

Vergaderjaar 2008–2009

25 847

Evaluatie Wet voorzieningen gehandicapten

31 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008

Nr. 63

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 september 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 4 september 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 maart 2008 over de stand van zaken bij de toegankelijkheid van stads- en streekvervoer (25 847, nr. 54);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 april 2008 over de toegankelijkheid van bussen in het stads- en streekvervoer 2010 (25 847, nr. 60);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 17 juni 2008 over de uitvoering van de motie-Koopmans c.s. inzake versnelling van de uitvoering van het implementatieplan toegankelijkheid spoor (23 645, nr. 221);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 23 juni 2008 over de voortgang en oplossingsrichtingen van onderzoek naar versnelling Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor (31 200 XII, nr. 88);**
- **de brief van de van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 3 september 2008 over de stand van zaken ten aanzien van de onderzoeken door ProRail en NS en het aansluitende overleg met belanghebbenden en consumentenorganisaties (31 200 XII, nr. 89).**

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

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is voor de CDA-fractie erg belangrijk. Wij zijn dan ook blij met de aandacht van het kabinet voor de uitvoering van de motie van collega Koopmans. Het is bekend dat die motie gaat over het versnellen van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor.

Eerst wil ik het hebben over het stads- en streekvervoer. De CDA-fractie denkt dat de staatssecretaris aardig op weg is met zowel de bussen als met de haltes. Dat is wat ons betreft een compliment waard. Toch zijn wij er nog niet helemaal. Zo worden de bushaltes weliswaar in rap tempo

¹ Samenstelling:

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

aangepast, maar wij hebben niet de indruk dat nu alles 100% doordacht is. Een halte moet een zekere breedte hebben; men moet die immers met een rolstoel, een rollator of een scootmobiel kunnen bereiken. Als je rekening houdt met een draaicirkel en met de mogelijkheid dat daar iemand achter staat, zijn de afmetingen van haltes in bepaalde gevallen krap. Dat geldt zeker als de bus dicht bij de halte stopt en de achterkant van de bushalte bestaat uit een bushokje of een fietsenstalling. Men raadt het al: een bushalte lijkt soms toegankelijk, maar in de praktijk is dat niet altijd het geval. Ter illustratie hiervan heb ik twee foto's die ik straks aan de staatssecretaris zal overhandigen. Ik kan mij niet voorstellen dat wat zij daarop ziet, haar beeld is van toegankelijke bushaltes. Maar goed, nu treed ik te veel in details. Wij gaan daar niet over; de decentrale overheden gaan daarover. Aangezien hiermee rijksgeld gemoeid is, vraag ik de staatssecretaris toch wat zij nog kan doen om de bushalte in de praktijk echt toegankelijk te maken.

Daarbij komt dat een helling soms overgaat in gras. Dat is heel lastig voor mensen in een rolstoel. Men weet ook dat het in dit land nogal eens regent. Een busrit kan dan al snel ontaarden in een survivaltocht. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Ik kom nu te spreken over het spoor. Ik spreek nogmaals mijn waardering uit aan het adres van de minister omdat hij werk maakt van de uitvoering van de motie-Koopmans. Wij hebben begrip voor de spanning tussen versnelde uitvoering enerzijds en de overlast, alsmede de aan de versnelde uitvoering verbonden kosten. Als de visie van de minister is dat het in een bepaald geval acceptabel is dat er voor reizigers wat meer overlast is, omdat onder andere perrons sneller worden aangepast, kunnen wij die visie delen. Straks is het een kwestie van met name door ProRail goed communiceren in de richting van de reizigers. Zij moeten immers weten hoe dat komt. Ik kom net van de persconferentie van de spoorsector over de invulling van de 4,5 mld. Het is waarschijnlijk een open deur, maar ik mag toch aannemen dat elke euro van die 4,5 mld. «toegankelijkproof» besteed wordt.

Je komt soms gekke dingen tegen. Ik ga even naar mijn woonplaats Hoogeveen, op het gevaar af dat ik van «cliëntelisme» word beschuldigd; dat moet dan maar. Hoogeveen heeft een duidelijke regiofunctie. Heel veel mensen gaan naar het NS-station om de trein te nemen. Ook gehandicapten willen dat. Twee, drie jaar geleden zijn daar heel mooie liften gekomen, maar een brug, een mobiele oprit waarover men in de rolstoel in de trein kan komen, is er nog niet. Gehandicapten moeten nu onredelijk ver reizen om de trein te pakken. Men kan dat op de kaart zien. Op de nieuwjaarsreceptie van de gemeente Hoogeveen, die altijd heel gezellig is, heb ik in 2007 een inwoner in een rolstoel beloofd dat ik hier werk van zou maken. Op de nieuwjaarsreceptie in 2008 zei ik tegen die persoon dat ik er nog mee bezig was, waarop de betrokkene tevreden huiswaarts ging. Ik ga op de nieuwjaarsreceptie in 2009 niet nog eens hetzelfde zeggen. Om een lang verhaal kort te maken: er zijn veel welwillende oren, de NS willen wel wat doen, maar het zit nu vast op de inzet van vrijwilligers voor het verlenen van assistentie. Ik zeg over het hoofd van de voorzitter en de minister aan het adres van de NS: geef invulling aan uw maatschappelijke verantwoordelijkheid en regel dit; regel dus dat Hoogeveen dit een jaar door vrijwilligers laat verzorgen en als het goed loopt, ook qua aantallen, NS, neem dat financieel over. Zo doe je dat.

Ik heb mij laten vertellen dat op het station van Venlo treinen in een bepaalde richting op het ene moment vertrekken van spoor 1 en het andere moment van spoor 3. Dat heeft tot gevolg dat sommige ouderen en gehandicapten bewust moeten nagaan welke trein zij nemen. Dat is bijvoorbeeld de trein van 16.05 uur, omdat de trein van 16.35 van spoor 3 vertrekt; dat spoor is alleen via de trap te bereiken. Dat zijn rare dingen. De minister moet daar samen met de NS wat aan gaan doen. Voorts wil ik nog iets zeggen over de inzet van de NS, als het gaat om

nieuw materieel. In de brief van de minister worden bedragen genoemd van 500 mln. en 200 mln.; dat zijn heel hoge bedragen. Het komt voor dat ik een dergelijk bedrag niet op mijn bankrekening heb staan. Toch zet ik een vraagteken bij de 500 mln. Ik meen te weten wat een trein ongeveer kost. Ik weet ook ongeveer om welke aantallen het gaat. Ik heb de indruk dat met de 500 mln. het hele wagenpark vernieuwd kan worden. Dat is natuurlijk iets anders dan kosten van versneld invoeren van nieuw materieel. Het gaat om een deel versnelde afschrijving en volgens mijn berekening kom je uit op een lager bedrag dan 500 mln. Graag verneem ik hierop de reactie van de minister.

Ik heb nog enkele korte vragen. Hoe kan het zijn dat nog niet zo lang geleden dubbeldekkers zijn besteld die niet toegankelijk blijken te zijn? Naar verluidt moest dat snel om aan de groei van het aantal reizigers te kunnen voldoen. Is met de minister besproken dat dit wel snel kon, maar dat dan de treinen niet toegankelijk zouden zijn? Zo ja, waarom is er voor «snel» gekozen? Is dat niet met de minister overlegd? Vindt hij in dat geval niet dat de NS die keus aan hem had moeten voorleggen? Immers, de minister moet tenslotte de huidige stand van zaken uitleggen.

Ik heb begrepen dat in de toekomst de treinen langer gemaakt worden. Waarom kan een trein niet worden voorzien van één treinstel, een bak, zoals dat in de wandeling heet, dat wel 100% toegankelijk is? Dat lijkt mij sneller en goedkoper te realiseren.

Kan de minister met de NS iets doen aan de treinen die van de Deutsche Bahn zijn overgenomen, met die idiote deuren en die gekke trapjes, zoals ik het maar even noem? Ik doel op de treinen die bijvoorbeeld van Hollands Spoor in Den Haag in de richting van Eindhoven en Venlo rijden. Binnenin zijn die treinen erg comfortabel; daar is niks mis mee, althans als alles, inclusief de airco, het doet. Het in- en uitstappen bij die treinen is echter een regelrechte ramp. Daar zou op korte termijn iets aan gedaan moeten worden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid concludeert dat wij met de toegankelijkheid van het stads- en streekvervoer eigenlijk op de goede weg zijn. Heel duidelijk is wel dat wij geen ijzer met handen kunnen breken. In ieder geval dank ik de minister voor zijn brief over de mogelijke versnelling van de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor. Wij kunnen ons vinden in de afwegingen van de minister bij de diverse consequenties die hij schetst en de dilemma's die daarbij naar voren komen. ProRail kan versnellen en zal dat doen. Voor de NS ligt dat veel moeilijker; de argumentatie daarvoor is legitiem. Wel is er wat winst te behalen. De vraag aan de minister is dan ook hoe de minister dit gaat monitoren.

Ik kom te spreken over het beleidsterrein van de staatssecretaris. Welnu, 98% toegankelijke bussen in 2010 is heel mooi. Evenals collega Mastwijk wil ik het vandaag hebben over de toegankelijke bushaltes, vooral over de communicatie daarover met de klanten. Ook de ov-ambassadeur heeft daarover in haar rapport iets opgemerkt. Iedere dag komen er meer toegankelijke haltes bij. Uiteindelijk is dat in 2015 50%. Gelukkig wordt er ook een strategische selectie toegepast. De vraag is: hoe communiceren wij dat? De Partij van de Arbeid wil dat op 9292ov in een oogopslag is te zien voor welke categorie mensen een halte toegankelijk is. Eerlijk gezegd, willen wij dat dit nu wordt ingevoerd. In ons plaatselijk sufferdje werd terecht met trots aangekondigd dat de gemeente Venray in de komende drie jaar voor € 349 000 de toegankelijkheid verbetert van 38 bushaltes. Als mensen die haltes niet weten te vinden, slagen wij er toch niet in om de mensen van het doelgroepenvervoer naar het regionale openbaar vervoer te krijgen. Alle inspanningen zijn dan voor niets.

Ik heb begrepen dat nu door het ministerie een voorstudie gedaan wordt naar de mogelijke rol die 9292ov hierbij kan vervullen. Technisch is het kennelijk geen probleem; het zou dus mogelijk moeten zijn. Blijkbaar zijn

er problemen bij de juridische constructie van de bedrijfsvorm van 9292ov. Bovendien zouden er problemen zijn wat de kosten betreft. Wij willen heel graag zo snel mogelijk inzicht hebben in de bestaande obstakels. Het argument dat er ook kosten gemaakt moeten worden voor de eenmalige inzameling van gegevens bij de wegbeheerders, komt bij ons niet erg valide over. In onze ogen heeft iedere provincie, iedere gemeente de plicht om, nadat een halte gereed is, onmiddellijk door te geven dat die halte bereikbaar is, hetgeen vervolgens wordt doorgestuurd naar 9292ov. De vraag is dan ook waarom Rijkswaterstaat daar tussen zou moeten zitten. Hierop verneem ik graag de reactie van de staatssecretaris.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is fijn dat wij het vandaag kunnen hebben over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Op een aantal punten maakt de SP zich daar nog steeds behoorlijk zorgen over. In de afgelopen periode ben ik een aantal keren meegegaan met mensen met een beperking om hun ervaringen aan den lijve te ondervinden, als zij op reis zijn. Ik kan zeggen dat dat niet altijd een pretje is. Soms lopen dingen hartstikke goed en soms sta je ineens voor iets waarbij je je afvraagt: hoe hebben ze dit in vredesnaam ooit zo kunnen bedenken en aanleggen? Voor ons is dat een constatering en vervolgens wandelen wij weer verder huiswaarts. De mensen met een lichamelijke beperking zitten daar en kunnen dus niets. Ik heb voorbeelden van mensen die in de trein zitten en die eigenlijk naar het perron geholpen moeten worden. Die hulp is er niet. De trein stopt twee, drie minuten en rijdt dan weer weg. Drie, vier keer op en neer rijden voordat er een oplossing is, komt wel eens voor. Gelukkig is dat geen problematiek van alledag. Als het je overkomt, piep je echter wel anders. En terecht.

Natuurlijk ziet de SP ook dat er in de afgelopen tijd veel meer toegankelijke bussen en trams gekomen zijn. Daar zit schot in en dat is een goede zaak. De ambitie om al het stads- en streekvervoer in 2010 toegankelijk gemaakt te hebben, is nog ver weg van realisatie, terwijl 2010 al over zestien maanden begint. Mijn vraag aan de staatssecretaris is dan ook welke druk zij hierop zet om te bereiken dat de ambitie daadwerkelijk gehaald wordt. Ik heb het hierbij niet alleen over materieel, maar ook over de haltes en alles wat daarbij komt. Vooral bij de trams heb ik het idee dat het nog erg lastig is om het doel te halen. Wellicht kan de staatssecretaris mij gerust stellen. Hoe ziet zij het traject om het doel in 2010 gehaald te hebben?

Er is nog een verschil tussen toegankelijk materieel hebben en toegankelijk vervoer bieden. Zo blijken bussen en trams nogal eens overvol te zijn, zodanig dat het een probleem wordt om gebruik te maken van een oprijplaat. Verder bleek onlangs op de metrolijn in Amsterdam-west dat elk station weliswaar een lift kent, maar dat die nergens werkte. Dat schiet ook lekker op. Hoe gaat de staatssecretaris regelen dat de aanwezige voorzieningen daadwerkelijk gebruikt kunnen worden? Hoe wordt dat geregeld, hoe wordt dat gecontroleerd en hoe wordt daarmee omgegaan? Zijn hierbij afspraken gemaakt over garanties van bediening met bijvoorbeeld decentrale overheden en vervoerders?

Ook over het spoor hebben wij de nodige vragen en zorgen. Wij zijn vooral benieuwd naar het ingroeiplan van de NS. De bestelling van niet-toegankelijke treinen in het vorige jaar doet ons het ergste vrezzen. De heer Mastwijk sprak daar al over. Indertijd hebben wij daar ook vragen over gesteld. Wij kregen als antwoord: wij moeten snel treinen hebben; als wij het binnen het aanbestedingstraject niet zo doen, duurt het veel langer voordat de nieuwe treinen er zijn. Dit is wel legitiem, maar vervolgens delft bij elke nieuwe keus de toegankelijkheid het onderspit. Hoe wordt daar dus mee omgegaan? Wij moeten niet de kant op van niet inzetten op een zo snel mogelijke groei naar 100% toegankelijkheid, dus uitstel. Nu hadden de NS al de luxe dat pas in 2030 volledige toegankelijkheid aan de orde zou zijn. De reden was gelegen in de afschrijving van het

toenmalig materieel. Als er nu materieel is dat nog niet voldoet, bestaat het grote risico dat het streven van volledige toegankelijkheid in 2030 niet gehaald wordt, dus dat die termijn overschreden wordt. Waarom hoeven de NS het materieel pas in 2030 100% toegankelijk te hebben? Zijn er geen mogelijkheden, bijvoorbeeld door verbouwing of anderszins, om dat naar voren te halen?

Wij hebben ons ook druk gemaakt om steeds meer onderdelen toegankelijk te hebben. Natuurlijk is dat mooi, maar als in steeds meer treinen de toiletten worden weggehaald, zijn wij daarmee op de verkeerde weg. Toiletten zijn namelijk ook een onderdeel van toegankelijkheid en comfort. Dit geldt zeker, wanneer op steeds meer stations die voorziening verdwijnt. Dit hoeft voor mij niet zo'n probleem te zijn, omdat ik er minder moeite mee heb om een uurtje langer te wachten. Je zult het maar net treffen dat je dat geluk niet hebt. Dat betreft meer mensen dan de minister op de koffie wil hebben. Die mensen hebben dus echt een probleem. Ik meen dan ook dat de minister iets meer inlevingsvermogen mag tonen. Hij dient er dan ook wat meer werk van te maken om dit vreselijke plan een eind terug te draaien.

De perrons zijn nog lang niet allemaal op tijd klaar. De minister geeft wel aan, haast te willen maken met de aanpassingen. Die woorden wil ik wel graag in daden omgezet zien. Welke stations worden dus wanneer aangepast? Bovendien is er een aantal perrons waarbij regionale vervoerders de treinen hebben aangepast. Dit houdt in dat het beter is om die perrons niet aan te passen. Immers, als dat wordt aangepast, klopt het weer niet. Als de concessietijd is afgelopen, heeft het desbetreffende bedrijf een voordeel, omdat dat treinen heeft rijden die bij de niet-reguliere perrons passen. Hoe wordt daarmee omgegaan? Worden de perrons toch aangepast en moeten die bedrijven de treinen daarop vervolgens weer aanpassen of gebeurt dat aan het eind van de concessietermijn? 60% van de perrons wordt aangepakt. Een van de gehandicapten met wie ik heb gereisd, zei: 60% toegankelijkheid bestaat niet; dan kan ik niet reizen. De heer Mastwijk formuleerde het mooi: onredelijk ver reizen als heel veel perrons niet worden aangepakt. In 2005 heeft mijn collega mevrouw Gerkens een motie ingediend met als strekking dat alle stations toegankelijk gemaakt worden. Destijds is die motie gesteund door de fracties van de Partij van de Arbeid, GroenLinks, D66 en de ChristenUnie. Met deze nieuwe Kamer, waarbij ik ook uitga van de steun van een aantal nieuwe partijen, betekent dit een Kamermeerderheid. De voorganger van de minister heeft gezegd dat de meerkosten tot 2030 100 mln. bedragen. Gezien de lange periode gaat het niet om onoverkomelijke kosten. Is de minister bereid om deze Kameruitspraak over te nemen of moet ik die motie nogmaals in stemming laten brengen, zodat de Kamer, mits de fracties niet draaien in hun standpunt, deze opdracht aan het kabinet geeft?

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb een boekhoudkundige vraag. Heeft de heer Roemer ook ideeën waar die extra 100 mln. vandaan moet komen?

De heer **Roemer** (SP): Die lever ik graag aan op het moment dat ik de motie indien. Dit is wel een terechte vraag. Allereerst bestrijkt het een behoorlijk aantal jaren. De periode loopt tot 2030 en tot dan komt er 100 mln. bovenop de 400 mln. die het voorliggende plan kost. Volgens mij is dit geen onoverkomelijk probleem.

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): Voorzitter. Gisteren heeft de Kamer plenair het wetsvoorstel behandeld inzake gelijke behandeling voor gehandicapten en chronisch zieken, als het gaat om wonen en onderwijs. Daarover wordt aanstaande dinsdag gestemd; in ieder geval was daarvoor unanieme steun. Dat is een belangrijke mijlpaal, want daarmee wordt de samenleving een stuk toegankelijker voor mensen met een handicap en

voor mensen met een chronische ziekte. Daarbij is ook breed uitgesproken dat vervoer het volgende onderwerp is dat aan de orde komt bij de Algemene wet gelijke behandeling; wij zien graag dat daarin snel stappen gezet worden. Het is ook heel mooi dat dit implementatieplan nu aan de orde is en dat een versnelling in de uitvoering daarvan is aangekondigd. Ik beperk mij nu tot het spoor en ik permitteer mij een kort uitstapje naar de taxi's. Wat het spoor betreft, vinden wij het heel positief dat de stations eerder toegankelijk worden dan gepland is. Wij plaatsen daarbij wel een kanttekening. Wij kennen ProRail als een niet al te goede en niet al te efficiënte aanbesteder. Daarom maken wij ons toch enige zorgen en vragen ons af of ProRail dat allemaal wel goed weggezet krijgt. Het is dus wel heel fijn dat ProRail de plannen eerder wil uitvoeren, maar hoe reëel is dat en zijn er nog problemen in de aanbesteding te verwachten? De reactie van de NS vinden wij ronduit teleurstellend. Naar onze mening hebben de NS eigenlijk alleen naar paardenmiddelen gekeken: men wil het bestaande materieel vroegtijdig volledig afschrijven en nieuw materieel aanschaffen. De overduidelijke conclusie is dat wij dat niet kunnen betalen. Die conclusie deelt mijn fractie. Er wordt gesproken over 700 mln. extra; dat vinden wij exorbitant veel. Daarbij vraag ik mij ernstig af of er wel voldoende creatief gekeken is naar wat er nog wél mogelijk is. De CG-Raad heeft in een brief een aantal suggesties gedaan. Die zal ik kort noemen; ik vind dat moet worden nagegaan wat daarvan tot de mogelijkheden behoort.

Een suggestie is om de treinen gedeeltelijk aan te passen in plaats van die helemaal uit de roulatie te halen en af te schrijven. Ik denk aan een liftje; een andere mogelijkheid is om één opstap per trein te verlagen in plaats van die allemaal te verlagen. Nog een voorstel gaat over de dienstregeling: de toegankelijke intercity's ruimer over het land inzetten in plaats van op een beperkt aantal vaste trajecten. Mensen met een beperking kunnen dan over een uitgebreider aantal trajecten reizen. Ook een voorstel is om treinen van het oude, niet toegankelijke type te koppelen aan het nieuwe, wel toegankelijke type, zodat er meer zelfstandige reismogelijkheden ontstaan voor mensen met een handicap.

Het volgende gaat over de intercity's die vanaf 2010 geleverd worden. Daarover is al eerder gesproken. Wij weten nu al dat die niet toegankelijk zullen zijn. Vanaf 2010 zal dat strijdig met de wet zijn, omdat rond die tijd de Algemene wet gelijke behandeling ook met het onderdeel vervoer uitgebreid zal zijn. Wij willen graag dat in kaart wordt gebracht welke mogelijkheden er zijn om die intercity's alsnog voor 2010 aan te passen, alsook wat de kosten zijn die daarmee gemoeid zijn. Is de minister bereid om de NS opnieuw aan te sporen om alsnog te kijken naar dit soort creatieve oplossingen voor de periode tot 2010? Wil de minister ook bij de NS informeren naar de kosten? Legt hij dat vervolgens aan de Kamer voor, zodat wij kunnen nagaan of er varianten mogelijk zijn die zonder een exorbitante verhoging van de kosten op kortere termijn perspectief bieden op zelfstandig reizen voor mensen met een handicap?

Er is ook al gesproken over de toiletten in de treinen. Wat ons betreft, vormen die net zo'n essentieel onderdeel van de toegankelijkheid als de lage instap. Eerlijk gezegd, heeft het antwoord van de minister op vraag 2 van het lid Van Dijken mij een beetje bevreemd: mensen met een functiebeperking hechten net als andere reizigers ook waarde aan reinheid en sociale veiligheid; zonder toiletten kunnen treinstellen ontworpen worden met volledig transparante interieurs; hierdoor ontstaat een betere sociale veiligheid vanwege het ontbreken van onoverzichtelijke ruimtes. Ik snap het antwoord wel, maar ik vraag mij toch af wat daarvan de boodschap is aan mensen met een chronische beperking die niet zo goed in staat zijn om hun behoeftes op te houden. Stel je hebt zo'n beperking en je reist met een dergelijke trein, dan kan je denken: wat is het hier rein en veilig. Vervolgens is het moment daar dat je je behoeftes echt niet langer kunt ophouden, hoe is het dan gesteld met de reinheid in die trein? Ik vraag mij

dit dus oprecht af. Een andere optie is dat iemand die zijn behoeftes niet kan ophouden, niet met die trein reist. Ik vraag mij dan weer af hoe het gesteld is met de waardering voor de reinheid en de veiligheid. Hoe belangrijk vind je het als iets heel erg rein en veilig is, waar je geen gebruik van kunt maken? Ik vind het dus een onbevredigend antwoord. Wat mij betreft, zal de minister de NS opnieuw moeten vragen om de opties in kaart te brengen. Ook hiervoor geldt: kijk naar tussenvarianten. De treinen hoeven niet heel veel toiletten te hebben, maar een toilet zal wel al voldoende zijn. Wat zijn daar de kosten van?

Tot slot nog iets over het taxivervoer. Wie in de komende jaren, eigenlijk decennia, nog niet met de intercity kan reizen vanwege de ontoegankelijkheid of nog niet de sprinter kan nemen, omdat niet lang genoeg zijn behoeftes kan ophouden, zal toch aangewezen blijven op het contractvervoer per taxi. Ik weet dat wij hierover op zijn vroegst volgende week komen te spreken met de staatssecretaris, als het gaat over de toekomstvisie taxi. Ik wil er graag nu alvast op wijzen dat GroenLinks de heersende situatie niet acceptabel vindt. Mijn collega Vendrik reisde in de laatste week van het reces een dagje mee met een rolstoelgebruiker in de regio Amsterdam die op de taxi was aangewezen. Dat ging de hele dag prima tot het eind van de middag. Toen werden zij met hun tweeën aan hun lot overgelaten, verstoken van openbaar vervoer en ver van huis. Voor collega Vendrik was dit een eenmalige ervaring, maar niet voor de rolstoelgebruiker.

Vlak voor het zomerreces presenteerde FNV Bondgenoten een vuistdik zwartboek vol met klachten over taxi's die te laat komen, slechte service van chauffeurs, omrijden en over de stress en de werkdruk bij de chauffeurs. Zonder het debat hierover nu al te voeren, vraag ik de bewindspersonen wel om een snelle kabinetsreactie op dit uitgebreide zwartboek van de FNV. Mogen wij daarop rekenen?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik gebruik deze gelegenheid even om om een stand van zaken te vragen. Dit heeft meer te maken met sociale veiligheid dan met toegankelijkheid. De heer Mastwijk had deze week mondelinge vragen aangekondigd over geweld in treinen. Het is jammer dat dit niet is doorgegaan. Ik schrok namelijk erg van het bericht dat de omvang van het geweld in treinen toenam. Wij hoeven dat hier niet uitgebreid te bespreken, maar eerder dit jaar heb ik al een aantal concrete suggesties gedaan om het geweld in treinen (strafrechtelijk) aan te pakken. Ik heb ook suggesties gedaan over de toegang tot het openbaar vervoer van geweldplegers. De staatssecretaris heeft daarop toegezegd dat zij in het najaar met voorstellen ter zake zal komen. Wanneer kunnen wij die voorstellen verwachten?

Door mijn collega's is al het nodige gevraagd en gezegd, dus dat ga ik niet herhalen. Ik geloof wel dat er een redelijke mate van overeenstemming is over het belang van goed toegankelijk openbaar vervoer. Ik heb ook de indruk, als ik de kabinetsstukken lees, dat wij het kabinet niet hoeven te overtuigen van dat belang. Ik constateer dat dit punt heel grote aandacht heeft en dat daar met zorgvuldigheid mee wordt omgegaan. Dat is ook terecht.

Indertijd hebben wij ook voor de motie-Koopmans gestemd. De vraag is hoe het kabinet nu precies zit in de versnelling naar 2018.

De heer Roemer sprak over extra geld. Extra geld is altijd goed. Je moet het ook weg kunnen zetten, zo stel ik mij voor. Als je net treinen hebt besteld met een bepaalde afschrijvingstermijn, kan je dat geld niet wegzetten om daarmee morgen iets te verbeteren. Wij kregen zojuist een brief van de samenwerkende ouderenorganisaties, waarin eigenlijk een fors oordeel over de NS werd gegeven. Die brief komt neer op het volgende: de afspraken die wij met de NS willen maken, daar beginnen de NS niet aan; dat vinden wij niet acceptabel. Wat is de reactie van de bewindslieden op die brief?

De toiletten in de stoptreinen zijn al ter sprake gekomen. Welke criteria zijn gehanteerd die hebben geleid tot de conclusie om in de ene situatie geen toiletten meer te realiseren, maar wel in de andere situatie? Hoe zit het dus precies?

Tot slot merk ik op: kabinet, blijf de nodige aandacht besteden aan de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, want het is ongelooflijk belangrijk voor de vrijheid van mensen, van iedereen, om zich met het openbaar vervoer te verplaatsen. Nogmaals, ik heb wel de indruk dat het kabinet daar op een goede manier mee bezig is. Natuurlijk kan het altijd beter. De collega's hebben voorbeelden genoemd waar het beter kan.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer is een zeer belangrijk onderwerp. Ik heb met belangstelling geluisterd naar de persoonlijke ervaringen van de diverse leden met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik ben lid geweest van het partijbestuur van het CDA en een van de leden kwam naar de vergaderingen in een zware elektrische rolstoel. Zij reisde met het openbaar vervoer en moest altijd op tijd weg anders kwam zij niet meer thuis. Zij gaf ook aan hoe moeilijk het reizen was. Deze mensen worden iedere dag gehinderd in hun bewegingsvrijheid.

Toen de Kamer met het aannemen van de motie-Koopmans nadrukkelijk vroeg om versnelling van de uitvoering van het Implementatieplan Toegankelijkheid Spoor, heeft de regering daarop positief gereageerd. Het is belangrijk voor de kwaliteit van de samenleving om dergelijke vraagstukken op een goede manier op te pakken.

Er is een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om de uitvoering van dit implementatieplan te versnellen en zoveel mogelijk voor 2018 te realiseren. NS en ProRail hebben dit onderzoek uitgevoerd. Iedereen is zich ervan bewust dat toegankelijkheid van het spoor zeer belangrijk is. Maatregelen ten behoeve van doven en slechtzienden worden in ieder geval al ruim voor 2018 genomen. Er is vooral gezocht naar mogelijkheden om de implementatie van maatregelen voor mensen met een motorische handicap te versnellen.

Het is wel een forse uitdaging. Dat heb ik ook gezegd in mijn eerste reactie op de motie. Het gaat om een aanpassing van de perronhoogte op 220 stations. Dat moet in tien jaar tijd gebeuren en is een gigantisch project. Het gaat erom op 660 perrons oftewel 200 km een gelijkvloerse instap te realiseren. Op 75 stations moeten liften gebouwd worden. Ook dat zijn ingrijpende werkzaamheden en de overlast voor reizigers en vervoerders is aanzienlijk.

Om de werkzaamheden te kunnen uitvoeren, is een groot aantal treinvrije weekenden nodig met als gevolg hinder of helemaal geen vervoer. Op knooppuntstations kan gedurende meer weken sprake zijn van extra tijdelijke spoorwijzingen om de verbouwing mogelijk te maken. Om een en ander te kunnen versnellen, zullen de fasering van de perronaanpassingen en het bouwen van liften vooral gericht zijn op het maximaal benutten van bouwmogelijkheden en beschikbare marktcapaciteit. De faseringscriteria uit het implementatieplan worden losgelaten.

De NS en ProRail hebben mij een plan aangeboden waarin punctualiteit en betrouwbaarheid van het spoorsysteem plus een groei van 5% structureel aan de orde komen. Dat is belangrijk omdat het één immers het andere beïnvloedt.

ProRail en NS zijn op zoek gegaan naar mogelijkheden om de overlast voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken. Dat was uitdrukkelijk de opdracht. Ik meen dat dit op veel vlakken gelukt is. Er wordt aangesloten bij andere bouwwerkzaamheden waardoor het aantal extra treinvrije periodes erg meevalt. De criteria effectiviteit en aansluiten op instroom-toegankelijk materieel moeten dan wel worden losgelaten.

Het lijkt erop dat alle treinen uit het Sprintersegment tussen 2020 en 2024 zullen beschikken over een gelijkvloerse instap. Deze planning was voorzien en heeft daarom geen nieuwe financiële consequenties. Om al vanaf 2018 uitsluitend met toegankelijke Sprinters te rijden, moet de huidige Sprinter sterk versneld worden afgeschreven. De kosten daarvan zijn becijferd op honderden miljoenen euro's.

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): Is ook serieus gekeken naar mogelijkheden om kleine aanpassingen aan de bestaande treinen te plegen, dus niet elke instap verlagen maar bijvoorbeeld één?

Minister **Eurlings**: Er zijn veel technische problemen. Eén nieuw treinstel met een lage instap past niet tussen de andere treinstellen. Zij sluiten niet goed op elkaar aan. Er is serieus naar deze mogelijkheid gekeken, maar ik zal de NS nogmaals vragen om te onderzoeken of het toch kan. Ik ben echter niet overmatig positief over de uitkomst.

Het in 2018 beschikbare nieuwe intercitymaterieel zal zeer geconcentreerd worden ingezet, opdat de mensen met een motorische handicap in ieder geval weten waaraan zij toe zijn. Op een paar grote corridors krijgen de reizigers de zekerheid dat zij altijd met de trein kunnen. Dat betekent een optimale verbetering van de kwaliteit.

Ik zal het punt van de mevrouw Sap nogmaals terugspelen naar de NS en de Kamer daarover informeren. Tot nu toe is het beeld dat het geweldig gecompliceerd is en niet zonder gigantische kosten gerealiseerd kan worden.

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): Ik ben blij dat de minister dit punt nogmaals serieus wil bekijken.

De minister merkte op dat de treinen op bepaalde trajecten geconcentreerd zullen worden ingezet, opdat de mensen weten waaraan zij toe zijn. Ik vraag de minister hier nogmaals naar te kijken omdat ik van Gehandicaptenraad begrepen heb dat de desbetreffende mensen daar niet zo blij mee zijn. Zij zien liever dat de treinen op meer trajecten beschikbaar zijn dan breed op een beperkt aantal trajecten. Ik vraag de minister om dit nog eens af te wegen.

De heer **Mastwijk** (CDA): In het verlengde daarvan vraag ik de minister de suggestie mee te nemen om per trein één bak te voorzien van een verlaagde instap. Die bak kan er immers tussenuit en weer bij een andere trein worden ingezet.

Minister **Eurlings**: Ik zal dat laatste punt nadrukkelijk terugspelen naar de NS en ProRail. Het beeld is dat het technisch heel gecompliceerd is, maar het zou een heel charmante oplossing zijn. Als herbevestigd wordt dat het niet mogelijk is of alleen tegen extreem hoge kosten, komt de vraag aan de orde hoe de «goede» treinen moeten worden ingezet. Ik meen dat het bieden van zekerheid het allerbelangrijkste is. Het is belangrijk dat mensen weten op welke lijnen zij zich moeten aanmelden en op welke lijnen dat niet meer hoeft te gebeuren. Een andere optie is om het af en toe op iedere lijn te doen. Dat betekent wel dat continu bekend moet zijn welke treincombinatie op welk moment op welke rails rijdt. Dat is planningstechnisch echt niet mogelijk. Er hoeft maar een defect te zijn waardoor treinen uitvallen en het is al anders. Dat valt niet te voorspellen. Er wordt altijd geschoven met treinstellen.

Ik zal nogmaals proberen of het met kunst- en vliegwerk te realiseren valt. Mocht het niet lukken, dan moet een gehandicapte precies weten waaraan hij toe is om niet in de situatie te komen dat de trein die hij verwacht er niet is.

Tijdens de afgelopen Informele transportraad in La Rochelle was ik bij Altstom en heb gezien hoe geweldig booming de treinsector is; men kan

de vraag nauwelijks bijhouden. Zelfs een gerenommeerde fabrikant als Altstom die wat minder problemen heeft met ERTMS (European Railway Traffic Management System) heeft moeite om op tijd aan alle vraag te voldoen. Dat is een schrale troost.

Aanpassing van de huidige intercitytreinen is zeer, zeer duur. Ook hier gaat het om honderden miljoenen. Het dossier is zeer complex. Nogmaals, ik kom terug op de vraag of met intelligente combinaties van nieuw en oud het doel toch bereikt kan worden.

De heer **Roemer** (SP): Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar voor de intercity's, kan dat dus betekenen dat pas in 2038 de intercitytreinen 100% toegankelijk zijn. Er ligt echter een duidelijke Kameruitspraak dat dit in ieder geval in 2030 het geval moet zijn. Ik vind dat al een veel te lange tijd. Hoe lost de minister dat op? In 2030 geldt immers dezelfde afweging. Als de minister vasthoudt aan de redenering dat het veel geld kost en hij niet onnodig wil afschrijven, zijn die mensen steeds de klos. Waarom moet ik erop vertrouwen dat het tegen die tijd anders gaat?

Minister **Eurlings**: In het begin van mijn verhaal heb ik gezegd dat wij naar aanleiding van de motie van deze Kamer versneld hebben wat mogelijk is en dat is gebeurd de tout coeur van mijn kant. De verhoging van 200 km perrons wordt behoorlijk naar voren gehaald. Er blijft inderdaad nog een behoorlijk aantal jaren een probleem bestaan als de treinen niet goed gecombineerd kunnen worden. Afgesproken is dat de treinen in 2030 toegankelijk moeten zijn. Ik ben het met de heer Roemer eens dat voor sommige lijnen creatieve toepassingen gevonden moeten worden. Wij moeten altijd bekijken wat realistisch gezien haalbaar is. Daarvoor vraag ik uw begrip. Wij moeten daarin natuurlijk heel ambitieus zijn. Eerder is gesproken over de 5% groei op het spoor. Als een groot deel van het daarvoor bestemde budget moet worden ingezet voor het probleem waarover wij vandaag spreken, komt dat ten nadele van die 5% groei. Het is uit de lengte of uit de breedte. Het blijft altijd een combinatie van verschillende belangrijke doelen.

Ook tegen de heer Roemer zeg ik dat ik terugkom op de vraag of het niet mogelijk is om modern en oud materieel te combineren. Dat zou veel oplossen. Ons is echter gezegd dat dit niet mogelijk is. Het is niet allemaal ideaal.

De heer **Roemer** (SP): Met dit antwoord kan ik geen genoegen nemen. De Kamer was realistisch in 2000. Toen is gesproken over volledige toegankelijkheid. Op grond van het feit dat de afschrijvingstermijn nu eenmaal 30 jaar is, is besloten de NS die 30 jaar te geven. Daarna moest alles toegankelijk zijn. Het is al een extreem lange tijd. Blijkbaar zijn in de tussenliggende periode andere keuzes gemaakt. Daarvoor zullen best goede redenen zijn geweest. De minister heeft ons daarover geïnformeerd op verzoek van de SP-fractie. Er wordt echter steeds getornd aan gemaakte afspraken. Dat kan niet. De minister heeft zelf het belang van deze zaak benadrukt, maar laat bij de eerste de beste tegenslag de afspraken varen. Dat geldt voor de treinstellen, maar ook voor de perrons neemt de minister er genoegen mee dat in 2030 slechts 60% toegankelijk is. Kunnen wij daarmee naar de gehandicapten gaan? Waarom garandeert de minister de Kamer vandaag niet dat in 2030 alles 100% toegankelijk is voor mindervaliden? Met minder zou de Kamer geen genoegen moeten nemen!

Minister **Eurlings**: Ik torn nergens aan, ik versnel. Ik heb een bepaalde situatie aangetroffen en versnel het veranderingsproces. Op basis van de motie-Koopmans c.s. wordt veel meer gedaan en veel sneller dan eerder was afgesproken. In het implementatieplan staat dat 90% van de reizigers in 2030 zonder problemen kan reizen. Ik ben steeds bezig om de zaken te

versnellen en zal de Kamer nader informeren of het mogelijk is nieuwe en oude wagons met elkaar te combineren, of er een modus operandi gevonden kan worden. Ik vraag wel begrip voor het feit dat versnelde vervanging van de wagons een extreem snellere afschrijving met zich meebrengt en gigantisch veel kost. Dat is het dilemma dat ik u voorleg. Ik leg u vandaag een versnelling voor ten opzichte van de situatie zoals die was voor de vorige begrotingsbehandeling. Ik wil dit graag hernemen na nogmaals contact te hebben gehad met de NS over eventuele combinatiemogelijkheden van het materieel.

De **voorzitter**: Is dat akkoord, mijnheer Roemer?

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt terecht dat er sprake is van een versnelling. Die geldt echter slechts voor de 60% waarover ik eerder sprak. Het klopt dat daarmee 90% van de reizigers gehaald wordt. Dat stond destijds ook in de brief van mevrouw Peijs. De overige 10% reizigers hebben te maken met die 40% van de perrons die niet op tijd klaar zijn. Het gaat over een groep reizigers die niet tot de grote massa behoort. Wij willen ervoor zorgen dat iedereen mobiel kan zijn, ook op niet drukke stations buiten de Randstad, in Krabbendijke bijvoorbeeld of in Hoogeveen. Daar hebben wij het over. Ondanks eerdere afspraken in het verleden kan men niet zeggen dat dit al mooi genoeg is. Ik vind dat de minister daarmee geen genoeg moet nemen en de Kamer al helemaal niet.

Minister **Eurlings**: Natuurlijk willen wij zover gaan als mogelijk. Ik heb al eerder gezegd dat het éne altijd het andere beïnvloedt. Wij moeten nu volstrekt andere criteria toepassen om die 200 km voor 2018 aan te leggen zonder dat het hele treinverkeer stopt, zonder dat op veel plaatsen hele weekeinden geen treinen rijden. Het zijn heel vervelende consequenties. Ook hier moeten wij ons afvragen wat het kost en wat het oplevert. Natuurlijk ben ik het met de heer Roemer eens dat het overal zo snel als het kan mogelijk moet zijn. Ik vind de nu voorgestelde mix gecombineerd met een historische groeiambitie van het spoor van 5% extra reizigers per jaar en een groei van 5%–10% van het goederenvervoer, goed. Het is een politieke keuze. Wij kunnen ook veel meer sporen stilleggen en alle perrons aanpassen. Dat neemt een groot deel van het budget. Wanneer 90% van de reizigers op korte termijn zonder problemen kan reizen, zijn wij heel ver.

De heer **Roemer** (SP): De minister stelt dat bepaalde zaken naar voren worden gehaald, namelijk naar 2018. Dat is hartstikke goed. Ik pleit ervoor om de harde afspraak te maken dat in 2030 – dat is dus 12 jaar na 2018 – de overige stations allemaal toegankelijk zijn. Ik heb niet gezegd dat die overige 40% ook vóór 2018 gereed moest zijn. Ik hoop dat de minister dit wil toezeggen. Anders vraag ik om een uitspraak van de Kamer.

De **voorzitter**: Kan de minister de heer Roemer nog iets meer tegemoetkomen?

Minister **Eurlings**: Ik moet rekening houden met de megaconsequenties van dergelijke toezeggingen. Ik heb naar eer en geweten geprobeerd om die versnelling in de aanpassing van de perrons aan te brengen. Ik heb geconstateerd dat veel leden daarover tevreden zijn. Juist omdat deze zaak mij erg aan het hart gaat, heb ik u toegezegd dat ik nog een keer met de NS ga praten over een combinatie van materieel waardoor een extra slag gemaakt kan worden. In mijn brief zal ik ook ingaan op deze vraag van de heer Roemer. De overige stations zullen ook aangepast worden. De aanpassing wordt gecombineerd met onderhoud om te voorkomen dat treinen lang stilgelegd moeten worden. Wij zijn echt offensief. Het is

echter belangrijk om realistische verwachtingen te hebben. Het eerste beeld is dat het heel moeilijk is of heel veel kost. Ik zal het echter nogmaals proberen. In mijn brief zal ik u ook berichten wat wij met de overige stations doen.

De **voorzitter**: De toezegging is duidelijk. Ik verzoek de minister, zijn betoog te vervolgen. Hij heeft daarvoor nog vijf minuten.

Minister **Eurlings**: Verschillende leden hebben gevraagd welke maatregelen al genomen zijn en hoe de vervolgplanning eruitziet. De planning van de perronaanpassing is gebaseerd op de instroom van lagevloersmaterieel lijnsgewijs en op de complexiteit in het netwerk. Er zal continu gekeken worden naar mogelijkheden om mee te liften met andere projecten zoals groot onderhoud en nieuwbouwprojecten, opdat de overlast minder wordt. Dit kan door gebruik te maken van en mee te liften op reeds verkregen buitendienststellingen voor andere projecten of door perronaanpassingen als onderdeel van de scope onder te brengen bij de andere projecten. Het kan betekenen dat waar de mogelijkheid zich voordoet lijnsgewijze aanpassing van de perronhoogte gedeeltelijk wordt verlaten en ook losse stations worden aangepast.

Op basis van voornoemde criteria wordt de volgende realisatieplanning aangehouden: 2008: noordelijke nevenlijnen, valleilijn Zutphen/Winterswijk exclusief Zutphen; 2009–2011: Zutphen/Winterswijk, station Zutphen, / Arnhem/Winterswijk, Merwede-/Lingelijn en let wel de Heuvellandlijn (dat was een objectieve afweging), Zwolle/Emmen, Utrecht/Den Haag, Almelo/Mariënborg, Zutphen/Oldenzaal, Elst/Tiel, Utrecht/Arnhem, Maarn/Rhenen. De rest komt schriftelijk.

Ik heb pas op 2 september het definitieve rapport van NS en ProRail ontvangen. Het kon niet eerder aangeleverd worden omdat het nadrukkelijk besproken moest worden door de raad van bestuur van ProRail. Dat is gebeurd in de eerste vergadering van die raad na de zomervakantie. Vandaar dat ik u pas de dag daarna mijn brief kon doen toekomen. Sorry voor de korte tijd.

De beslissing van de Nederlandse Spoorwegen om in het nieuwe Sprintermaterieel geen toiletten te bouwen, is al in 2004 genomen. Ik heb dat aan de Kamer geschreven. Het materieel is toen besteld. De gedachtevorming heeft in 2002 plaatsgevonden en is in het Locov besproken. In de vervoersconcessie zijn mij geen instrumenten toebedeeld met betrekking tot de aanwezigheid van toiletten. De NS hebben dat destijds met Locov besproken en die lijn getrokken.

In de beantwoording van de vragen heb ik de afwegingen aangegeven. Ik heb ook nadrukkelijk aangegeven dat ik de beschikbaarheid van voldoende sanitaire voorzieningen voor reizigers van groot belang vind. Ik snap de genoemde punten zeer. Wij zitten echter wel met de besluitvorming zoals die toen heeft plaatsgevonden en met het feit dat ik formeel daarover geen zeggenschap heb. Het lijkt mij goed als ik met NS en ProRail contact opneem en bespreek hoe over de hele keten van het ov – dus ook de stations – de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen zo optimaal mogelijk wordt gerealiseerd. Het lijkt mij technisch heel moeilijk om alsnog toiletten in te bouwen in de treinen, maar wellicht zijn er andere mogelijkheden om ervoor te zorgen dat de sanitaire voorzieningen op niveau blijven. Ik zal u graag berichten over dat gesprek.

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): De minister zegt dat hij geen instrumenten heeft om de NS ertoe te bewegen iets te doen aan de beschikbaarheid van toiletvoorzieningen, behalve overreding. Ik neem zeker aan dat die instrumenten in het verleden ontbraken, maar in de toekomst zijn die er toch wel? In 2010 wordt de Wet gelijke behandeling chronisch zieken en gehandicapten namelijk van toepassing op het vervoer. Dan kan vastgelegd

worden dat onder die toegankelijkheid ook sanitaire voorzieningen vallen. Dat instrument komt er dus wel.

Als op festivalterreinen al toiletvoorzieningen kunnen worden getroffen, moet dat met enige creativiteit toch ook mogelijk zijn op treinen? Ik denk dat er iets voor te verzinnen valt.

Minister **Eurlings**: Die wet dwingt dat niet af, maar biedt ons de zekerheid dat als er toiletten zijn, deze toegankelijk moeten zijn.

In treinen dingen inbouwen waarvoor geen plaats gereserveerd is, is technisch heel moeilijk. De meest constructieve weg lijkt mij om met NS en ProRail te bespreken hoe over de hele keten de toiletvoorzieningen optimaal kunnen zijn. Ik zal mijn best ervoor doen dat mensen als zij in of uit een trein stappen of overstappen hun nood kunnen ledigen. Dat lijkt mij de beste manier om hiermee om te gaan.

Het beeld in de pers dat op intercitytreinen geen toiletten meer komen, klopt absoluut niet. Op de grote lijnen blijven de toiletten bestaan.

Stations op regionale lijnen worden aangepast op het einde van de concessieperiode om te voorkomen dat er ongelijke situaties ontstaan. De versnelling van 90% en geen 100% hangt daarmee samen.

Er is gevraagd naar de monitoring. Hoe wordt collectief de vinger aan de pols gehouden? In het beheerplan dat jaarlijks aan de Kamer wordt gestuurd, wordt de stand van zaken opgenomen. De Kamer kan op die manier de vinger aan de pols houden.

De Kamervragen over het geweld in treinen worden spoedig beantwoord. Ik heb een kort uitstelbriefje gestuurd aan de Kamer. De heer Mastwijk vroeg namelijk om beantwoording vóór gistermiddag vijf uur. Dat was niet mogelijk omdat ik daarover contact moet hebben met anderen. De feitelijke veiligheid van personeel en reizigers ontwikkelt zich positief en niet negatief. Op een aantal lijnen vinden meer incidenten plaats dan vroeger en op een aantal lijnen minder. In september komt een uitvoerige evaluatie van de veiligheidsaanpak, waarbij ook de rol van de spoorwegpolitie nadrukkelijk wordt betrokken. Ik kom hierop zo snel mogelijk terug. Ik kan wel het beeld wegnemen dat het bar en boos is; de ontwikkelingen zijn positief. Ik zal de Kamer de feiten doen toekomen. Dan kunnen wij op basis daarvan met elkaar discussiëren.

De heer **De Krom** (VVD): Ik heb gevraagd naar de eerdere toezegging over strafrechtelijke aanpassingen et cetera. Er zou dit najaar aan pakket voorstellen naar de Kamer komen. Ik neem aan dat die toezegging nog steeds geldt?

Minister **Eurlings**: Het najaar duurt nog even hoewel wij de laatste maand in Nederland wel het gevoel krijgen dat het al vergevorderd is. Ik zeg u toe dat ik in mijn brief nader zal ingaan op de stand van zaken in dezen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter, ik heb goede hoop dat het mij zal lukken om binnen de tijd te blijven, want van veel kanten heb ik gehoord dat wij met het stads- en streekvervoer op de goede weg zijn bij het toegankelijk maken. De afgelopen jaren is daarin fors geïnvesteerd. Er is een groot commitment om dit aan te pakken. Het is echter nog niet volmaakt; er zijn nog wel de nodige opmerkingen te maken en dat hebben de woordvoerders ook gedaan.

De heer Mastwijk liet een aantal foto's zien. Ik denk niet dat hij fiets-tochtjes heeft gemaakt in zijn vakantie, maar misschien ook wel.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben een verwoed hobbyfotograaf.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De vraag was in ieder geval: is dit wat wij ons voorstellen bij een toegankelijke bushalte? Voor de toegankelijkheid zijn normen ontwikkeld waaraan bushaltes moeten voldoen. Het is

echter altijd goed om de vinger aan de pols te houden. De verantwoordelijkheid ligt uiteindelijk bij de gemeentes en de ov-autoriteiten. Ik zeg wel toe, hierop in het mobiliteitsoverleg nog eens met nadruk te wijzen en de opmerkingen van de heer Mastwijk onder de aandacht te brengen. Het is van groot belang om te bekijken of de zaak goed en toegankelijk wordt uitgevoerd.

Ook de heer Roemer heeft een aantal opmerkingen gemaakt en vragen gesteld. Hij vindt de plannen goed maar vraagt zich af of het allemaal voor 2010 zal gebeuren. Wij monitoren dat. Ik heb afgelopen voorjaar een overzicht gestuurd en verwacht dat ook komend voorjaar te kunnen doen. Zo kunnen wij in de gaten houden of de papieren plannen in de werkelijkheid worden uitgevoerd.

De heer Roemer betoogde dat er vaak wel liften zijn, maar dat die te vaak niet werken. Ook daarbij ligt de eerste verantwoordelijkheid bij de ov-autoriteiten. Ik zal er bij hen en bij de decentrale overheden op aandringen dat zij de vinger aan de pols houden. Verder maakt de heer Roemer zich er zorgen over of de trams op tijd klaar zullen zijn. In zijn algemeenheid ziet het er in de grote steden goed uit. Er is wel een probleem met de trams in Den Haag. Daar geldt de wet van de remmende voorsprong. Den Haag heeft vrij nieuwe tramstellen. Het vervangen daarvan vraagt een grote investering. Daardoor is de planning van Den Haag trager dan in de andere grote steden.

De heer **Roemer** (SP): Misschien kan de staatssecretaris aangeven wat die vertraging in Den Haag zal inhouden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De planning loopt van 2015 tot 2025. Je kunt tramstellen moeilijk vervangen zal ze nog vrijwel niet zijn afgeschreven. Dat vergt een te grote investering: de wet van de remmende voorsprong. Dat is een vervelend feit in een verder positief veld van het aanpassen en toegankelijk maken van het stads- en streekvervoer. Mevrouw Roefs heeft betoogd dat het goed gaat met de toegankelijkheid, maar om mensen te verleiden om gebruik te maken van het openbaar vervoer moeten zij weten welke lijnen en haltes toegankelijk zijn. Ik ben het met haar eens dat dit eigenlijk op de site van 9292 zou moeten staan. De decentrale overheden en 9292 zijn bezig met een verkenning. Op grond daarvan wordt gezien waar wij het beste met pilots kunnen beginnen. Niet alleen 9292 maar bijvoorbeeld ook de NS, TomTom en de regionale busvervoerders willen graag die informatie verstrekken. Ik ben er een warm voorstander van om ook in samenwerking met hen pilots op te zetten, zodat die informatie zo breed mogelijk wordt verspreid. Mevrouw Roefs maakte een opmerking over mogelijke obstakels en problemen die er zouden zijn. Bij ons is daarvan niets bekend. Mijn indruk is dat de verkenning en de bespreking goed op streek zijn en dat ze vlot verlopen. Ons is er alles aan gelegen om zo snel mogelijk met die pilots te beginnen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Waarom moeten het pilots zijn? Wat moeten wij nog uitzoeken? Het kan toch gewoon worden geregeld?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij moeten zien hoe wij dit het beste kunnen implementeren. Het heeft veel te maken met ICT, waarbij soms onvoorziene dingen kunnen gebeuren. Met een pilot kun je de beste manier bepalen om iets te implementeren. Gaat de pilot goed, dan wordt het natuurlijk zo snel mogelijk algemeen geïmplementeerd. Zo langzamerhand hebben wij geleerd om voorzichtig te zijn met ICT-projecten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik snap het toch niet. Het aanpassen van de software is volgens mij geen pilot. 9292 heeft er van tevoren rekening mee gehouden dat dit gaat gebeuren. Er zijn bijvoorbeeld velden aangemaakt.

Ik begrijp nog niet wat dan de pilot inhoudt. Nu de staatssecretaris zegt dat ook TomTom en de NS die informatie willen verstrekken, begrijp ik overigens wel waarom wij die niet alleen aan 9292 mogen geven. Ik zou heel graag wat ruimer worden geïnformeerd over waar wij staan, wat het tijdspad is en wat de pilot inhoudt. Voor mij is het nog niet helemaal duidelijk.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wil u daarover met alle plezier meer schriftelijke informatie geven. Bij de pilot gaat het inderdaad om het aanpassen van de software, maar er moet informatie komen van heel veel gebieden. Je moet de juiste manier vinden om dit goed en foutloos te doen. Er is een pilot nodig om te bepalen hoe je dat in het hele land kunt implementeren. Ik zal de stand van zaken schriftelijk naar de Kamer sturen.

Mevrouw Sap heeft gewezen op de enorme problemen met de taxi's en het contractvervoer. Haar partijgenoot Vendrik heeft daar slechte ervaringen mee. In een krant – ik meen het AD – heb ik gelezen dat ook mevrouw Roefs niet al te vrolijk terugkwam van haar dagje ov. Er is een zwartboek verschenen waarop nog een reactie komt van de staatssecretaris van VWS, mevrouw Bussemaker. Hieraan wordt hard gewerkt, maar wij hebben van VWS nog geen datum gehoord waarop dit aan de Kamer wordt gestuurd. De zaak wordt in ieder geval wel serieus opgepakt. Daarmee ben ik volgens mij aan het einde van mijn beantwoording.

De **voorzitter**: U bent ruimschoots binnen de tijd gebleven, maar de Kamer heeft nog een aantal vragen. Ik begin bij de heer De Krom.

De heer **De Krom** (VVD): Is sinds de aanbesteding van het openbaar vervoer de trend naar toegankelijk openbaar vervoer positief?

De **voorzitter**: Dit is geen vraag die slaat op waarover de staatssecretaris het zo-even had. Maar goed, u mag het vragen.

De heer **De Krom** (VVD): Het gaat wel over dit onderwerp.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wil deze vraag graag in tweede termijn beantwoorden, want ik wil er eventjes overleg over hebben.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij voorstellen. Wij zullen u wat bedenktijd geven.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter, is dit de tweede termijn?

De **voorzitter**: Nee, ik stond nog een paar vragen toe. De vraag van de heer De Krom had overigens ook in een tweede termijn kunnen worden gesteld. Ik heb zijn vraag toegestaan, dus ik sta u ook toe om een vraag te stellen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wacht liever op mijn tweede termijn, om het nog wat verwarrender te maken.

De **voorzitter**: Dat mag ook; dan beginnen wij gewoon nu met de tweede termijn en geef ik u het woord.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Mastwijk** (CDA): Dank u wel, voorzitter. Ik bedank de minister en de staatssecretaris voor hun beantwoording. In de eerste termijn heb ik al gezegd dat wij op de goede weg zijn, maar wij zijn er nog lang niet. Dat maakt dit debat ook wel duidelijk.

Ik ben nog met een paar dingen blijven zitten. Volgens mij is die 500 mln. voldoende om alle Sprinters te vervangen, maar ik kan het mis hebben. Ik heb vroeger nog wat doorgeleerd voor rekenen. Als je vervanging naar voren haalt, kost dat natuurlijk geld omdat je sneller moet afschrijven. Ik heb echter stellig het idee dat de NS met het noemen van dit bedrag de drempel hebben willen verhogen. Misschien denken zij wel: als wij dit opschrijven, de Kamer stemt ermee in en legt 500 mln. op tafel, dan kunnen wij die Sprinters op korte termijn vernieuwen. De minister hoeft daar niet nu op te reageren; ik kan mij voorstellen dat hij dat nog met zijn ambtenaren wil uitzoeken. Die rekensom wil ik echter wel graag op papier zien.

Het handboek waarop de staatssecretaris doelde, ken ik. Ik heb dat doorgebladerd en er staat volgens mij niets verkeerd in. De praktijk is echter vaak weerbarstig. Die ziet er vaak minder fraai uit dan het handboek voorschrijft.

Ik heb de minister gevraagd of hij iets kan doen aan die rare opstapjes in de trein van Hollands Spoor naar Eindhoven en Venlo, afkomstig van de Deutsche Bahn. Verder wil ik graag dat hij mij geruststelt, zodat ik met een gerust hart naar de nieuwjaarsreceptie 2009 van de gemeente Hoogeveen kan gaan om te zeggen: binnen de kortste keren is die assistentie met die brug op de perrons geregeld.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat zij een brief stuurt over (de aanpak van) de problemen met de communicatie. Het liefst krijg ik daar een tijdpad bij, want het is erg urgent. Zij heeft mij nog niet kunnen overtuigen van alle obstakels op de weg. Zeg tegen iedere gemeente en provincie: melden die hap als er eentje klaar is. Ik begrijp niet dat wij een hele procedure moeten optuigen over hoe dit moet worden aangemeld of dat ambtenaren van Rijkswaterstaat dit overal zouden moeten gaan vragen. Ik hoop op een gedegen brief waaruit de urgentie duidelijk wordt.

De heer Roemer heeft gezegd dat hij wellicht een VAO gaat aanvragen, waarin de toegankelijkheid van alle stations in 2030 aan de orde kan komen. Op dit moment is nog niet helemaal duidelijk hoeveel geld daarmee is gemoeid. Het gaat om ongeveer 100 mln. tot die tijd, dus 5 mln. structureel. Als een dergelijke motie aan de orde zou komen, wil ik binnen mijn fractie een afweging maken waaraan die 5 mln. moet worden besteed. In het licht van de begroting moet mijn fractie prioriteiten stellen. Toen het toegankelijkheidsplan voor het spoor werd gemaakt, is vastgesteld dat in 2030 overal in een straal van 15 km een toegankelijk station moet zijn. Dit gegeven zal ik meenemen naar mijn fractie bij het maken van die afweging.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik bedank de bewindslieden voor hun beantwoording. Ik ben blij dat de staatssecretaris het mobiliteitsoverleg wil gebruiken om zo veel mogelijk praktische zaken te agenderen. Daaraan wil ik nog iets toevoegen: tijdens de spits zitten treinen, trams en bussen soms overvol. Hierover hebben wij ook vragen gesteld. Het is op een regionale lijn zelfs gebeurd dat passagiers dwars door de deur vielen, richting bestuurder. Als de druk op een deur zo groot is, moet die trein wel zeer vol zijn geweest. Dit soort situaties is onacceptabel. Het is niet aan de staatssecretaris om dat op te lossen, maar zij kan er wel aandacht voor vragen tijdens zo'n mobiliteitsoverleg.

De beantwoording van de minister stelt mij minder gerust. Zijn inlevingsvermogen is minder dan ik had gehoopt. Hij zei heel duidelijk: wij voeren de motie-Koopmans c.s. uit door zaken naar voren te halen. Dat is hartstikke goed. Als ik echter van A naar B wil met de trein en 98% van de rails is klaar, kom ik niet op het eindpunt. Als er veel geld wordt uitgegeven en 98% van de rails ligt, is dat heel knap. Die 2% rails zijn echter ook nodig om er te komen. Dat is wat gehandicapten ervaren tijdens het reizen.

60% is leuk. En het is leuk dat 90% van de reizigers daarmee gediend is. De Kamer was echter klip en klaar: in 2030 moet het openbaar vervoer volledig toegankelijk zijn. Het gaat niet alleen om 5 mln. in de begroting van 2009. In 2018 zijn wij klaar met het aanpassen van 60% en daarna is er nog twaalf jaar om de overige 40% aan te passen. Het gaat dus om uitgaven na 2018. Ik wil dat wij als Kamer herbevestigen dat wij 100% toegankelijkheid willen van de perrons en het openbaar vervoer. Wij moeten niet zeggen: hiermee nemen wij genoegen want de meeste mensen zijn ermee geholpen. Zo werkt het niet. Hetzelfde geldt voor de treinstellen. De Kamer heeft in het licht van de afschrijving van treinstellen bewust gekozen voor 2030. Als wij er nu weer acht jaar aan plakken, blijven wij daarmee doorgaan. Er is altijd wel een aanleiding om onze eigen afspraken niet serieus te nemen; dat kan de Kamer niet doen. In 2030 moeten zowel perrons als treinstellen 100% toegankelijk zijn. Ook bij de toiletten – dit ben ik volledig met mevrouw Sap eens – mis ik inlevingsvermogen bij de minister. Het is leuk om te zeggen dat op de keten voldoende toiletten moeten zijn. Als ik in een Sprinter zit, ga ik echter niet even tussendoor op een station uitstappen omdat daar toevallig een toilet is. Die trein wacht echt niet op mij tot ik klaar ben met mijn plasje. Ik moet gewoon in de trein mijn behoeften kunnen doen en niet in een prullenbak op de hoek. Voor alle helderheid: ik vraag een VAO aan.

De **voorzitter**: Dat had ik al genoteerd. Het woord is aan mevrouw Sap.

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): Voorzitter. Ik maak toch even kort gebruik van mijn tweede termijn. Ik bedank de bewindspersonen voor hun beantwoording.

Ik ben blij met de toezegging van de minister dat hij dit opnieuw serieus gaat opnemen met de NS. Zijn pogingen om mijn verwachtingen daarover te temperen, baren mij echter zorgen. Ik hoop dat de hij hiermee serieus omgaat en het zwaar opneemt. Hij moet de NS voorhouden dat 2030 – dit ligt al jaren vast – het eindpunt is. Voor mijn fractie is het onbespreekbaar dat er na 2030 nog ontoegankelijke treinen rijden op het spoor. Wij hebben «versnellen» dan ook steeds opgevat als «eerder dan 2030». Als het later dreigt te worden, moet de minister er alles aan doen om NS andere opties in kaart te laten brengen.

De minister heeft toegezegd dat hij op de koppeling van toegankelijke en niet-toegankelijke wagons nog zal ingaan, maar in dat verband heb ik ook een aantal andere puntjes genoemd. Komen die expliciet terug in de rapportage van de minister aan de Kamer? Naast die koppeling gaat het ook om gedeeltelijke aanpassing, zoals één verlaagd instapje per trein of een liftje, de dienstregeling en de intercity's die vanaf 2010 beschikbaar komen. Wellicht kan er bij het bouwen daarvan nog iets worden aangepast. Op al deze punten krijg ik graag een reactie van de minister. Nog eventjes de toiletten. De minister zegt dat de wet die er in 2010 komt, regelt dat de aanwezige wc's voor iedereen toegankelijk moeten zijn maar niet dat er wc's moeten zijn. Ik vraag mij dat af; dit punt zal ik goed volgen. Die wet regelt ook de gelijke behandeling van chronisch zieken die incontinentieproblemen hebben. Zij kunnen niet reizen als er geen toiletten zijn. Ik kan mij niet voorstellen dat zij geen bescherming genieten onder die wet. Mocht dat toch niet zo zijn, dan zullen wij die wet indien nodig amenderen. Het is goed als de minister de spoorwegaatschap-pijen erop attendeert dat er straks waarschijnlijk wetgeving ligt die hen verplicht tot aanpassingen. Dan zijn zij voorbereid en kunnen zij er nu al mee aan de slag gaan.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het lijkt mij goed, mede in het licht van de motie die de heer Roemer heeft aangekondigd, dat de minister nog eens heel scherp neerzet waarom 2030 vanuit logistiek en financieel

oogpunt niet haalbaar is, en wat het betekent als wij daaraan toch vasthouden. Verder wacht ik het antwoord van de staatssecretaris op mijn vraag van zojuist af.

Minister Eurlings: Voorzitter. De 500 mln. afschrijvingskosten heeft betrekking op het sneller afschrijven van de Sprinters. Ik zal de Kamer in mijn brief de nadere financiële onderbouwing doen toekomen, voor zover de bedrijfsvertrouwelijkheid dat toelaat. Het staat buiten kijf dat met het eerder afschrijven van die treinen veel geld gemoeid is. Ook de vraag van de heer Mastwijk over de treinstellen van de Deutsche Bahn die Den Haag Hollands Spoor aandoen, zal ik meenemen in de brief.

Het verzoek betreffende Hoogeveen is bij de NS bekend. Op dit moment overleggen de gemeente Hoogeveen en de NS hierover. In Culemborg is er overigens een soortgelijke situatie. Ook daar verlenen vrijwilligers assistentie. Een complicatie is dat de NS om veiligheidsredenen verplicht zijn om vrijwilligers hiervoor op te leiden. In de brief zal ik de Kamer nader inlichten over de tijdsplanning, de stand van zaken et cetera.

Mastwijk (CDA): Dat is goed, maar het overleg loopt al anderhalf jaar. Het schiet niet op; de minister moet het een zetje in de rug geven.

Minister Eurlings: Dat zou zomaar kunnen.

Ik wil even een aantal feiten noemen. Naar aanleiding van de motie-Koopmans c.s. versnellen wij de toegankelijkheid van de treinen. Dat is geen geringe operatie, zoals ik al heb geprobeerd uit te leggen in mijn eerste termijn. De tevredenheid van het merendeel uwer op dit punt heb ik met instemming gehoord. Wat hield het Implementatieplan Toegankelijkheid uit 2006 in? Laten wij daarover toch wat preciezer zijn. In dit door de Kamer geaccordeerde plan stond dat in 2030 60% van de stations toegankelijk moest zijn, vertegenwoordigend 90% van de reizigers, en dat 90% van de treinen zou zijn aangepast. De Kamer kan zeggen: wij willen nu, twee jaar later, dat daar een schep bovenop wordt gedaan. Het is echter te gemakkelijk om het beeld op te roepen dat wij weglopen voor een eerder commitment; dat is gewoon niet waar. Dat valt na te kijken in het implementatieplan. Wat wij doen, is versnellen: wij doen meer en sneller dan eerder was afgesproken. Ik zeg nogmaals dat ik de NS nog eens serieus – zowel ik als de Kamer heeft het te druk om er een rituele dans van te maken – de vraag zal voorleggen wat er mogelijk is. Juist omdat de NS en ProRail er volgens mij zorgvuldig mee omgaan, neem ik hun argumenten serieus. Het beeld is tot nu toe dat het gigantische kosten met zich mee zou brengen. Het aanpassen van een bestaand treinstel klinkt gemakkelijk, maar het betekent nogal wat. Het moet bijvoorbeeld ook veiligheidstechnisch verantwoord gebeuren. Ik kom hierop dus nog terug. Als er extra dingen mogelijk zijn, is dat pure winst en sta ik schouder aan schouder met de Kamer om ze mogelijk te maken. Dan de toiletten. Het punt is waarschijnlijk niet uit en te na in de publieke discussie gewisseld, aangezien er geen formele aangrijpingsmogelijkheden ter zake zijn. In 2004 is het echter wel als zodanig besloten, waarna de treinen zijn besteld. De Kamer kan zeggen: ik zie wit maar het moet zwart zijn, of andersom. Wij moeten nu echter wel handelen op basis van de feiten die toen zijn ontstaan en de tijd die sindsdien is verstreken. Die treinen zijn ondertussen grotendeels klaar. Misschien is de conclusie: hadden wij toen maar meer amok over gemaakt, hadden wij toen maar druk uitgeoefend, hadden wij toen maar de discussie aangegaan. Aan «hadden wij maar» hebben wij echter niks. De enige weg vooruit is om met NS en ProRail te bekijken wat de mogelijkheden nog zijn. Die treinen zijn er; het lijkt me financieel zeer onfortuinlijk om die bij de stort te zetten. Kunnen wij er op een andere manier voor zorgen dat in die keten – waarin mensen in-, uit- en overstappen – de voorzieningen voldoende zijn? Ik weet niet wat er kan, maar het gesprek daarover ga ik graag aan. In de

intercitytreinen blijft het zoals het was, maar bij de bestelde Sprinters moeten wij bezien hoe wij het kunnen opvangen. Er is bij mij dus geen gebrek aan inzet. Het gaat om passioneel denken: hoe kunnen wij doen wat er nog te doen is?

Mevrouw **Sap** (GroenLinks): Ik ben tevreden met deze toezegging van de minister, als bij het gesprek dat hij gaat voeren over waar het kan in de keten, ook aandacht is voor de mogelijkheden in de trein zelf.

Minister **Eurlings**: Ja. Bij de nieuwe Sprinter – ik heb enigszins inzicht gekregen in hoe die trein eruitziet – is het echter in mijn ogen schier onmogelijk om extra hutten of compartimenten in te bouwen. Ik wil het best nog wel eens voorleggen, maar wij moeten rationeel bezien wat er kostentechnisch mogelijk is. De voorzieningen op en rondom stations kunnen dan het gemakkelijkst worden verbeterd.

De heer **Roemer** (SP): «Schier onmogelijk» vind ik een fout antwoord; dat is het niet. In iedere camper kun je zo een ruimte bouwen met een toilet. Als de minister vindt dat de kosten onevenredig hoog zijn, is het iets anders. Ik neem aan dat hij behoorlijk wat moeite doet om uit te zoeken wat de mogelijkheden zijn en daarna afweegt wat reëel is. «Onmogelijk» is natuurlijk onzin, want ook in een betonnen huis kun je een nieuwe badkamer bouwen; het gaat hooguit om de kostenpost.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer probeert mij een beetje op woorden te vangen en dat is niet zoals ik het gewend ben. Als ik «schier onmogelijk» zeg, gaat het natuurlijk ook om de kosten. Als je het geld zelf kunt drukken, is alles mogelijk. Dan kun je van een enkeldekker een driedekker maken. Wij moeten realistisch naar de situatie kijken. Die treinen zijn besteld en ongeveer afleveringsgereed. Hoe kun je realiter het beste iets extra doen voor die mensen? In die andere lijn liggen meer kansen dan in het ombouwen van een trein die al gereed is, voordat die een meter heeft gereden. In die lijn kom ik daarop graag terug.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer heeft mij nog een punt aangereikt dat volgens hem belangrijk genoeg is om in het mobiliteitsoverleg aandacht voor te vragen: de overvolle bussen en treinen. Ik zeg de Kamer graag toe dat ik dat zal doen.

De heer De Krom heeft mij gevraagd of de toegankelijkheid beter is geworden door de marktwerking. Dat is een interessante stelling die ik niet zomaar overneem. Door de marktwerking konden er in de concessies eisen worden gesteld aan de toegankelijkheid. Ook in het stadsvervoer is echter heel veel geïnvesteerd. De internationale afspraken boden een handvat om ook de niet-aanbestede stadsvervoerders grote stappen te laten zetten op het gebied van de toegankelijkheid. Ik kan geen ja of nee antwoorden: enerzijds is het ja en anderzijds nee. Daar waar is aanbesteed, is dat gebruikt om de toegankelijkheid te vergroten. Daar waar niet is aanbesteed, zijn echter ook grote investeringen gedaan. Dat is mogelijk geworden door de internationale afspraken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Richting de heer De Krom, wil ik daar nog iets aan toevoegen. Ook als er inbesteed wordt, ligt er gewoon een eisenpakket. Alle steden hebben te maken met dezelfde toegankelijkheidseisen en hebben bijvoorbeeld ook zuinige bussen besteld. Dat maakt dus niets uit. Het klinkt leuk, maar zet in dit geval geen zoden aan de dijk.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is toch jammer. Ik had dit overleg graag willen afsluiten met een leerpunt voor de socialistische fracties. Het komt ongetwijfeld op een ander moment nog terug.

De heer **Roemer** (SP): Misschien is het juist andersom.

De heer **De Krom** (VVD): Nee, dat is uitgesloten.

Toezeggingen

De **voorzitter**: Dan sluiten wij dit overleg niet af met leerpunten, althans niet met leerpunten waarover wij het eens zijn, maar wel met de toezeggingen die zijn gedaan. Ik lees ze graag nog even voor en vraag daar uw aandacht voor, zodat ik zeker ben dat u er tevreden over bent. Wij hebben de volgende toezeggingen genoteerd:

- De minister zal de NS nogmaals vragen, te kijken naar de mogelijkheden om de toegankelijkheid van treinstellen versneld te verbeteren door kleine aanpassingen of slimme combinaties van oud en nieuw materieel en zal de Kamer informeren over de uitkomsten. Daarbij zal hij tevens ingaan op de vraag over de mogelijkheden om in 2030 100% van de stations toegankelijk te hebben gemaakt.
- De minister zal schriftelijk ingaan op de vragen over de 500 mln. extra middelen die nodig zouden zijn voor de versnelde afschrijving van Sprinters, over het toegankelijk maken van de treinstellen die van de Deutsche Bahn zijn overgenomen en over de toegankelijkheid van en assistentie op de stations van Hoogeveen en Culemborg.
- De minister zal met NS en ProRail bespreken hoe over de gehele keten de beschikbaarheid van sanitaire voorzieningen optimaal kan worden gemaakt en zal de Kamer informeren over de uitkomsten.
- De minister zal zo spoedig mogelijk terugkomen op de berichten over de toename van geweld in treinen. Daarbij zal hij tevens ingaan op de eerder gedane toezegging ten aanzien van de mogelijkheden voor de strafrechtelijke aanpak van raddraaiers in het ov.
- Jaarlijks zal in het Beheerplan ProRail de voortgang in het toegankelijk maken van stations in beeld worden gebracht.
- De Kamer zal schriftelijk nader worden geïnformeerd over de stand van zaken ten aanzien van het aan reizigers beschikbaar stellen van informatie over de toegankelijkheid van het ov.

De heer Roemer heeft aangekondigd een VAO te zullen aanvragen, maar hij heeft ook nog een vraag. Kennelijk ben ik onvolledig geweest.

De heer **Roemer** (SP): Om misverstanden te voorkomen, lijkt het mij zinvol om aan de toezeggingen ook een afspraak over een datum te koppelen.

De **voorzitter**: Ik heb een aantal keer «zo spoedig mogelijk» toegevoegd.

De heer **Roemer** (SP): Bij Verkeer en Waterstaat zijn wij de laatste tijd gewend om daarover zo concreet mogelijk te zijn.

De **voorzitter**: Dat verzoek ondersteun ik van harte.

Minister **Eurlings**: Ik doe dat helaas niet. «Zo spoedig mogelijk» lijkt mij zeer goed. De heer Roemer – dat moet mij toch van het hart – vraagt erg door en wil een hoger ambitieniveau dan het implementatieplan. Dat vind ik allemaal goed, maar daar wil ik dan wel serieus naar kijken. Mijn woorden worden normaal niet licht begrepen. Als ik zeg «zo spoedig mogelijk» dan doe ik het zo spoedig als het kan. Ik zet er dus echt vaart achter. Iedere datum is een slag in de lucht. Ik zal dit toch serieus moeten bespreken met de NS.

De heer **De Krom** (VVD): Dat lijkt mij redelijk.

De **voorzitter**: Dan is het daarmee gedaan. Ik dank de bewindspersonen voor hun beantwoording en hun aanwezigheid en sluit hierbij de vergadering.

De waarnemend voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Ten Broeke

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