

8

Winterproblematiek spoor

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 14 februari 2012 over **winterproblematiek spoor e.a.**



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. De winter brengt het land altijd in beroering, in positieve zin zoals wij zagen aan het enthousiasme van mensen over de Elfstedentocht, maar ook in negatieve zin, als wij de overlast zien op het spoor en de wegen. Deze overlast op het spoor had minder groot kunnen zijn en de verantwoordelijken bij NS en ProRail moeten dan ook de gevolgen van de ellende in hun portemonnee voelen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het spoor begin februari 2011 ondanks de genomen maatregelen tegen het winterweer te zwaar en te lang ontregeld was;

overwegende dat de genomen maatregelen die de top van NS en ProRail hebben genomen tot dusverre niet afdoende zijn gebleken;

van mening dat ook de top van NS en ProRail verantwoordelijk zijn voor dit falen;

spreekt uit dat er geen sprake mag zijn van het uitkeren van een bonus aan de top van NS en ProRail;

verzoekt de regering, NS en ProRail te verzoeken geen bonus aan de top uit te keren en als NS en ProRail dit verzoek niet willen opvolgen, dit via een aandeelhoudersvergadering af te dwingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 285 (29984).



De heer **Bashir** (SP):

De volgende motie gaat over het samenvoegen van NS en ProRail.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de splitsing van NS en ProRail heeft geleid tot een minder effectieve aanpak van beheer en onderhoud van het spoor;

constaterende dat de splitsing tot een gebrek aan goede communicatie heeft geleid tussen NS en ProRail;

overwegende dat het samenvoegen van NS en ProRail communicatieproblemen ondervangt en zorgt voor een effectiever beheer van het spoor;

overwegende dat samenvoegen van NS en ProRail met een boekhoudkundige scheiding mogelijk is binnen de regels van de EU;

verzoekt de regering, een quickscan uit te voeren naar de mogelijkheden en de gevolgen om NS en ProRail samen te voegen en de Kamer zo spoedig mogelijk hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 286 (29984).

De heer **Haverkamp** (CDA):

Wij hebben net als commissie een rapport in ontvangst mogen nemen van een aantal collega's van ons, die juist over ProRail gaan. Vindt u het dan niet netjes om deze motie aan te houden totdat wij ook dat rapport over ProRail hebben besproken, vanwege het vele werk dat zij erin hebben gestoken?



De heer **Bashir** (SP):

In de motie geef ik eigenlijk geen richting aan, maar wil ik meer informatie via een quickscan naar de gevolgen en de mogelijkheden. Maar als collega's aangeven dat zij graag nog even de gelegenheid willen hebben om zich te beraden, ben ik uiteraard bereid om die motie aan te houden.

De heer **Aptroot** (VVD):

De heer Bashir gaat over zijn eigen motie, maar ik heb dat rapport vandaag gelezen. Wij gaan erover praten. Daar zit ook een optie in dat ProRail zo'n soort constructie als Rijkswaterstaat krijgt, dus direct onder het ministerie. Ik zou tegen een quickscan op één optie zijn. Ik vind het juist goed dat wij het breed bekijken, dus aanhouden van de motie zou ik waarderen.

De heer **Bashir** (SP):

Dan houd ik de motie aan, maar ik zal nog twee moties indienen.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 286) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Bashir

De voorzitter:

Nee, dat kan echt niet, uw tijd is om. U hebt twee minuten gehad.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter, ik heb nog twee moties.

De voorzitter:

Het spijt me, u hebt twee minuten gehad. Tijd is tijd, net als voor NS.

De heer **Bashir** (SP):

Ja, maar ik ken de regel niet dat ik geen moties meer mag indienen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan zou ik willen voorstellen dat wij, ook met het oog op de manier waarop wij met NS zijn omgegaan, de heer Bashir de mogelijkheid geven om in ieder geval één motie in te dienen, zijn beste.

De voorzitter:

Nee, echt niet. Wij hebben in het Presidium afgesproken, zoals u ook allemaal is gezegd, dat twee minuten twee minuten is. Ik kan er niet meer van maken.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter, dan is die regel van het Presidium mij niet bekend.

De voorzitter:

Daar ga ik niet over in discussie. Die regel is u bekend. Als die u niet bekend is, is dat uw probleem, niet het mijne.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter, ik heb nog twee moties voorbereid die over belangrijke onderwerpen gaan.

De voorzitter:

Het spijt me zeer. Dit duurt me te lang. Twee minuten is twee minuten.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Dan zal ik zo meteen een spoeddebat aanvragen om deze moties in te dienen

De voorzitter:

Helemaal goed, dat moet u vooral doen, bij de eerstvolgende regeling. Die is naar ik meen na het reces.

De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Op deze manier wordt de agenda alleen maar overbelast. Ik betreur deze gang van zaken.

De voorzitter:

Ik ook! Dank u wel.

Voorzitter: Van Gent



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Achter de sneeuwvlokjes gaan veel grotere problemen schuil. Daarvan heb ik een analyse gemaakt

in het algemeen overleg. Ik wil ook graag dat ze verder worden opgepakt bij het onderzoek dat de minister gaat doen. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat opnieuw duidelijk is geworden dat het Nederlandse spoor met twee hoofdproblemen te maken heeft, namelijk onvoldoende capaciteit bij spoorknooppunten als Utrecht en Amsterdam en gebrekkige mogelijkheden voor bijsturing bij meervoudige en grote verstoringen bij bijvoorbeeld winteroverlast;

verzoekt de regering, in het aangekondigde onderzoek de genoemde hoofdproblemen centraal te stellen en te komen met voorstellen om de bijsturing en de capaciteit van het spoorstelsel robuust te maken bij verstoringen, met name rond de grote spoorknooppunten Utrecht en Amsterdam,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 287 (29984).



De heer **Slob** (ChristenUnie):

Ik heb nog een minuut voor een motie. Die kan ik dus rustig voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat vanwege een langdurig terugvallen op een nooddienstregeling de reiziger geconfronteerd is met een sterk beperkt vervoersaanbod;

overwegende dat met het langdurig terugvallen op de nooddienstregeling gekozen is voor de makkelijkste weg en niet voor de Reiziger met hoofdletter R;

verzoekt de regering, in overleg met NS en ProRail tot de afspraak te komen dat bij calamiteiten op het spoor niet te snel en onnodig lang naar de terugvaloptie van de nooddienstregeling wordt gegrepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Slob. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 288 (29984).

De Jong



De heer **De Jong** (PVV):
Voorzitter. Omwille van de tijd zal ik de drie moties direct voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS op het gebied van informatievoorziening, communicatie en dienstregeling tijdens de winterchaos op het spoor wederom heeft gefaald;

overwegende dat er een cultuurverandering nodig is om de structurele problemen rondom de dienstverlening van NS aan te pakken en dat de eerste stap daartoe is, het vervangen van de raad van commissarissen, welke in de afgelopen jaren onvoldoende daadkracht heeft getoond om de NS-directie scherp te houden;

verzoekt de regering, alles in het werk te stellen om de raad van commissarissen van NS uit zijn functie te ontslaan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 289 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS op het gebied van informatievoorziening, communicatie en dienstregeling tijdens de winterchaos op het spoor wederom heeft gefaald;

verzoekt de regering, alles in het werk te stellen om de bonussen van de NS-directie voor dit jaar ongedaan te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 290 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een 36 uur van te voren aangekondigde aangepaste dienstregeling niet meetelt in de punctuali-

teicijfers, welke hierdoor niet overeenkomen met de werkelijke situatie op het spoor en de hinder voor de reiziger;

overwegende dat de punctualiteitscijfers meewegen in het al dan niet verstrekken van bonussen aan de NS-directie;

verzoekt de regering om de punctualiteitscijfers in lijn te brengen met de feitelijke situatie op het spoor en derhalve bij een vooraf aangekondigde aangepaste dienstregeling de geschrapte treinen mee te laten wegen in de punctualiteitscijfers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid De Jong. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 291 (29984).

U hebt nog zestien seconden, mijnheer De Jong. Bent u klaar? En de heer Haverkamp wil u interromperen.

De heer Haverkamp (CDA):

We hebben geconstateerd dat NS te laat is overgeschakeld op de winterdienstregeling. Met uw motie is het juist een beloning om de winterdienstregeling niet in te schakelen. Als NS die namelijk wel inschakelt, gaat dat ten koste van zijn bonus. Vindt u niet dat u op die manier een slechte incentive introduceert?



De heer De Jong (PVV):

Nee, het zou juist slecht zijn als de Kamer ervan uitging dat NS dat soort prikkels dan maar oppakte. Ik neem aan dat de CDA-fractie iets meer vertrouwen heeft in NS dan ze nu hier naar voren brengt. Wij vinden dat het niet goed is om punctualiteitscijfers op dit moment zo in te richten dat die niet voldoen aan de werkelijke situatie op het spoor. Aangezien wij van mening zijn dat er een cultuurverandering nodig is bij NS, moeten we ervoor zorgen dat die raad van commissarissen zo snel mogelijk de laan uit wordt gestuurd en dat ook die bonussen worden aangepakt. Als we niets doen aan die punctualiteitscijfers, worden die bonussen steeds verstrekt op de wijze zoals dat nu gebeurt. Daar past de PVV voor.

De voorzitter:

De heer Haverkamp, de laatste keer op dit punt.

De heer Haverkamp (CDA):

Hoor ik het goed dat de heer De Jong zegt dat de cijfers moeten worden aangepast aan de situatie op het spoor en dat hij eigenlijk ook een punctualiteitscijfer introduceert voor een winterdienstregeling?

De heer De Jong (PVV):

Nee, wij zeggen dat wij op dit moment een punctualiteitscijfermethodiek hebben waarmee we het niet zo hebben geregeld dat, op het moment dat NS ervoor kiest om een aangepaste dienstregeling in te stellen waarvan de reiziger ontzettend veel last heeft en waardoor mensen in overvolle treintjes worden gepropt als haringen in een vat, dit terugkomt in die cijfers. NS krijgt dus alsnog bonussen. Dat is toch een bloody shame? Dat zou toch niet zo moeten zijn?

De Jong

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer de Jong. Ik zou graag nog even een opmerking maken over datgene wat net plaatsvond. Dat lijkt mij namelijk ook belangrijk voor de volgende sprekers. In het Reglement van Orde, artikel 44a, lid 3, staat dat de VAO's worden gehouden met een spreektijd van twee minuten, inclusief het indienen van de moties.



De heer **Monasch** (PvdA):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de plannen om het spoor "winterproof" te maken hebben gefaald;

overwegende dat het onduidelijk is of met de huidige organisatie en middelen het spoor in de winter afdoende robuust is, dan wel robuust valt te maken;

overwegende dat additionele investeringen nodig kunnen zijn om het spoor robuuster te maken gedurende de winter;

overwegende dat extra investeringen afgewogen moeten worden ten aanzien van de meeropbrengst, te weten robuuster winterspoor voor wellicht een beperkte periode per jaar;

verzoekt de regering, in haar plannen dit voorjaar de Kamer tenminste twee scenario's voor te leggen met:

- enerzijds de resterende mogelijkheden van het voortgaan op het huidige investeringsniveau en de huidige organisatie, dan wel;
- het plegen van additionele investeringen en organisatorische veranderingen om de robuustheid van het spoor in de winter ingrijpend te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Monasch en Verhoeven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 292 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister naar spoorssystemen in het buitenland gaat kijken;

overwegende dat in andere spoorssystemen het aantal ongelukken en doden onder het spooronderhoudspersoneel in andere landen veel hoger is dan in Nederland;

spreekt uit dat bij elke oplossing ter verbetering van het onderhoud en functioneren van het spoor, de veiligheid van het personeel ten minste aan het huidige niveau zal moeten blijven voldoen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 293 (29984).



Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Voorzitter. Ik vervang collega Van Gent, die elders in deze zaal in functie is. Ik dien de volgende moties mede namens haar in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering onderzoek gaat doen naar maatregelen om de spoorinfrastructuur beter bestendig te maken tegen winterweer;

verzoekt de regering, per maatregel om de spoorinfrastructuur beter bestendig te maken aan te geven welke mogelijkheden zij ziet voor financiële dekking,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 294 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat veel monteurs lang onderweg zijn om defecte wissels te bereiken;

constaterende dat voor de splitsing van ProRail en NS personeel, waar dat veilig kon, zelf wissels mocht omzetten en/of sneeuw- en ijsvrij maken;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat NS-personeel, waar en wanneer dat op een absoluut veilige manier kan, de bevoegdheid en de mogelijkheden krijgt in het geval van een ernstig verstoorde dienstregeling wissels te schouwen en indien nodig in overleg met de treindienstleider van ProRail te krukken en/of sneeuw- en ijsvrij te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van Tongeren

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 295 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de reisinformatie via de website van NS niet beschikbaar was op het moment dat overgeschakeld werd op de aangepaste dienstregeling, terwijl de reisinformatie via 9292.nl onafgebroken beschikbaar en bereikbaar was;

overwegende dat onder alle weersomstandigheden reis-informatie in de vorm van websites en apps up-to-date moet blijven;

verzoekt de regering, met NS te regelen dat 9292.nl in de informatievoorziening aan klanten wordt meegenomen, waarmee de kwetsbaarheid van reisinformatie sterk wordt gereduceerd en een meltdown van reisinformatie wordt voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Tongeren en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 296 (29984).

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. In het vorige VAO heb ik een vraag gesteld over ERTMS, een essentieel systeem voor de toekomst. Deze vraag is niet beantwoord. Misschien kan ik bij deze gelegenheid het antwoord krijgen.

Wij zijn tevreden met de toezeggingen over de omgang met het winterweer. Er komt een stevig onderzoek, niet alleen met experts van het ministerie, ProRail en NS, maar ook met experts uit het buitenland, waaronder Zwitserland. Wij vinden het goed dat de minister in de toekomst een bredere verantwoordelijkheid wil nemen voor dit soort situaties. Ze wil meer sturen en zich meer bemoeien met wat er op het spoor gebeurt. Er komt een winterprogramma, waarover wordt gerapporteerd.

De VVD-fractie vindt wel dat zo'n verantwoordelijkheid ook waargemaakt moet worden. Dat is een probleem. Dan komen wij toch op NS en ProRail, die op afstand zijn gezet. Wij zullen er zeker op terugkomen als we het rapport Wissel op de toekomst bespreken dat vandaag is uitgebracht. In het AO van de vaste commissie voor Financiën over staatsdeelnemingen, op 10 april aanstaande, zullen we dit aan de kaak stellen. Wij zien namelijk dat we eigenlijk nauwelijks invloed hebben op deze staatsbedrijven. NS en ProRail worden met 100% belastinggeld gefinancierd en de overheid heeft voor 100% de status van aandeelhouder. We hebben echter nauwelijks invloed. Ik begriep de collega's die net als wij zeggen dat het een keer

moet ophouden met de bonussen en dat er een fatsoenlijke raad van commissarissen moet zitten. Wij hebben er nu nauwelijks grip op. Dat moet echt veranderen. Straks komt er een aantal momenten waarop we hierop terug kunnen komen: bij de behandeling van het rapport en bij het AO over staatsdeelnemingen. Dan zullen we met elkaar knopen moeten doorhakken.

De voorzitter:

Dank u wel, mijnheer Aptroot. Dan geef ik nu het woord aan de heer Haverkamp. Ik zie dat hij er geen behoefte aan heeft, al staat hij wel op de sprekerslijst. Het is niet verplicht; ik bied het alleen maar aan.

□

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Ik heb geen motie. De Kamer dient namelijk voortdurend moties in over toiletputten, de hoogte van de prijs van treinkaartjes, allerlei regioliijntjes die we willen behouden en het nachtnet. De D66-fractie heeft ook zo haar voorkeuren, maar wij dachten: laten we nu eens geen motie indienen over het winterweer. Het is namelijk nodig dat de Kamer een keer op hoofdlijnen over dit soort zaken praat en ook op hoofdlijnen controleert.

In tegenstelling tot in het vorige debat heeft de minister in dit geval gezegd dat zij een aantal zaken op hoofdlijnen zal regelen en dat zij daarop afrekenbaar zal zijn. Zij komt met een winterschema, met een versimpelde dienstregeling met minder trajecten en meer personeel waar dat nodig is. Zij heeft gezegd dat zij ervoor zal zorgen dat wij hier volgend jaar niet nog een keer hoeven te praten over het winterweer. De D66-fractie wil de minister daar graag op kunnen controleren aan de hand van een winterrapport met afrekenbare doelen, een rapport met als het ware acht vakken waarvoor zij een voldoende dient te halen. Als zij die voldoende haalt, is het goed. Als er allemaal hagelstenen uit de lucht vallen, is dat overmacht. Dat accepteren wij gewoon. Op die manier hebben we het debat gevoerd. De minister heeft duidelijke toezeggingen gedaan. De fractie van D66 heeft besloten om daar genoeg mee te nemen en ook met vertrouwen vooruit te kijken naar volgend jaar. Het is wel een situatie waarvan een verstandige oom van mij ooit zei: het is nu niet meer genoeg om alleen je best te doen, we moeten nu gaan afrekenen op het resultaat. Dat is ook wat we met elkaar hebben afgesproken. Ik heb daarom wel de motie medeondertekend van de heer Monasch van de PvdA-fractie. Hierin wordt eigenlijk gezegd: kies nu wat aanvaardbaar is in de winter, bepaal welk kwaliteitsniveau we willen hebben en wat we daarvoor willen betalen. Dat is de manier waarop de discussie gevoerd moet worden zodat we niet elk jaar over elkaar heen dreutelen en buitelen met grote woorden waardoor we niet eens meer tijd hebben om moties in te dienen. Ik heb kleine woorden gebruikt en geen moties. Daar ben ik blij mee en ik hoop dat we hier volgend jaar niet meer hoeven te staan. Ik wens de minister daar veel succes bij.

□

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Ik ben blij dat de weersomstandigheden weer wat rustiger zijn geworden en ook dat wij goede afspraken hebben gemaakt in het algemeen overleg. Ik ga gaarne de moties langs die zijn ingediend. Ik begin met mo-

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

tie-Bashir op stuk nr. 285 waarin wordt gevraagd om NS en ProRail te verzoeken geen bonus uit te keren en dit via een aandeelhoudersvergadering af te dwingen indien zij hieraan geen opvolging willen geven. Op het moment dat men afspraken maakt over winterweer, waardoor het winterweer een onderdeel van de prestaties wordt, zou men van dat deel van de bonus moeten afzien als men niet aan de prestatie-eisen voldoet. Ik heb ook van tevoren aan beide raden van commissarissen aangegeven dat dit mijn opinie was. Ik heb ook aangegeven dat het uiteindelijk aan hen is om daarover te besluiten. Zij beraden zich op dit moment hierover. Daarmee vind ik dat ik gedaan heb wat het Rijk aan ruimte heeft om te doen, namelijk duidelijk zijn hoe je erover denkt. Ik vind niet dat het Rijk de rol heeft om het alsnog via de aandeelhoudersvergadering af te dwingen. Dat past niet in het bestaande aandeelhoudersbeleid. Als de Kamer dit anders ziet en vindt dat de aandeelhoudersrol ook inhoudelijk zou moeten zijn, dan is de commissievergadering binnenkort de plek om daarover te discussiëren. Ik ontraad deze bonus en u kent mijn mening over het bonusbeleid. "Ik ontraad deze bonus". Zei ik dat nu? Ik bedoel natuurlijk: ik ontraad deze motie. Leuke verspreking.

De voorzitter:

Twee vliegen in één klap, lijkt me.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan kom ik bij de motie-Slob op stuk nr. 287 waarin wordt gevraagd om expliciet in te gaan op twee hoofdproblemen. Ik heb in de commissie aangegeven dat ik in mei met een winterprogramma kom. Ik heb echter ook aangegeven dat ik in bredere zin veel meer prestatieafspraken wil gaan maken aan de voorkant. Zo kijk je niet alleen achteraf naar de afspraken in concessies en in beheer- en vervoersplannen, maar heb je ook vooraf een meer sturende rol in plaats van achteraf alleen een straffende rol. Ik zorg er natuurlijk voor dat we in het winterprogramma expliciet naar de knooppunten Utrecht en Amsterdam kijken. Ik heb echter ook al aangegeven dat ik in de bredere discussie over het spoor – de commissie-Kuiken komt ook met haar rapport – wil spreken over investeringen en de vraag of we wel hebben wat we willen hebben om al onze ambities waar te maken in de toekomst. Dat zal natuurlijk niet allemaal in het meiprogramma en het winterprogramma zitten, want dat zijn twee verschillende dingen. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid, maar maak dus wel nadrukkelijk deze opmerking. Ik ga expliciet in op Utrecht en Amsterdam in het winterprogramma, maar ga ook in de latere uitwerking, met de kabinetsreacties op onder andere het rapport van de commissie-Kuiken, nog veel uitgebreider in op de totale capaciteitsproblemen.

De voorzitter:

Voor mijn duidelijkheid vraag ik u naar uw oordeel over de motie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik zie haar als ondersteuning van het beleid en laat het oordeel over aan de Kamer.

De motie op stuk nr. 288 is ook van de heer Slob. Daarin vraagt hij de regering om met NS en ProRail tot afspraken te komen waardoor bij calamiteiten op het spoor niet te snel en onnodig lang naar de terugvaloptie van de nooddienstregeling wordt gegrepen. Hiermee hebben we een heel belangrijk punt te pakken. In het debat hebben

we ook met elkaar gesproken over eerder afschalen. Daarmee kun je uiteindelijk zekerheid bieden. Je hebt dan misschien wel minder capaciteit, maar toch heb je doorgang. Daarmee kom je niet in een situatie van out of control terecht. Ik heb in hetzelfde debat ook aangegeven dat ik daarvoor criteria en afspraken wil opstellen. Deze komen ook terug in het winterprogramma. Hiermee wil ik voorkomen dat het instrument van afschalen te snel wordt ingezet. Ik ga er niet van uit dat het te snel wordt ingezet, omdat het voor NS negatief werkt als het bedrijf een alternatieve dienstregeling inzet. Dan krijgt NS namelijk minder reizigers en minder inkomsten. Ik ga er dus van uit dat de prikkels geregeld worden. Ik heb in het algemeen overleg gezegd dat ik dit meeneem in de gesprekken. Dit is al een toezegging. Daarmee is deze motie eigenlijk overbodig.

Motie op stuk nr. 289 is van de heer De Jong. Hij verzoekt de regering om alles in het werk te stellen om de leden van de raad van commissarissen van NS uit hun functie te ontslaan. Het ministerie van Financiën heeft gesproken met de raad van commissarissen van NS, die de kwestie zeer serieus neemt. De raad van commissarissen heeft ook weer met de directie gesproken. De directie heeft de raad van commissarissen van NS gezegd dat het haar zeer spijt dat NS de reiziger niet het gewenste product heeft kunnen bieden. Zij is nu bezig met een programma waarmee dit in de toekomst wel kan worden geboden. De raad van commissarissen volgt dit op de voet. Het ontslag van de hele raad van commissarissen van NS gaat volgens mij niet bijdragen aan de oplossing van het probleem. Mensen die de directie moeten aansturen, moeten erbovenop zitten. Daarnaast is het ook niet de formele rol van het Rijk om een raad van commissarissen te ontslaan, behalve als deze dingen heeft gedaan die in strijd zijn met het aandeelhoudersbeleid. Ik ontraad deze motie dus.

Voorts is er een motie ingediend over de bonussen. Ik heb op een soortgelijke motie, die van de heer Bashir, al antwoord gegeven. Ik ontraad ook deze motie.

De heer De Jong heeft ook een motie ingediend over de punctualiteitscijfers. Ook deze discussie hebben we in de commissie gevoerd. Ik begrijp het achterliggende gevoel van de heer De Jong. Als ik de motie doordenk, denk ik dat de uitwerking niet in het belang is van de reiziger. Ik heb al gezegd dat NS er geen belang bij heeft om snel af te schalen. Daardoor zou NS minder reizigers en minder inkomsten krijgen. Ook daar is de bonus van afhankelijk. Er zit dus al een prikkel in. Als we een aangepaste dienstregeling altijd zouden meetellen, zou dit ertoe kunnen leiden dat de aangepaste dienstregeling niet wordt ingezet als deze wel nodig is om zekerheid te bieden. Overigens is in de afgelopen periode 60% van de uitval van de treinen wel degelijk meegeteld. Ik ontraad dus deze motie.

De heer De Jong (PVV):

Wat de minister zegt, is feitelijk onjuist. Ik vraag namelijk om ervoor te zorgen dat het beeld wordt rechtgetrokken, zodat de punctualiteitscijfers overeenkomen met de situatie op het spoor. Dat is op dit moment niet het geval. Daar gaat mijn vraag echter niet over. Ik laat het oordeel aan de Kamer. Ik heb in het debat al een paar keer uitgelegd wat ik bedoel. Dat ga ik niet nog een keer doen.

Mijn punt heeft te maken met de raad van commissarissen en de bonussen. De reiziger en de belastingbetaler zijn er niet mee gediend als mensen in de raad van commissarissen er een potje van maken en als de directie bonussen krijgt die zij niet verdient. In mijn moties vraag ik

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

de regering om alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat de bonussen niet worden uitgekeerd en dat de raad van commissarissen naar huis gaat. Met deze moties kan het kabinet aan de slag. Ik vraag niet om aandeelhoudersvergaderingen en noem maar op. De minister kan toch wel toezeggen dat zij mijn motie uitvoert? Het is een goed signaal vanuit de Kamer.

De voorzitter:

Dat is wel een lange vraag, hè?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Sterker nog, en dat zei ik ook in reactie op de motie van de heer Bashir: ik heb mij daarover ook geuit. Ik heb gesproken met de raad van commissarissen en gezegd dat het me onverstandig lijkt om dat te doen. Ik kan niet zeggen dat ze het niet mogen doen – dat vraagt de heer De Jong ook niet van mij – maar ik heb die gesprekken gevoerd. Daarmee heb ik dus voldaan aan wat in de motie wordt gevraagd. Ik probeer echter ook de staatsrechtelijke verhoudingen goed in de gaten te houden. Wij vervullen hier namelijk formeel geen rol in. De raad van commissarissen, die is ingesteld, bepaalt wat de bonussen van de NS-directie en de ProRaildirectie mogen zijn. Wij kunnen als aandeelhouder sturen op de raad van commissarissen, maar dan ook alleen over de zaken waarover we afspraken hebben gemaakt.

De voorzitter:

Een heel korte vervolgvraag, mijnheer De Jong.

De heer De Jong (PVV):

Daar zit dus het punt. Kan de minister de Kamer dan een voorstel of een brief doen toekomen waarin zij aangeeft zat zij dit gaat veranderen, zodat het kabinet wel degelijk in de positie komt om de raad van commissarissen direct naar huis te kunnen sturen en de bonussen te kunnen intrekken?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Minister De Jager is bezig met het knock-outcriterium. Hij is dus eigenlijk al bezig om beleid op dit punt te creëren. Daar heeft hij ook over gediscussieerd met de vaste commissie voor Financiën, waar het aandeelhoudersbeleid onder valt. Ik wil die rol daar ook laten liggen. Ik heb al regelmatig met de minister van Financiën over dit onderwerp gebeld en hij weet het dus al, maar ik zal hem vertellen hoe de zorgen van de Kamer liggen. Ik wil echter wel dat de heer De Jong een onderscheid maakt. Directies moeten per jaar aangeven wat ze gaan presteren, niet alleen op winterweer maar ook op een heleboel andere terreinen. Aan de cijfers heeft de heer De Jong kunnen zien dat ze een heleboel andere doelen wel gehaald hebben. De afspraak met de directies is dat ze er wel recht op hebben waar ze het goed doen en niet waar ze het niet goed doen. Ik stuur dus geen brief, maar mijn collega is er mee bezig en de Kamer kan in het debat met minister De Jager verder bezien of het kabinet passend reageert.

Ik ga nu in op de motie-Monasch/Verhoeven op stuk nr. 292. Daarin wordt de regering verzocht om de Kamer twee scenario's voor te leggen, waarin ten eerste staat wat de mogelijkheden zijn van het voortgaan op het huidige investeringsniveau en de huidige organisatie, en ten tweede wat de mogelijkheden zijn van het plegen van additionele investeringen in de organisatorische veranderingen om de robuustheid van het spoor in de winter ingrij-

pend te verbeteren. Ook in deze motie worden het winterprogramma en de totale visie op het spoor, met het antwoord op de bevindingen van de commissie-Kuiken, met elkaar verknoot. Ik maak op korte termijn een actieprogramma voor de winter waaruit ook heus wel langetermijnvraagstukken naar voren komen, maar niet het totale langetermijnbeleid. Ik onderzoek daarbij ook wat er nodig is om het spoorstelsel winterhard te maken, maar ik wil daarnaast het rapport van de commissie-Kuiken goed bestuderen nadat de Kamer daarover heeft gediscussieerd. Naar aanleiding daarvan wil ik een nog veel bredere programma kunnen maken. Ik maak dus een onderscheid tussen die twee zaken, die in deze motie verknoot zijn. Dat maakt het lastig voor mij om hierover te oordelen. Ik laat het aan de Kamer hoe hierop te reageren.

De heer Monasch (PvdA):

Ter verduidelijking: het gaat puur over de winter.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voor het winterprogramma.

De heer Monasch (PvdA):

Ja.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dan zit het erin, want in een winterprogramma ga je in op de vraag wat je nog kunt doen voor de volgende winter en voor volgende winters. Dan kun je een eerste analyse maken van zaken waarin je eventueel extra wilt investeren en zaken waarvoor dat niet geldt. In zo'n winterprogramma zal ook verwezen worden naar discussies in de toekomst die nog het antwoord moeten leveren op vragen van de commissie-Kuiken of andere vragen. Ik denk dus dat het in het winterprogramma aan de orde kan komen en ik interpreteer de motie als volgt: ik geef aan of ik wel of niet investeer in een nieuw type wissels en een nieuw type informatievoorziening. Ik hoor dat de leden mij nogmaals naar mijn oordeel over de motie vragen. Ik twijfel zo omdat ik de motie nogal onduidelijk vind. Laat ik haar maar ontraden, want ik weet gewoon niet zo goed waar ik mee zou instemmen. De Kamer heeft gehoord wat ik ervan heb gezegd en kan nu zelf beoordelen of zij ermee akkoord wil gaan.

Dan kom ik op de motie van de heer Monasch op stuk nr. 293 waarin wordt uitgesproken dat bij elke oplossing ter verbetering van het onderhoud en functioneren van het spoor de veiligheid van het personeel tenminste aan het huidige niveau zal moeten blijven voldoen. Deze motie kan ik overnemen. Hoewel, volgens mij moet ik zeggen dat ik de motie ondersteun. Ik vind die veiligheid in ieder geval ook van belang.

Dan kom ik op de vraag van de heer Aptroot over ERTMS die ik vergeten was te beantwoorden. Hij vroeg of ERTMS in de concessie wordt opgenomen. Het is nu als een procesafspraken opgenomen, want op dit moment hebben we het ERTMS-programma namelijk nog niet. Ik heb opgenomen dat we in overleg moeten treden wanneer er duidelijkheid is over de vraag welk programma we gaan doen. Dan moeten we het onderdeel maken van de vervoersconcessies. Ik zal die procesafspraken ook aan de Kamer voorleggen in een nadere uitwerking van het HRN zodat zij kan kijken of het goed genoeg is. We verschillen tenslotte niet van mening over de vraag of er ERTMS moet worden toegepast, maar eerder over de vraag welke vorm er moet worden toegepast. Kiezen we

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

voor ERTMS level 2 of 3? Ik kan nu nog niet opnemen waar ze per jaar aan moeten gaan voldoen. Ik denk dat het goed is als de heer Aptroot dit onderwerp even aanhoudt tot we over het rapport van de commissie-Kuiken spreken.

De heer **De Jong** (PVV):

De minister zei dat ze de motie op stuk nr. 294 wil overnemen of ondersteunen. Wordt de motie nu overgenomen? Dat is namelijk wat anders dan het oordeel over de motie overlaten aan de Kamer. Wat gaat de minister doen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat heb ik over de motie op stuk nr. 293 gezegd.

De **voorzitter**:

U zei dat u de motie zou overnemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik had moeten zeggen dat ik het oordeel over die motie aan de Kamer overlaat.

De **voorzitter**:

Precies. Anders worden de leden een beetje zenuwachtig.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Excuus. Het is complex. Ik bedoelde dat het veiligheidsniveau wat mij betreft nog steeds van belang is. Ik zou daar niets aan af willen doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het zou misschien wel aardig zijn om nog eens een keer duidelijk te maken wat de verschillende categorieën van adviezen kunnen zijn die een bewindspersoon aan de Kamer geeft. Het varieert nu namelijk per debat. Het is voor niemand meer duidelijk. Er werd gesproken over het overnemen van een motie, maar dat kan helemaal niet. Dat kan alleen met amendementen. Dit is verwarrend. Volgens mij zouden de categorieën een keer helder op een soort kaartje gezet moeten worden, zodat iedereen weet wat die betekenen. Het is maar een suggestie.

De **voorzitter**:

Ik vind het een interessante suggestie. Ik beloof dat ik het in de rondvraag van het Presidium aan de orde zal stellen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dan zal ik er geen motie over indienen, voorzitter.

De **voorzitter**:

Die zou ik ook ontraden hebben, maar dat terzijde.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik heb een vraag aan de heer Monasch. Zijn motie wordt eigenlijk gewoon uitgevoerd. Trekt hij haar daarom in of laat hij een overbodige motie bestaan?

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik dacht dat dit een allang gepasseerd station was. Die motie over de veiligheid van het personeel houd ik aan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 294 waarin de regering wordt verzocht om per maatregel de spoorinfrastructuur beter bestendig te maken en aan te geven welke mogelijkheden ik zie voor financiële dekking. Ik ga dit in ver-

schillende programma's doen. Ik heb al eerder aangegeven dat ik een winterprogramma ga maken. Ik ga maatregelen opstellen om meer aan de voorkant dan aan de achterkant te kunnen sturen. Als ik maatregelprogramma's maak, zal ik er altijd bij moeten zetten wat het kost en of ik daar geld voor heb. In die zin vind ik dat deze motie in de categorie "overbodig" valt.

De **voorzitter**:

Ik moet toch even vragen wat u precies bedoelt, anders gaat de heer Verhoeven streng doen. Vindt u de motie overbodig omdat zij ondersteuning van beleid is of is zij anderszins overbodig? Als de motie als ondersteuning van beleid wordt gekwalificeerd, kan zij op die manier in stemming worden gebracht. Het is echter ook mogelijk om een motie overbodig te noemen en haar daarmee te ontraden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Er staat "verzoekt de regering om per maatregel de spoorinfrastructuur beter bestendig te maken en aan te geven welke mogelijkheden zij ziet voor financiële dekking". Ik kan toch niet anders? Als ik de Kamer maatregelen voorleg, moet ik dat met dekking doen. Anders stuurt zij mij naar huis. De motie is dus overbodig. Het is al staand beleid. Ik constateer overigens dat de heer Aptroot de motie "superoverbodig" noemt. Dat is een nieuwe categorie.

De **voorzitter**:

Ik wil de woordvoerders erop wijzen dat de minister het woord heeft. Die gaat over de moties, zo zeg ik tegen de heer Aptroot.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dan kom ik bij motie-Van Tongeren/Van Gent op stuk nr. 295 om te bewerkstelligen dat NS-personeel, waar en wanneer dat op een absoluut veilige manier kan, de bevoegdheid en mogelijkheden krijgt om ook bij ernstige verstoringen te kunnen ingrijpen. Ik heb al eerder tegen de commissie gezegd dat veiligheid boven alles gaat. Ik ben ook heel trots op ons hoge veiligheidsniveau. Er zijn heel weinig ongelukken met spoorwerkers. Ik zei dat in 1996 het laatste ongeluk plaatsvond, maar dat was een verspreking; het laatste ongeluk was in 2006. Ik heb ook gezegd dat ik bereid ben om de mogelijkheden te bekijken om die verstoringen sneller te verhelpen. Ik zal dan ook aan NS, ProRail en het opleidingscentrum vragen welke mogelijkheden zij zien om ook NS-medewerkers daartoe op te leiden. Ik heb tegen de commissie ook gezegd dat wat mij betreft de mogelijkheden daartoe verder onderzocht moeten worden. Ik beschouw deze motie dan ook als overbodig.

In de laatste motie, op stuk nr. 296, wordt verzocht om 9292.nl in te schakelen wanneer een aangepaste dienstregeling wordt ingezet, waarmee de kwetsbaarheid van reisinformatie sterk zou worden gereduceerd en een meltdown van reisinformatie zou worden voorkomen. 9292.nl is net zo afhankelijk van de basisdata die geleverd moeten worden vanuit de verkeersleidingscentra. Dat betekent dat dit qua meltdown en qua informatievoorziening niets uitmaakt. 9292.nl is een aparte website die tijdens het winterweer gelukkig wel overleefd is gebleven. NS heeft beloofd om zijn website aan te passen en 9292.nl mee te nemen in de voorziening. Dat gebeurt eigenlijk al zelfstandig. De motie is dus overbodig.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.