woordvoerders zich hebben ingezet. Men heeft gesproken over de geluidsoverlast. Nog steeds dringt het beeld zich op dat de geluidsoverlast redelijk in de te verwachten geluidslijn zal zitten als de hogesnelheidstreinen echt met hoge snelheid gaan rijden. Met name het traag rijden en het met andere treinstellen rijden, veroorzaken de problemen met de geluidsoverlast.

De voorstellen die de Kamer eerder heeft gedaan rond het nachtnet zijn aan NS overgebracht. NS zal nu in overleg met de betrokken decentrale overheden bezien of en, zo ja, onder welke condities, op de genoemde extra plekken een nachtnet kan worden gerealiseerd. In principe is dit iets dat speelt tussen regio's en NS, want dit is geen onderdeel van de concessie. Hetzelfde geldt voor Haarlem en Alkmaar, waarnaar mevrouw Van Gent vroeg. Ik houd de Kamer op de hoogte van de ontwikkelingen. Het ministerie probeert altijd randvoorwaarden te scheppen. In Brabant speelde bijvoorbeeld het probleem dat de combinatie van goederentreinen, passagierstreinen en onderhoud bijna verhinderde dat een nachtnet tot stand zou komen. Toen zijn wij als de wiedeweerga aan de slag gegaan om een en ander zo te kneden met de partners op het spoor dat de ruimte wél ontstond. Op die manier kon de regio vervolgens doorpakken. Zodra er iets nieuws te melden is over Alkmaar en Haarlem, zal ik dat de Kamer melden. NS is aan de slag gegaan met de suggesties die in de Kamer zijn gedaan. Dat is volgens mij een prima manier om met dit soort debatten om te gaan, waarvoor dank.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb gevraagd of het nachtnet wel kostendekkend is. Als die kostendekkendheid wel meevalt, met name afgezet tegen die van de treinen die overdag rijden, is dat een extra argument om zwaarder op het nachtnet in te zetten vanwege de verkeersveiligheid.

Minister **Eurlings**: Nachtnetten zijn vaak niet kostendekkend. Toch komen ze veel tot stand, omdat regio's ze gewoon van belang vinden. Ik weet bijvoorbeeld hoe gemotiveerd de gedeputeerde van Brabant was voor een nachtnet in Brabant. Hij is heel tevreden over de manier waarop het nu loopt. Het is de provincie vaak wat waard om dit samen met de vervoerder tot stand te brengen. Ook in de Randstad loopt het nachtnet goed. Toen ik Kamerlid was, heb ik er vaak gebruik van gemaakt. Ik was woordvoerder hoger onderwijs. Als bijvoorbeeld een ontmoeting bij het ISO in Utrecht wat langer duurde, kwam ik met het nachtnet toch nog thuis in Den Haag. In het zuiden van het land, mijn eigen regio, is nog geen nachtnet. Ik weet echter dat je op drie lange dagen in het jaar wel degelijk

nog midden in de nacht van Maastricht naar Valkenburg kunt reizen. Er wordt dus maatwerk geleverd. De regio vindt dat het bijvoorbeeld van belang is dat er met carnaval 's nachts treinen rijden. Dat vind ik een prima aanpak. Kostendekkend is het echter vaak niet. In de praktijk blijkt dat geen grote belemmering te zijn. Vaker is het een belemmering dat soms het railnet te vol is. Dan staan wij aan de lat om te bezien hoe wij die ruimte toch kunnen creëren.

De heer **Jansen** (SP): Dat het nachtnet niet kostendekkend is, snap ik ook wel. Ook de stoptreinen zijn echter in de verste verte niet kostendekkend. Je moet het nachtnet naar mijn mening in relatie daarmee zien. Als het nachtnet wat dat betreft te vergelijken is met de stoptrein, dan ben ik ervoor om alle ruimte die er 's nachts is, hiervoor te benutten. Het nachtnet biedt immers veel secundaire voordelen voor de reiziger.

Minister **Eurlings**: Ja, dat zouden wij kunnen doen, maar dan zouden wij het in de nieuwe concessie moeten opnemen. Op dit moment vallen deze nachttreinen niet onder de concessie. Ik kan zelf niet inschatten wat het opnemen daarvan zou betekenen voor de concessieverlening. Misschien maakt dat de financiële propositie van de Staat een stuk minder aantrekkelijk. Dit idee is echter op zich het bekijken waard. De concessieverlening is controversieel verklaard door de Kamer, dus het is voor mij hierbij nu niet gemakkelijk opereren. Ik heb de Kamer geschreven dat als ik voor vrijdag geen nieuw bericht krijg, ik niets anders kan doen dan de voorbereiding stopzetten. Dat maakt het allemaal ongewis. De Kamer is echter de baas. Als zij vasthoudt aan de controversieelverklaring, wat van mij niet hoeft, dan zal het al dan niet opnemen van de nachttreinen in de concessie iets zijn dat op het bordje komt van de volgende regering. Dan zou dit kunnen worden meegenomen. In de huidige concessie zit de nachttrein niet. Ik ben niet ontevreden over het feit dat dit toch tot stand komt, ondanks het feit dat de nachttreinen niet in de concessie zijn opgenomen. Wellicht moeten wij dit een volgende keer opnemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij steunen de minister volledig in dezen. Alleen de partij van de minister laat het er een beetje bij zitten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de discussie van deze ochtend over de controversieelverklaring niet voort te zetten.

Minister **Eurlings**: De Kamer is de baas. Ik wacht de besluitvorming hierover af. In de nieuwe concessieverlening zou dit soort dingen kunnen worden opgenomen, maar wellicht maakt dit de propositie zo veel ongunstiger, dat de Kamer zelf zal zeggen: laat dit maar aan de regio's en laten wij het maar op de huidige manier blijven doen. Ik onderstreep echter het belang van het nachtnet. In sommige buurlanden vallen op de weg per 100 000 inwoners veel meer slachtoffers dan in Nederland. De oorzaak ervan ligt vooral bij verkeer dat te maken heeft met uitgaan. Jongeren kruipen er, na een lange avond in de disco en behoorlijk onder invloed, toch in de auto. Ik ben het met de heer Jansen en anderen eens dat het nachtnet hiervoor een goed alternatief kan zijn. We voeren de druk op, want ik kom nu te spreken over de toiletten.

De heer **Aptroot** (VVD): Kunnen we even pauzeren, voorzitter?

De **voorzitter**: De heer Aptroot krijgt toestemming om de zaal even te verlaten.

Minister **Eurlings**: Hoe het ook zij, het onderwerp toiletten is een belangrijk onderwerp dat ik niet zal bagatelliseren. Daarom is samen met NS en ProRail een gedegen onderzoek gedaan. Van diverse partijen is de

visie gevraagd op het onderwerp en op het rapport in het bijzonder. Op basis van het rapport en de reacties willen wij nu een zorgvuldige beleidsafweging maken. Dat kost helaas iets meer tijd dan wij hadden verwacht. Dat is zo, omdat het resultaat goed moet zijn. Wij willen het gevoel hebben dat wij er het maximale hebben uitgehaald. Binnen enkele weken, dus nog dit voorjaar, zal de beloofde beleidsbrief met het rapport en alle reacties erop naar de Kamer worden gestuurd.

Over station Best wordt een discussie gevoerd tussen Best, NS en ProRail. Ook op dit punt kan het Rijk niets afdwingen. Ik heb echter naar aanleiding van de Kamervragen en het pleidooi van de Kamer op zeer hoog ambtelijk niveau een gesprek met de burgemeester van Best doen plaatsvinden. Daarin heb ik met hem afgesproken dat weliswaar voor het moment de IC-voorziening op 12 april stopt, maar dat alle voorzieningen ervoor, dus P+R, het verlengd perron en andere zaken, behouden zullen blijven. Dit in tegenstelling tot wat eerder de beleidslijn was. Door alle voorzieningen te behouden, kan Best bij de uitwerking van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) nadrukkelijk worden meegenomen. De burgemeester is tevreden met deze afspraak. Op die manier komt dit dus weer snel terug. Tijdens het spoeddebat dat in de plenaire zaal is gevoerd, was het meen ik voor veel Kamerleden prettig om te horen wat er de komende maanden op het beleidsterrein spoor allemaal staat te gebeuren. De uitwerking van het PHS komt snel. Daarin kan Best volop worden gewaardeerd. De discussie over Best krijgt dus een vervolg.

Ik kom terug op het zwaarwegende onderwerp van de toiletvoorziening op de stations. Ik heb al gezegd dat de Kamer hierover binnenkort een brief ontvangt. Bij het opstellen van het actieplan is gekeken naar de toiletvoorzieningen op stations en op alle plus-stations. Er zijn op de stations toiletten aanwezig, behalve op een beperkt aantal stations. De vier plus-stations waar geen toilet aanwezig is, worden van een toilet voorzien. Plus-stations zijn de middelgrote en grote stations. Ik schets hier de grote lijnen. Wij zullen op de details terugkomen in de brief die over een aantal weken naar de Kamer zal worden gestuurd.

Ik kom op het actieplan Groei op het spoor. Bij de start van het actieprogramma heb ik de Kamer toegezegd dat zij een midterm review zal ontvangen. Die heb ik op 19 februari naar de Kamer gestuurd. De belangrijkste conclusie daarin is, dat de recessie van grote invloed is op de reizigersgroei. De heer Samsom en anderen hebben hierover al gesproken. Verder wordt geconcludeerd dat het treingebruik gemeten in reizigerskilometers is blijven groeien, ook in tijden van recessie. Wij doen hierover vaak gemakkelijk, maar ik vind dit opmerkelijk en saillant. In 2007 was er sprake van een groei van 3%, in 2008 van 4,1%. In het eerste halfjaar van 2009 was de groei nog 1,8% en nu is die 1%. Daarentegen krimpt het wegverkeer met bijna 1%. Waar het wegvervoer dus wegzakt, neemt het vervoer over het spoor nog steeds toe. Het spoor groeit dus door, zowel in relatieve zin ten opzichte van de auto, als in absolute zin. In het Vervoerplan NS 2010 heeft de Kamer overigens ook kunnen lezen dat NS een flinke ambitie heeft. Men streeft ernaar om, ondanks de tijden van krimp, op heel korte termijn het aandeel van de trein ten opzichte van de auto van 9% naar 10% te brengen. De trein wint dus relatief terrein, ondanks het belang van de auto in absolute termen.

Verder is van belang om te melden dat de spoorsector samen met de andere overheden veel maatregelen heeft gerealiseerd. De besluitvorming over maar liefst 1688 P+R-plaatsen is afgerond. In totaal moeten het er 7500 worden. Daarover volgt snel nadere besluitvorming. Verder is de besluitvorming afgerond over 20 000 stallingsplaatsen voor fietsen. De weesfietsenaanpak werd in dertien gemeenten gehanteerd en is uitgerold tot de beoogde twintig gemeenten. Alkmaar, Breda, Enschede, Middelburg en Maastricht zijn eraan toegevoegd. Op vijf van de beoogde twintig stations is het wachten veraangenaamd. Tien ontwerpen voor stallingen zijn gereed, en ontwerpen voor Hilversum, Leiden, Barneveld

en Amersfoort zijn op een punt en een komma na klaar. De verbetering van de statische reisinformatie is afgerond. Op tien van de vijftig stations is de staat opgemaakt. Tachtig ambassadeurs zijn opgeleid en, het is werkelijk waar, 9000 senioren zijn voorgelicht. Ik zal de Kamer niet verhalen dat ik mijn wenkbrauwen heb opgetrokken toen dit werd gemeld als onderdeel van het groeiprogramma. Wij hebben hierover intern geanimeerde gesprekken gevoerd. Ik heb daarna echter geprobeerd om erachter te komen hoe zoiets precies gaat. En ik heb mij laten overtuigen. Voor mensen die met pensioen gaan en die tijdens hun werkzame leven de auto hebben gebruikt, is het van belang dat zij worden geleid naar de trein, om die daarna veelvuldig te gebruiken. Ouderenbonden werken hieraan mee en zijn hierover behoorlijk enthousiast. Deze voorlichting blijkt gewoon structureel resultaat te hebben. Extra treinen rijden intussen tussen Eindhoven en Deurne, tussen Amsterdam en Lelystad, tussen Lelystad en Schiphol en op een aantal regionale lijnen. Aan ex-studenten zijn 40 000 kaarten uitgereikt. Dat is niet niks. Op basis van deze resultaten is het bestaande plan vernieuwd. De maatregelen blijven zich richten op tijd, comfort, kwaliteit en prijs, omdat dit belangrijke elementen zijn bij de reizigerswaardering, zo blijkt uit het onderzoek van het KiM. Uiteraard is dit slechts de opmaat naar het grote werk. Dat grote werk zit in de planstudie. Afgesproken is dat in april de eerste besluitvorming rond OV SAAL moet plaatsvinden. Daarbij spreken wij echt over het grote bier. Dit is de aanloop om straks de zes intercity's gevuld te krijgen – ook zes stoptreinen zijn wenselijk – zodat die ook echt gaan rijden als we de viersporigheid hebben gerealiseerd. De komende twee jaar zal met het cluster en kennismakingsacties, waarin 27,1 mln. wordt geïnvesteerd, vooral de derde factor worden benadrukt, namelijk prijs. Zeker in een tijd van economische recessie is de prijs een belangrijk element. Een aantal maatregelen zal doorlopen, zoals het aanleggen van fietsstallingen en het realiseren van P+R-plaatsen, maar ook het verbeteren van wacht-ruimtes en de treintraining voor senioren. Een aantal maatregelen wordt geïntensiveerd, zoals die rond de i-teams, die de informatievoorziening op de stations op orde brengen. Zij visiteren stations en kunnen zeggen: dit en dat moet gewoon structureel anders, omdat mensen op dit station de weg kwijtraken. Verder is er sprake van extra treinaanbod en het uitbreiden van mobiliteitsbeleid. Ook is er een pilot rond het mobiliteitsmanagement in het mkb. Het totale budget hiervoor is 207 mln. De eerste twee jaar is 144,4 mln. beschikbaar of gereserveerd. Er is nog 62,6 mln. beschikbaar. Ik heb er bewust voor gekozen om het geld dat over is niet aan andere dingen te besteden, maar in te zetten voor extra maatregelen, omdat het zo belangrijk is dat wij de groei bij het spoor erin houden, ondanks de crisis. Als wij in deze crisistijd steeds meer mensen in de trein krijgen, zal die straks naar mijn overtuiging bovengemiddeld profiteren als de crisis voorbij is en het vervoer in den brede weer zal exploderen.

De heer **Jansen** (SP): Ik heb wat suggesties gedaan om het leven van de treinreiziger aangenaam te maken en daarmee meer reizigers te trekken. Ik heb gesproken over speciale acties om leegstaande stationsgebouwen te gebruiken voor winkeltjes met kaartverkoop. Daarvoor zijn nog volop mogelijkheden. Ik heb gesproken over het verminderen van de te overbruggen afstand voor de reiziger bij in- en overstappen. Daarvoor hoeven geen kostbare investeringen te worden gedaan, terwijl het wel extra gemak oplevert. Over schone stations heeft de minister een tijdje geleden al iets gezegd. Ik heb gezegd dat wij ervoor moeten zorgen dat de schoonmakers in dienst van NS zijn en onder fatsoenlijke arbeidsomstandigheden kunnen werken. Daardoor verbetert de continuïteit en groeit de motivatie. Daarop hoor ik graag een reactie van de minister.

Minister **Eurlings**: Gemakkelijk overstappen is inderdaad van belang. Dit gemak wordt zo veel als mogelijk nagestreefd. Grote stromen overstaprei-

zigers in intercity's moeten slechts even het perron hoeven oversteken, waarna de reis naadloos doorloopt. Er is hierbij echter één disclaimer. Om de capaciteit zo groot mogelijk te maken en om zo veel mogelijk treinen te kunnen laten doorrijden, is het soms nodig om dit in het wisselnetwerk bij het emplacement anders in te regelen, om te voorkomen dat treinen elkaar moeten kruisen. Voor dat kruisen moet namelijk minutenlang ruimte beschikbaar worden gehouden, waardoor andere treinen niet kunnen passeren. Daardoor kunnen in de spits mogelijk minder treinen worden geaccommodeerd. Dat is de enige mits die bij het overstapgemak gemaakt kan worden. Hierover hebben wij eerder gesproken. Op deze manier kan vaak veel extra ruimte worden gecreëerd. ProRail heeft onderzocht hoe je het maximale eruit kunt halen. Ik ben het echter met de heer Jansen eens als hij zegt dat de grote stromen overstapreizigers als het enigszins mogelijk is dicht bij elkaar moeten aankomen. Zeker als wij straks de viersporigheid hebben gerealiseerd en veel meer capaciteit op het spoor hebben, moet dit altijd te doen zijn. Ik spreek dus over de regel, maar ik hoop dat de Kamer ook begrip heeft voor de uitzondering daarop. Het zou doodzonde zijn als wij vanwege overstapgemak in de spits minder treinen kunnen accommoderen dan wat op deze creatieve manier mogelijk is.

De heer **Jansen** (SP): Ik constateer dat het omloopprobleem buiten de spits het grootst is. Dan zouden rytuigen eigenlijk afgerangeerd moeten worden. Dat gebeurt niet. Het is voor de NS een besparing om dit wat later te doen. Ik constateer verder dat op een aantal stations mensen verder moeten lopen dan nodig is. De oplossing hiervan vereist geen investering, alleen een iets andere opzet van de exploitatie bij het voorrangeren van materieel op de stations. Waarom gebeurt dit niet?

Minister **Eurlings**: Volgens onze informatie is NS daar redelijk goed mee bezig. Ik zal uw signaal doorgeven aan de Nederlandse Spoorwegen, die hiervoor de eerste verantwoordelijkheid heeft. Als u concrete situaties kunt aanleveren die u een doorn in het oog zijn, lever mij die gewoon aan. Zo heb ik ook altijd met de heer Roemer en met anderen gehandeld. Als u mij de info rechtstreeks geeft, kan ik deze zo specifiek mogelijk doorspelen. Ik zal de NS vragen om daarop nader terug te komen. Dit lijkt mij de beste manier om hiermee om te gaan. Ik neem uw signalen serieus. Als u ze even doorspeelt, komt de reactie erop vast binnenkort. Waarom is het schoonmaakpersoneel niet in dienst van NS? De keuze hiervoor ligt bij NS. De inhuur van schoonmaakpersoneel staat niet in de concessie. NS heeft hierin beleidsvrijheid. Wat is de situatie? NS huurt via NedTrain de schoonmakers in. NS concentreert zich op het laten rijden van de trein en laat het schoonmaken over aan het bedrijf dat daarin gespecialiseerd is. Wat betreft de vragen over de staking begeef ik mij enigszins in het vaarwater van de door mij zeer gewaardeerde collega Donner. Laat ik het volgende zeggen. De stakende schoonmakers vragen verbeterde arbeidsomstandigheden, meer waardering en loonsverhoging. Op zich krijgen deze mensen altijd onze sympathie. Mensen kunnen altijd opstaan voor betere omstandigheden, maar het gaat hierbij om een arbeidsconflict tussen werkgevers en werknemers. We kunnen daar nooit in treden. Zo hebben wij het in ons land geregeld. Dit soort conflicten speelt op tal van momenten. Ik heb wel begrepen dat een en ander nog niet ten koste is gegaan van de veiligheid in treinen en op perrons. Dat vind ik wel van belang, omdat ik anders een probleem heb, en wij allemaal. Ik let hier dus scherp op. Hierop focus ik vanuit mijn verantwoordelijkheid. Ik heb begrepen dat de Kamer over de staking al enkele malen met minister Donner en met minister De Jager van Financiën heeft gesproken.



De heer **Jansen** (SP): Ik vind de reactie van de minister niet helemaal adequaat. De Nederlandse Staat is 100% eigenaar van de Nederlandse Spoorwegen en van alles wat daaromheen zit. Wij hebben kortom een dubbele verantwoordelijkheid. Ik vind dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich niet te gemakkelijk hiervan moet afmaken.

Minister **Eurlings**: De structuur van mijn karakter is niet zo dat ik mij gemakkelijk van dingen wil afmaken. Wel houd ik ervan om te zeggen hoe dingen feitelijk geregeld zijn. Ik hoop niet dat dit ooit nodig is, maar als ik de NS een boete moet opleggen omdat dingen niet goed gegaan zijn, doe ik dat ook. Dan kun je evengoed zeggen dat de Staat de aandeelhouder van dat bedrijf is en dat dit dus vestzak-broekzak is, waardoor de Staat in zijn eigen vlees snijdt. We hebben NS bewust zo gepositioneerd dat het een zelfstandig functionerend bedrijf is dat bedrijfsmatig moet opereren. Ik kijk even terug op de zojuist gevoerde discussie over het nachtnet. De politiek in den brede zou er natuurlijk voor kunnen kiezen om in een concessie heel specifieke afspraken te maken over het schoonmakend personeel. Dat zal invloed hebben op de financiële karakteristiek van de afspraken die je maakt. We hebben nu te maken met de afspraken die in het verleden gemaakt zijn. Ik constateer dat er feitelijk beleidsruimte voor NS is. Ik ga redelijk ver als ik zeg dat ik sympathie heb voor schoonmakers die hun omstandigheden willen verbeteren en daarvoor aandacht vragen. Ik juich toe dat de heer Meerstadt zelf namens NS heeft aangegeven dat hij naar de arbeidsomstandigheden van de schoonmakers zal kijken. Daarmee heeft ook de NS duidelijk gemaakt niet doof te zijn voor de geuite signalen. Maar er is nu een conflict en daarbij past het de politiek gewoonlijk om er niet direct in te springen. Zij moet dit eerstens een zaak tussen werkgever en werknemer laten zijn. Ik begrijp dat de Kamer hierover enkele malen met mijn collega's van SZW en Financiën heeft gesproken. Ik zeg dit omdat minister Donner tijdens die debatten heeft aangegeven dat de overheid publieke en private taken niet met elkaar moet vermengen.

Wat betreft de stakingsbreking en de mogelijkheden en onmogelijkheden van de aandeelhouder in het vennootschapsrecht volgens de WAADI, verwijs ik naar mijn collega's van SZW en Financiën. Anders ga ik buiten mijn boekje en spreek ik over zaken die niet in mijn portefeuille zitten. Ik heb mijn sympathie voor de schoonmakers uitgesproken en trouwens ook mijn sympathie voor de heer Meerstadt, die heeft duidelijk gemaakt dat hij niet doof is voor de signalen van de schoonmakers. Ik hoop dat men er snel en goed uitkomt. Ik zal scherp blijven toezien op de veiligheid. Als die in het gedrang komt, heb ik in mijn verantwoordelijkheid een probleem. Dan zal ik zelf aan de bel trekken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over het laatste punt zijn volgens mij al afspraken gemaakt tijdens de acties. Wij hebben een debat gehad met minister De Jager en minister Donner. Minister De Jager heeft nadrukkelijk aangegeven dat dit in algemene zin – zo zei hij het ook – in een aandeelhoudersvergadering aan de orde kan worden gesteld door de grootaandeelhouder. Ook minister De Jager maakte zich zorgen over de neerwaartse spiraal van de arbeidsomstandigheden, in mindere mate wellicht ook van de arbeidsvoorwaarden. De uitbesteding betekent gewoon dat de uitbestedende partij zegt dat zij er verder niets mee te maken heeft. Het gaat natuurlijk ook om de voorwaarden waaronder je dat doet. Naar aanleiding van dit debat heeft de Kamer een motie aangenomen, waarin de regering gevraagd wordt om dit aan te kaarten en om met NS en Schiphol Group te overleggen en zo snel mogelijk een goed einde te maken aan dit conflict. Ik stel mijn vraag aan minister Eurlings zo indringend, omdat ik mag aannemen dat hij daarbij vanuit zijn verantwoordelijkheid betrokken is.

Minister **Eurlings**: Juist vanwege dit argument heb ik niet alleen de minister van Sociale Zaken genoemd, maar ook de minister van Financiën. De laatste is aandeelhouder van NS. Hij zal dit onderwerp te berde moeten brengen tijdens de aandeelhoudersvergadering van NS.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er is sprake van een misverstand. De minister van Financiën moet dit in algemene zin aankaarten, maar nu gaat het om dit concrete conflict. Ik begrijp heel goed, ook als oud-vakbondsbestuurder, dat je onderhandelingen niet in de Tweede Kamer voert. Maar in de aangenomen motie is wel aangegeven dat er overleg moet plaatsvinden en dat het kabinet daarop een beetje moet aandringen.

Minister **Eurlings**: Prima, u weet dat wij moties altijd, in elk geval materieel, uitvoeren. Dat doen wij met graagte. Ik heb nog niet de conceptreactie op de motie gezien. Ik zal ervoor zorgen dat deze gegevens er snel komen. Ik heb begrepen dat er morgen weer een debat met minister Donner is. Ik ga er zomaar van uit dat de regering uw motie zal uitvoeren. Ik zal dit met bovengemiddelde interesse volgen. Dit spreekt voor zich. Ik vraag u om een beetje begrip, niet alleen voor het feit dat wij niet in een arbeidsconflict moeten treden, maar ook voor het feit dat ik niet met mijn collega's in een arbeidsconflict wil verzanden. Ik moet hun portefeuille een beetje respecteren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het zou wel helpen als u ze een beetje zou aanmoedigen. Daar vraag ik om.

Minister **Eurlings**: Ik zal er mijn best voor doen. De heer Eski heeft mij vragen gesteld over de shuttle-service naar bedrijventerreinen. Shuttle-services naar bedrijventerreinen zijn opgenomen in het actieplan. Deze maatregel wordt op dit moment verder uitgewerkt. Ik wil daarbij de suggestie van de heer Eski meenemen. Ik zeg daarbij wel dat de eerste doelgroep de mensen zijn die op het bedrijventerrein werkzaam zijn. Zou je meer vliegen kunnen vangen, dan zouden wij natuurlijk gek zijn als wij dit niet zouden doen. Ik zal hier dus nadrukkelijk naar kijken. Het belang van de shuttle-service spreekt voor zich, maar toch is er te vaak te weinig aandacht aan besteed. Als je mensen uit de auto wilt krijgen, moet je niet alleen denken van station naar station, maar moet je denken van deur tot deur, van iemands huis naar het kantoor waar hij werkt. Vaak zie je dat het niets is met het openbaar vervoer tussen het station en het bedrijventerrein. Daarom proberen we dit aan te zwengelen. Wij doen dit samen met het bedrijfsleven, dat in het kader van de Taskforce mobiliteitsmanagement van Lodewijk de Waal meer dan in het verleden probeert om opties en keuzevrijheid te bieden. Wat is de relatie tussen het vergroten van het aanbod en van de toename van het aantal reizigers? Uitbreiding van het treinaanbod is van belang. De vraag naar openbaar vervoer per trein is vaak latent. Vergroting van het aanbod kan leiden tot concreet extra gebruik. Ik heb dit ook in mijn eigen regio gezien. Daar zijn we van een halfuursdienst naar een kwartiersdienst gegaan. Ik neem vaker dan vroeger de trein, omdat ik niet meer op de klok hoeft te kijken en gewoon naar het station ga. Er komt telkens toch heel snel weer een trein. Hiermee bied je een ander product aan. Daarom ben ik ook zo enthousiast over de metroachtige verbinding. Ik geloof echt dat dit de trein aantrekkelijker maakt. Natuurlijk moet je altijd bekijken of dit betaalbaar blijft en of een vervoerder wel de treinen wil gaan rijden. Extra treinen in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer inleggen is alleen zinvol als er ook een markt is. Daarom hebben wij tot het kortetermijnactieplan besloten. Wij willen het vervoer blijven aanzwengelen om dadelijk, als de viersporigheid er komt, de vervoerders de markt te bieden die zes intercity's en zes sprinters per uur echt

mogelijk maakt. Met het actieplan is een aantal extra lijnen mogelijk gemaakt. Ook de komende jaren is hiervoor nog zo'n 10 mln. beschikbaar. Ik kom te spreken over de fietsenstallingen. 20 mln. is toegevoegd aan het programma Ruimte voor de Fiets. Gemeenten die de fietsenstallingen bij stations willen uitbreiden, kunnen in aanmerking komen voor gelden uit dit programma. Voor het bestaande programma zit er nog genoeg geld in. Rond de zomer kom ik met de nieuwe actie – «visie» klinkt zo vaag, het is meer een aanpak – rond de fietsenstallingen in de toekomst. Dit hebben staatssecretaris Huizinga en ik toegezegd, toen wij hierover eerder met de Kamer debatteerden. Het is wel nieuw beleid. Misschien is het onderwerp eigenlijk voorbehouden aan mijn ambtsopvolger. Ik hoop zomaar dat de Kamerleden het mij, vanwege het belang ervan en vanwege de Kamerbrede steun voor dit onderwerp, toch toestaan om dit nieuwe beleid vorm te geven.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als het gaat over fietsen is het altijd goed.

Minister **Eurlings**: Kijk eens aan. Dat is een mooi signaal. We pakken dus gewoon door op dit punt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Fietspaden oké, zou ik zeggen.

Minister **Eurlings**: Kijk eens, weer een mooi stuk asfalt. Het gaat echt nog wat worden. Asfalt hoeft niet lelijk te zijn. Dat geldt ook voor het asfalt van het fietspad.

Naar de subsidie voor fietsroutes wordt in het kader van de mobiliteitsaanpak gekeken.

In het actieplan heeft voor- en natransport een zeer voorname plaats. Er is 30 mln. beschikbaar voor P+R-plaatsen. Vervolgens komen er 7500 tot 10 000 extra parkeerplaatsen rond het station. Er is in het actieplan zo'n 20 mln. beschikbaar voor fietsenstallingen. In totaal is daarvoor nog veel meer geld beschikbaar. Fietsenstallingen zijn dus een kernpunt van onze aanpak.

De kennismakingsacties zijn een belangrijk onderdeel van het actieplan. Door goedkopere kaartjes aan te bieden laten wij treinreizigers kennismaken met de trein. De kaartacties bij de NS kunnen een belangrijke boost geven aan de groei. Het gaat hierbij om acties van Kruidvat en Blokker, de lentetoeer en de zomertoeer. Deze kaartjes zijn nu weer geldig op het hele treinnet. Gelukkig zijn de problemen hiermee snel opgelost. Ik ben blij dat ik dit de heer Eski kan berichten. Deze acties zijn belangrijk, omdat mensen hierdoor de trein beter tussen de oren krijgen.

Van de ov-kaart voor afgestudeerden zijn er 40 000 uitgereikt. Mensen hebben deze kaart dus echt opgehaald. Dit geeft toch aan dat er enthousiasme voor is. Als een afgestudeerde door zo'n studentenkaart-plus in het eerste jaar dat hij gaat werken de trein veelvuldig gebruikt, blijft hij dat ook in de jaren daarna doen. Dan verdienen wij het geld van de studentenkaart, waarvoor ook de NS aan de lat staat, dubbel en dwars terug. Ik dank NS voor zijn medewerking. Van deze kleine investeringen verwachten wij veel rendement. De heer Aptroot heeft vast nog geen kinderen in de betreffende leeftijd, maar als hij ze mocht hebben, zouden ze vast zeggen: pa, houd die kaart overeind, want wij zijn er enthousiast over.

De heer **Aptroot** (VVD): Mijn kinderen zijn de leeftijd van studenten al ver voorbij. Zij zitten niet zo ver af van de leeftijd van de minister. Zij zeggen ook wel eens dat het allemaal wel goed is met deze kaart. Mijn vraag aan de minister en ook aan mijn kinderen is om dit positieve oordeel te ondersteunen met wat feiten. Als wij de stukken lezen, krijgen wij de indruk dat het allemaal mooie acties zijn, maar dat de ontwikkeling van de

economie meer invloed heeft op allerlei vervoer dan al dit soort acties. Deze acties kosten ontzettend veel geld, dat we graag anders, bijvoorbeeld voor spoor zouden willen inzetten. Ik stel deze vraag ook namens mijn kinderen.

Minister **Eurlings**: Neem het compliment nu eens ruimhartig in ontvangst dat ik u zoveel jonger had ingeschat.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben ook jong. Het een sluit het ander niet uit.

Minister **Eurlings**: Dat is waar. Wie jong begint ...

Hoe het ook zij, ik zal richting een volgend debat over spoor nog eens nadrukkelijk ingaan op analyses op dit punt. Het KiM heeft hier onderzoek naar gedaan en heeft net aangegeven dat je door kortdurende prijsacties een vrij langdurende gedragsverandering en mobiliteitsverandering kunt bewerkstelligen. Ik kom hier graag op terug. Ter voorbereiding op een AO over spoor zal ik met een brief komen waarin ik inga op uw vragen.

Wij doen veel aan het probleem van de weesfietsen. Dat is niet alleen een zaak van de gemeentes. Wij investeren flink in het weghalen van weesfietsen. De fietsenstallingen zijn geen Oost-Europese staalfabrieken, hoewel deze in Oost-Europa ook steeds minder voorkomen. India maakt nu zijn entree. We moeten de weesfietsen niet laten staan. Ze ontnemen reizigers namelijk de ruimte om een fiets te plaatsen. We hebben het handboek weesfietsen opgesteld en verspreid onder gemeentes. We hebben de kennis gebundeld en weesfietssteams zijn ingezet. Zij zijn aan de slag gegaan in Alkmaar, Amersfoort, Breda, Enschede, Heerlen, Maastricht, Middelburg, Haarlemmermeer, Heerhugowaard, Roosendaal, Schiedam, Sittard, Geleen en Woerden. Dit lijkt wel de opsomming uit de GAMMA-reclame van een jaar of tien, vijftien geleden! Als meer gemeentes willen meedoen, is dat mogelijk. Deze lijst is niet definitief. We willen op deze manier verdergaan. Het is goed dat gemeentes hier zo actief op ingaan.

Het verzoek uit de Kamer over de verantwoording FENS-gelden is deze week ontvangen. Ik kom hierop zeer binnenkort terug, zeg ik tegen de heer Aptroot.

De heer Eski vroeg hoe groot de kans is dat een reiziger een conducteur treft. Ook wilde hij weten hoe het zit met protocollen bij overlast. De «trefkans conducteur» heeft inderdaad dezelfde grenswaarden als vorig jaar. We hadden deze trefkans liever verder opgeschroefd. Het probleem is alleen dat in 2009 deze waarde niet is gehaald. Dit is een van de uitzonderingen; hier is het niet zo goed gegaan als wij vorig jaar hadden gehoopt. Desondanks houden wij vast aan de waarde van vorig jaar. Er zal dus een tandje bij moeten. Daar zal veel voor moeten gebeuren. Het is nu aan de Nederlandse Spoorwegen om de conducteurs aan te sporen meer rondjes te maken, niet zozeer om de kerk heen, als wel tijdens de rit door de trein heen, op en neer.

Het is bij overlast voor conducteurs noodzakelijk om in het kader van de protocollen de-escalerend op te treden en hulp in te roepen van service- en veiligheidsteams, zodra dat noodzakelijk is. Dit gebeurt via de Veiligheidscentrale van de NS. We hebben veel discussies gehad over de veiligheidsteams. Er is samen met NS besloten om meer opgeleide mensen aan te stellen dan eerder de bedoeling was. Tot nu toe zijn de beelden daarover positief. Ik houd de Kamer daarvan graag op de hoogte. Ik kan bovendien melden dat NS en Schiphol willen dat er bemiddeling komt in het cao-conflict tussen schoonmakers en hun werkgevers. NS en Schiphol willen hierin een actieve rol spelen. Dat vind ik een positief signaal. Dit vergroot mijn hoop dat we hier snel uitkomen. Dit is niet alleen voor de schoonmakers van belang, maar ook voor de kwaliteit van het totale ov-product.

De **voorzitter**: Ik geef de Kamerleden in tweede termijn een spreektijd van één tot twee minuten.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Ik ben er erg blij mee dat de minister heeft toegezegd dat in april de campagne over waarden en normen begint. Ik juich dit van harte toe.

We hebben net over streekvervoer gesproken. NS heeft twee weken een onderzoek gedaan naar onveiligheid in het streekvervoer. De minister heeft gezegd dat hij in zijn brief zal ingaan op mijn verzoek en op een van de aanbevelingen, namelijk om camera's in te zetten, met name op bepaalde probleemlijnen. Ik hoop dat de minister dit wat breder oppakt. Het gaat natuurlijk niet alleen om camera's. Ik zou willen dat regionale of provinciale ov-autoriteiten de aanbevelingen van de Taskforce oppakken en heel serieus aan het werk gaan met de veiligheid in het streekvervoer. De signalen zijn erg verontrustend.

De minister vertelde net dat conducteurs beschikken over duidelijke instructies over hoe zij moeten handelen bij een dreigend conflict. Dat is prima, maar ik krijg ook het signaal dat sommige conducteurs niet optreden als een conflict of onveiligheid dreigt. Ik wil dit even aankaarten, opdat er meer werk van wordt gemaakt. Reizigers voelen zich onveilig als zij zien dat conducteurs niets doen tegen conflicten of ze gewoon vermijden.

Mijn laatste punt gaat over het in control statement. Dit is vakjargon voor de verklaring dat het spoor winterklaar is. Ik heb van de minister begrepen dat de aannemers bevestigen dat dit in orde was. Kan de minister nu of later, in een brief, toelichten welke aannemers daarbij betrokken zijn?

De heer **Jansen** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik denk dat wij het over de essentie wel eens zijn. Ketenintegratie is bijvoorbeeld heel belangrijk. Mij valt wel regelmatig op dat de ketenintegratie bij concrete situaties nog wel eens te wensen overlaat. De nieuwe railverbinding tussen Utrecht Centraal en de Uithof wordt bijvoorbeeld naast het spoor aangelegd en wordt niet geïntegreerd in de viersporigheid richting Houten die er al komt. Als er wel was geïntegreerd had je veel meer kwaliteit voor de reiziger kunnen bieden, waarschijnlijk voor nog minder geld ook. Maar er zit een knip tussen regionaal vervoer en landelijk vervoer, ook bij ProRail. We zullen de minister wat voorbeelden aanleveren over het ongemak van zinloos in- en overstappen. Kunnen we leegstaande stationgebouwtjes op voorstadstations en in kleinere plaatsen niet beter benutten door winkels te combineren met kaartverkoop?

De minister zegt dat hij niet weet hoe hij wisselverwarming moet regelen met de aanstaande bezuinigingen. Ik had uit het experiment juist begrepen dat wisselverwarming op termijn zelfs goedkoper en betrouwbaarder is. Misschien kun je wisselverwarming 's zomers zelfs gebruiken om te koelen als de rails te zeer uitzetten. Kortom, deze techniek biedt gewoon potentie uit het oogpunt van bedrijfszekerheid en milieueffecten. Ik heb in mijn eerste termijn een vraag gesteld over de perspectieven van de Maaslijn op de langere termijn. Ook daarop zou ik graag een reactie krijgen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben blij met een aantal toezeggingen. Informatie over de beloningssystematiek krijgen wij heel binnenkort per brief. De minister gaat ook informeren of het systeem van elektrische deelauto's bij stations nu soepel en voortvarend wordt aangepakt. Dat lijkt mij prima.

Nagegaan wordt ook of de positie van decentrale overheden wel sterk genoeg is en of IPO en SkVV daarmee wel voldoende rekening houden. Het lijkt mij van groot belang dat dit gebeurt.

Ook over de toiletten worden wij binnenkort nader geïnformeerd. Hierover wordt altijd wat lacherig gedaan, maar het is natuurlijk wel een serieus probleem. Dan zie je ook maar dat klantvriendelijkheid van top tot teen gaat. Bij bestellingen moet je daarmee rekening houden. Ik heb nog een vraag gesteld over de toegankelijkheid voor gehandicapten. Ik heb ook een vergelijking gemaakt met een overleg vorige week. In een iets ouder rapport van NIVEL staat dat het gebruik van het openbaar vervoer door mensen met een handicap afgenomen is, van 40% naar 25%. De helft van die 25% is bovendien ontevreden over wat zij aangeboden krijgen en over de toegankelijkheid. Dat is natuurlijk best ernstig. Zijn hierover actuele gegevens beschikbaar? Op eerdere vragen van mij en van een woordvoerder van de CDA-fractie heeft de minister gezegd dat hij ook gaat kijken naar tussentijdse oplossingen ten behoeve van de toegankelijkheid, zolang die treinstellen niet goed toegankelijk zijn. Ik hoop dat minister Eurlings voor morgen – met zijn iPhone is een telefoontje zo gepleegd – nog even met minister Donner en/of minister De Jager belt over de schoonmakers bij NS en Schiphol.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik denk dat de trein erg aantrekkelijk wordt als niet alleen NS-fietsen als aanvullend vervoer op de stations staan, maar ook alle Tesla Roadsters. Ik zie hier met genoegen naar uit. Ik dank de minister voor zijn toezeggingen. Een vraag van mij is niet beantwoord, namelijk die over het terugbrengen van de dienstregeling Amsterdam–Leiden–Den Haag–Rotterdam. Daar voelt de VVD niets voor, maar als dit serieus wordt overwogen willen wij hierover graag eerst informatie van de minister krijgen en erover praten. Als de minister dat toezegt, zijn wij verder tevreden.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Al mijn vragen uit de eerste termijn zijn beantwoord. Ik laat het hier dus bij.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Met dank stel ik vast dat de leden over het algemeen tevreden zijn over mijn beantwoording. Er is nog wel veel werk aan de winkel, omdat de beantwoording van een behoorlijk aantal vragen bestaat uit brieven die ik nog zal sturen. We hebben de komende maanden dus nog wat te doen. Inderdaad probeer ik zo snel mogelijk de campagne rond normen en waarden te starten, mijnheer Eski. Het belang daarvan kan niet onderschat worden. Ik zal er nader over berichten als de definitieve besluitvorming heeft plaatsgevonden. Dit voorjaar, hopelijk in april, beginnen wij gewoon. Ik moet formeel altijd zeggen dat de decentrale concessieverleners gaan over de veiligheid in het streekvervoer. Ik heb altijd geprobeerd om een minister te zijn die zich daar niet te gemakkelijk achter verschuilt. Ik vind dat er wel zicht moet zijn op wat er in dit land allemaal gebeurt op dit punt. Ook de heer Eski wordt hierop aangesproken als hij door het land trekt. Daarom zal ik bij het Nationaal Mobiliteitsberaad aan de decentrale concessieverleners melden dat de Kamer graag zo veel als mogelijk een inventarisatie krijgt van de extra maatregelen op het vlak van de veiligheid die overal in den lande, ook in het decentraal ov, worden genomen. De heer Eski sprak over de camera's, maar ik zal het signaal uitzenden dat men breder moet kijken naar wat er extra gebeurt. Ik hoop en verwacht – wie zou er wat op tegen hebben? – dat decentrale overheden best genegen zijn om deze informatie aan ons door te geven. Ik blijf wel zeggen dat de eerste politieke verantwoording dient plaats te vinden in de provinciale parlementen, in de provinciale staten, waar de verantwoordelijke gedeputeerden hierop door de volksvertegenwoordiging worden aangesproken. Ik ben dus bereid om mijn toezegging aan de heer Eski te verbreden.

Ik ben het ermee eens dat conducteurs vaker in de buurt van de reiziger moeten zijn. Daarom heb ik de opmerking over 60% gemaakt. Conduc-



teurs moeten meer door de trein lopen. NS zal daar zijn best voor doen. Tegelijk komt er natuurlijk een moment, als het echt te onveilig wordt, waarop de mensen die hiervoor speciaal zijn opgeleid, worden ingevlogen. Als het echt heel onveilig wordt, kan het zijn dat het serviceteam de boel moet aanpakken. Maar in het algemeen vind ik ook dat de conducteur zelf meer in beeld moet komen. Het moet geen uitzondering zijn dat je een conducteur tegenkomt. Daarvoor wordt de extra inspanning gedaan.

Voor de beantwoording van de vraag van de heer Eski over het in control statement citeer ik pagina 5 uit het rapport van Twynstra Gudde. «De voorzorgsmaatregelen voor infrastructuur bestaan uit checken, testen en indien nodig versneld herstellen van kritische infrastructuur (waaronder wisselverwarming). In oktober en november 2009 hebben alle regio's van ProRail en alle Proces Contract Aannemers het In Control Statement afgegeven. Daarmee geven zij aan dat de infrastructuur winterklaar is en voldoet aan de vooraf gestelde eisen. De uitvoering daarvan is geactiveerd.» Ik heb alle verbetermogelijkheden en wenselijkheden op dit punt genoemd. Ik heb net het hele rijtje genoemd. Wij moeten gewoon constateren dat ondanks het feit dat de maatregelen in 2006 zijn uitgevoerd, het spoorstelsel onvoldoende crashbestendig is. Daarom zijn die extra maatregelen in het leven geroepen. De review wordt zo snel mogelijk naar de Kamer gestuurd. In mei zal deze worden uitgevoerd. We zullen daarna moeten terugkomen op de vraag of het gebeurd is en of dit voldoende is. Daar gaat het om. Het gaat niet alleen maar om een checklist, maar ook om de vraag of het spoorstelsel nu echt crashbestendig is. Daarom heb ik in het plenaire debat ook gezegd dat ik vind dat het op deze manier echt niet meer kan. De spoorsector heeft dit ook onderschreven.

Ook de heer Jansen heeft nog een aantal vragen gesteld. De groene wisselverwarming kan goedkoper. Ik hoor luid en duidelijk een voicemailbericht op de telefoon van een van mijn ambtenaren. Dat krijg je als je geen iPhone hebt. Baggerapparatuur!

De heer **Aptroot** (VVD): De minister weet toch dat in Groot-Brittannië allerlei politici geschorst zijn en uit de partij worden gegooid als zij voor een bedrijf werken tijdens de uitoefening van hun politieke ambt?

Minister **Eurlings**: Over sommige producten kan de passie zo groot zijn dat je niet voor het bedrijf hoeft te werken om er ongevraagd reclame voor te maken. Je kunt iedereen het beste. Daar ben je soms heel altruïstisch in. Laat de heer Aptroot de iPhone van zijn linkerbuurman, de heer Samsom, eens uitproberen. Of die van zijn rechterbuurvrouw, mevrouw Van Gent; ook zij heeft er een. De heer Aptroot zal snel overtuigd zijn van de iPhone. Ik krijg nu een sms met de vraag hoe laat ik mij op het Plein zal vervoegen. Ik probeer vaart te maken.

De groene wisselverwarming kan goedkoper en betrouwbaarder zijn, zo zegt de heer Jansen. Als dat zo is, zal de verhouding tussen kosten en baten positief zijn en zal ik volop ondersteunen dat wij die kant opgaan. Maar dit moeten we wel eerst met elkaar bezien. Het punt van de heer Jansen wordt positief opgenomen, maar dit moet wel nog gaan blijken. De vraag van de heer Eski over de protocollen van conducteurs bij agressie heb ik zojuist al beantwoord. Inderdaad moeten deze veel meer in beeld komen, maar als er echt stevige agressie is, kan het niet de bedoeling zijn dat een conducteur alleen, onvoldoende geëquipeerd of met te weinig mankracht moet reageren. Het veiligheidsteam moet er dan direct aankomen.

De heer Jansen heeft verder gesproken over viersporigheid bij Utrecht. Hij heeft gesuggereerd om heavy rail en lightrail te integreren. Het is niet altijd beter om deze twee systemen te integreren. Zo zijn hiermee problemen bij de RijnGouwelijn. Ten behoeve van de robuustheid is het

dus de vraag of we het niet beter op deze manier kunnen doen. Ik kan hier nader op terugkomen, als de heer Jansen dit wil. Dit kan ik doen in de brief die voor het volgende AO zal worden geschreven.

De heer **Jansen** (SP): Ik weet dat in het genoemde geval het probleem meer was dat de besluitvorming al voor 90% rond was toen men op dit idee kwam. Achteraf wordt een verhaal verzonnen waarom het wel of niet zou kunnen. Hij ging mij om de illustratie van het probleem.

Minister **Eurlings**: Oké, dan neem ik dit op die manier op. Ik zal hier achteraan gaan. Als het echt zo is dat we in het genoemde voorbeeld te laat waren, zal ik daarop in een volgend debat terugkomen. Maar ik neem het punt van de heer Jansen in het vervolg ook in het algemeen mee. Ik dank hem.

Hoe zit het met actuele gegevens over toegankelijkheid? Ik heb de Kamer toegezegd om de informatie over toegankelijkheid te sturen. Zij krijgt deze informatie dit voorjaar, richting de zomer. Daarnaast kijk ik met de CG-Raad naar de mogelijkheid om IC-materieel zo snel mogelijk aan te passen. Dit heb ik eerder in de Kamer gemeld. Ook hierop zal ik binnenkort nader ingaan.

De heer Aptroot heeft een opmerking gemaakt over de dienstregeling Amsterdam–Den Haag. De Tweede Kamer zal via het vervoerplan inderdaad worden geïnformeerd over wijzigingen van de dienstregeling. Ik kom in die zin dus tegemoet aan de vraag van de heer Aptroot. Gebruikmaken van leegstaande stations is niet altijd mogelijk. Dit heeft ook weer te maken met de kosten en baten ervan. Soms is er gewoon te weinig markt voor een winkel in zo'n stationsgebouw. Bij de operatie van het verbeteren van de wachtruimte wordt nadrukkelijk ook naar deze mogelijkheden gekeken. Dit doen wij mogelijk samen met andere partijen, zoals de uitbaters van fietsenstallingen et cetera. Dit zal niet altijd mogelijk zijn, maar ik zeg toe dat NS Spoor in het kader van het actieplan hiernaar nadrukkelijk opnieuw zal kijken. Ook dit komt dus terug.

Ik ben bijna aan het einde van mijn beantwoording. Ik eindig vlakbij mijn huis, bij de Maaslijn. Hier zijn vaak vragen over gesteld. We hebben eerder een hele discussie gevoerd over een nieuwe IC op het traject Maastricht–Groningen. Daar bleek weinig markt voor te zijn. Wel verwacht ik dat het kabinet over niet al te lange tijd tot maatregelen zal besluiten om de Maaslijn toch op een aantal vlakken al behoorlijk te verbeteren. Ik kan niet vooruitlopen op besluiten van de ministerraad, maar ik kan wel zeggen dat het nodige in het vat zit. Ik heb bovendien de provincie Limburg aangesproken op de door de heer Jansen als slecht gepercipieerde dienstverlening van Veolia. Ik heb de klacht van de Kamer serieus doorgespeeld. Ik kom snel terug op de Maaslijn.

De **voorzitter**: De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan.

- De Kamer zal worden geïnformeerd over de uitkomsten van de in mei 2010 door een onafhankelijk bureau uit te voeren review over de toekomstvastheid van de maatregelen om het spoor winterhard te maken.
- Rond mei 2010 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de wijze waarop de maatregelen voor het winterhard maken van het spoor worden gefinancierd.
- De minister zal binnen een maand terugkomen op de reactie van de raden van bestuur van NS en ProRail op de moties inzake het beloningsbeleid van beide ondernemingen in relatie tot het verwijtbaar niet voldoen aan de prestatieafspraken.
- De minister zal de Kamer voor de zomer van 2010 nader informeren over de voortgang ten aanzien van elektrische deelauto's bij stations.
- De Kamer zal voor de zomer van 2010 worden geïnformeerd, na overleg met de regionale vervoersautoriteiten, over de maatregelen

- voor het verbeteren van de sociale veiligheid in het streekvervoer, waaronder het plaatsen van camera's op probleemlijnen.
- De Kamer zal binnenkort nader worden geïnformeerd over de verbetering van de informatievoorziening aan treinreizigers, waarbij ook zal worden ingegaan op de suggesties van 9292.
  - Binnen enkele weken zal de Kamer de beleidsbrief over toiletten in de OV-keten, met alle onderliggende rapporten, ontvangen.
  - Rond de zomer komt de minister met het door de toenmalige staatssecretaris toegezegde actieplan fietsenstallingen op stations.
  - De Kamer zal op korte termijn worden geïnformeerd over de besteding van de FENS-gelden.
  - Aan het Vervoerplan NS en het Beheerplan ProRail zal vanaf 2011 een managementsamenvatting worden toegevoegd.