

Vergaderjaar 2009–2010

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 99

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 maart 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 9 februari 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 november 2009 over de toezegging tijdens het AO Spoorveiligheid van 10 september 2009 over de seinopstelling geel-geel-rood en over de ruimere normen voor het onderhoud in relatie tot de veiligheidsmarges (29 893, nr. 92);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 november 2009 over de personeelsparagraaf in contracten ProRail (29 893, nr. 95);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 januari 2010 over de resultaten van de proef «Elke tien minuten een trein» (31 987, nr. 4);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 28 januari 2010 inzake de reactie op het nieuwsbericht in de Telegraaf dat de hogesnelheidslijn (ICE) naar Duitsland mogelijk zou verdwijnen en de stand van zaken ten aanzien van de verbindingen met Duitsland in het kader van Regions of Connected Knowledge (29 984, nr. 209).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

Voorzitter: Jager
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten Cramer, Eski, Van Gent, Jager, Roemer en Samsom,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom, in het bijzonder de minister en zijn staf. Wij hebben het vanavond over het spoor. Gelet op de tijd, is de spreektijd in eerste termijn maximaal zes minuten per fractie en sta ik één interruptie per fractie toe. Als eerste is het woord aan de heer Cramer van de ChristenUnie die heeft aangegeven dat hij om 20.00 uur weg moet in verband met een plenair debat. De heer Aptroot heeft laten weten dat hij vanwege andere verplichtingen niet bij dit debat aanwezig kan zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het is altijd fijn om over het spoor te spreken, maar vooral over de resultaten. De proef met iedere tien minuten een trein is succesvol, maar op andere punten is de voortgang jammer genoeg wat minder voortvarend, neem maar het eerste punt van de agenda, de 160 km/u. Wij hebben van de minister een brief gekregen waarin staat dat het onderzoek daarnaar is uitgesteld. Wat is daarvan de reden? Voor zover mij bekend, is het onderzoek van de TU Delft zelfs al klaar. Waarom dan wachten tot 1 juni? We spreken daar nu al jaren in de Kamer over. Ik heb begrepen dat er een onderzoek plaatsvindt naar de gevolgen voor de slijtage – van het spoor neem ik aan – en het energieverbruik. Klopt dat? Ik breng de minister graag in herinnering dat staatssecretaris Schultz al in het najaar 2006 aan de Kamer heeft gemeld dat onderzoek naar slijtage en energieverbruik zou plaatsvinden. Hoe is het dan mogelijk dat het nu pas gebeurt?

Eerder is de Kamer akkoord gegaan met opnieuw uitstel van de kostenbatenanalyse voor de ERTMS (European Rail Traffic Management System). Gezien de samenhang van het dossier ERTMS met het dossier 160 km/u uur vraag ik de minister niet langer te dralen en beide onderzoeken met zijn standpunt daarover uiterlijk begin april naar de Kamer te sturen. Langer wachten kan ook niet, want tijdige besluitvorming is nodig voor het proefbedrijf en de start van de Hanzelijn in december 2012. Als dat geen doorgang zou vinden, heeft dat weer verstrekende gevolgen voor het nieuwe dienstregelingsmodel en de beoogde reistijdverkortung voor het Noorden.

Ik ga verder met de seinopstelling geel-geel-rood. Laat ik het mij vandaag gemakkelijk maken, want ik weet wat de heer Roemer daarover zal inbrengen en daar ben ik het helemaal mee eens. Waarschijnlijk ben ik het ook wel eens met de interrupties die hij daarna overweegt te plaatsen en zelfs wellicht ook nog wel met de moties die hij daarover eventueel zal indienen.

Voorzitter. De proef met zes intercity's en zes Sprinters tussen Eindhoven en Amsterdam is geslaagd. De punctualiteit was zelfs beter dan normaal. Welke lessen trekt de minister hieruit voor de gewone dienstregeling? 80% van de goederenbanen blijkt niet te worden benut. Zo blijft veel spoorcapaciteit over. Wordt er in het kader van het programma hoogfrequent spoor onderzocht of goederentreinen op sommige corridors in de spits kunnen worden geweerd?

Als er meer treinen rijden, zijn spoorwegovergangen vaker dicht. Welke sluitingstijden zijn volgens de minister nog acceptabel en wordt het geen tijd om een norm af te spreken waarboven de aanpak van spoorovergangen noodzakelijk wordt?

In het buitenland verbaas ik mij altijd over het grote aantal perrons op de stations. Het beperkte aantal in Nederland wordt volgens de ChristenUnie

steeds meer het belangrijkste knelpunt van ons spoorwegnet. In een bijzin in het rapport over die capaciteit van zes plus zes lees ik iets over de zorgen over de perroncapaciteit van Amsterdam en Utrecht. De opmerkingen hierover zijn rijkelijk vaag. Wat is hier aan de hand? Klopt het dat voorlopig zes plus zes treinen op die corridor onmogelijk zijn omdat beide stations jarenlang op de schop gaan? Zo ja, ziet de minister mogelijkheden om toch snel meer treinen te laten rijden op de corridor, bijvoorbeeld door het versnellen van de uitvoering van de geplande maatregelen op deze stations? Ziet hij mogelijkheden om op Utrecht Centraal versneld een extra perron te bouwen, zodat er meer reservecapaciteit komt. De uitkomsten van het onderzoek van de inspectie naar het ongeval bij Zwolle zijn schokkend. Zij stelt dat de huidige procedures voor veilige berijdbaarheid niet in alle gevallen voldoende garanties bieden dat een spoor ook echt veilig is. De procedures zijn «onvolledig, onoverzichtelijk en onduidelijk». Toch stelt ProRail dat de procedures goed zijn, maar dat het schort aan de uitvoering. Echter, een van de twee kan toch maar waar zijn? Kunnen er gelet op de ernst van de gemaakte fouten nog boetes worden uitgedeeld en, zo ja, gebeurt dat dan ook? Tot slot nog een opmerking over het grensoverschrijdend spoor. De gemeente Eindhoven meldt dat er voor een snelle verbinding met Düsseldorf niet alleen obstakels qua infrastructuur in Duitsland zijn, maar dat dit ook de vervoersconcessie van NS en de Europese liberaliseringsrichtlijn raakt. Dat kan bepalend zijn voor het rendabel exploiteren van de gewenste snelle verbinding. In de initiatiefnota die ik met de heer Koopmans heb geschreven, is dit punt ook aangestipt. Is de minister hierover al in overleg met onze Duitse bureaus?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er staan al heel wat punten op de agenda, maar graag had ik er nog meer gezien. Ik zal proberen om mij tot deze agenda te beperken en om een aantal andere zaken te bewaren tot een volgende keer, hoe moeilijk mij dat ook zal vallen.

Mijn eerste punt betreft de personeelsparagraaf. Het antwoord van de minister op het «mens volgt werk»-principe bij spooraanleg en spooronderhoud stelt mij teleur. Hij wil daar overduidelijk niet toe overgaan en gaat op zoek naar verschillen met de Wp 2000. Verschillen zijn er natuurlijk altijd wel te vinden, maar kijk nu vooral eens naar de overeenkomsten, bijvoorbeeld dat mensen bij een aannemer werken die maar bij één bedrijf aan het werk is, waardoor het verliezen van een aanbesteding grote onzekerheid voor de werknemers geeft, terwijl ze er in het geheel geen invloed op kunnen uitoefenen. Daarnaast is het menselijk gezien gewoon veel beter om continuïteit te bieden, zodat mensen ook thuis geen financiële problemen krijgen. Voor de kwaliteit van het spoor zou het ook buitengewoon goed zijn. In zijn reactie maakt de minister volgens mij toch enkele denkfouten. Hij beschrijft namelijk de situatie dat in contracten geregeld zou moeten worden dat personeel overgaat, maar wij willen daar nu net een wettelijke regeling voor, die overeenkomt of in ieder geval vergelijkbaar met de regeling in de Wp 2000. Ik hoop dat de minister nu ook dit verschil ziet. Daarnaast hoeft er zeker niet bij elk spoorwerk een overgang geregeld te zijn. Het gaat ons vooral om de periodieke onderhoudscontracten. Ziet de minister daar dan wel mogelijkheden voor? Ten slotte geeft hij aan dat een personeelsparagraaf ten koste zal gaan van de efficiency. Dat betwijfel ik, aangezien de werkgevers hier wel degelijk oren naar hebben. Kan de minister aangeven wat er zo inefficiënt zou zijn aan een personeelsparagraaf? Kortom, is hij bereid om nog eens opnieuw naar deze aspecten te kijken?

Voorzitter. Ik kom op de seinplaatsen waarover de heer Cramer al zo'n leuk voorwoordje had. Daarover heeft de minister toch heel wat uit te leggen. Zoals wij gisteren in een brief glashelder uitgelegd kregen, kan een geel-geel-rood-opvolging tegenwoordig te gemakkelijk tot een roodseinpasage leiden. Bij een geel sein moet de snelheid tot 40 km/u worden terug-

gebracht, ook als er vlak achter een rood sein staat. Dat betekent dat er een minimale afstand van 400 meter nodig is tussen de seinen. Toch is dat nergens opgenomen. Hoe beoordeelt de minister dit en is hij bereid om de regels weer kloppend en vooral veilig te maken, want dit is precies wat er bij het treinongeluk in Arnhem is gebeurd? Erger nog, het ministerie wist dat al heel lang.

De vorige week schrokken wij ook van een onveilige spoor situatie bij Zwolle die niet gemeld was en tevens niet goed gecontroleerd was. Ondertussen hebben wij het rapport van de inspectie daarover gelezen. Toch blijven er enkele vragen over. Is de kwaliteitsbewaking bij het spoor bij Zwolle wel voldoende uitgevoerd voor de ontsporing van 2009 en, zo ja, wie deed dat? Klopt het dat het spoor bij Zwolle alleen nog met het oog en door een onervaren monteur is gekeurd? Welke keuringseisen worden er gehanteerd en acht de minister deze voldoende? Kan hij dat antwoord ook nog toelichten? Welke maatregelen gaat hij nemen om de kwaliteitsbewaking van het spoor beter uit te voeren?

Ook bleek dat Strukton op de hoogte was van mogelijk onveilig spoor. Wat is de rol van het aanbesteden van het spoorwerk in het kader van eventueel bezuinigen op veiligheid en het ontstaan van onveilige sporen? De inspectie stelde vast dat de procedures voor spooronderhoud onvolledig, onoverzichtelijk en onduidelijk zijn. Wij hebben nog steeds onze aangehouden motie over onderzoek naar het spooronderhoud van de afgelopen tien jaar. Kan de minister nu wel een positief advies over deze motie geven?

Net als de heer Cramer wil ik een opmerking maken over de nieuwe vertraging van de snelheidsverhoging naar 160 km/u. Dit loopt al vanaf 2001 of 2002. De onderzoeken waar nu nog het wachten op is, waren al in 2006 toegezegd. Klaarblijkelijk is er steeds niets mee gedaan. Ik heb daar echt geen goed woord voor over en twijfel steeds meer aan de oprechtheid van de minister om daadwerkelijk tot aanpassingen en maatregelen te komen. Vandaar dat ik hier nu een echt duidelijk antwoord op wil.

Het spoorboekloos reizen is een week geprobeerd en lijkt redelijk goed te zijn gegaan, maar het was een redelijk rustige week. Er waren weinig goederentreinen en alles leek erop dat ervoor was gezorgd dat de proef wel moest slagen. Het streven is natuurlijk erg goed, maar willen we zeker weten dat dit een haalbare kaart is, zeker na kleine incidenten en capaciteitsproblemen. Daarop gelet is een betere proef toch hoogst noodzakelijk. Gaat de minister zo'n proef op korte termijn ook doen, want het duurt nu toch wel redelijk lang voor er een tweede proef komt. Met andere woorden, hoe objectief was de eerste proef en hoe objectief wordt de tweede?

Nog een korte opmerking over de Beneluxtrein. Vandaag was die weer erg goed gevuld en, jawel, zelfs met tevreden reizigers. De minister heeft van de Kamer al de opdracht gekregen om zich tot het uiterste in te zetten voor deze trein. Hoe staat het ervoor? Blijft deze trein rijden nu blijkt dat mensen er nog steeds tevreden over zijn en ermee willen blijven reizen, dus niet willen overstappen op die dure HSL?

Na de hele klucht rondom Hoogeveen verleden jaar, is toch besloten om een volwaardige intercitystatus te behouden voor Meppel, Hoogeveen en Beilen. Tot zo ver goed bezig, zou je zeggen, maar nu blijkt uit de media dat de Drentse gedeputeerde met NS een akkoord heeft getekend om deze dienstregeling per volgend jaar alsnog te wijzigen. Klopt dat bericht en wat heeft die gedeputeerde ermee te maken? Wat gaat de minister doen om de wens van de Kamer toch ten uitvoer te laten brengen?

Mijn laatste opmerking ligt ook een beetje in de lijn met die van de heer Cramer. Wanneer komt de minister nu eindelijk eens met de MKBA over de ERTMS en zal die zo tijdig komen dat de Kamer ook ruim de tijd krijgt om die goed te bestuderen? Graag een heldere toezegging op dit punt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil vandaag beginnen met de ontspoorde trein bij Zwolle. Met de heer Roemer was ook de fractie van GroenLinks behoorlijk geschrokken van de berichtgeving in de Telegraaf over het rapport van de Inspectie verkeer en waterstaat over de lege personentrein die verleden jaar ontspoorde op het emplacement in Zwolle. Wij mogen natuurlijk blij zijn dat die trein leeg was, want als er mensen in hadden gezeten, hadden er natuurlijk gewonden kunnen vallen. Dat zegt de inspectie ook klip-en-klaar. In die zin is een bijna-ongeluk eigenlijk net zo ernstig als een echt ongeluk en moet je ook daarvan leren. Ik heb het rapport van de inspectie bekeken en vraag mij af wat de reactie van de minister is op de in mijn ogen spijkerharde conclusie van de inspectie dat de procedures voor spooronderhoud onvolledig, onoverzichtelijk en onduidelijk zijn. Het is net al twee keer gezegd, maar het lijkt mij goed om het nog maar eens te herhalen. Wat te zeggen van de conclusie dat Strukton de veiligheid van het spoorverkeer in gevaar heeft gebracht? Hoe kan het nu dat Strukton al in 2007 wist dat het onderhoud aan het desbetreffende spoorgedeelte niet optimaal was, maar verzuimde dit aan ProRail te melden? Ik vind dat echt onaanvaardbaar. Hoe zit dat nu precies en kan de minister mij de garantie geven dat dit soort domme en welbewuste fouten niet meer zullen voorkomen? Dan vraag ik mij ook af hoe het staat met de uitvoering van mijn motie over het BLEVE-vrij (boiling liquid expanding vapour explosion) samenstellen van goederentreinen, dus met gescheiden gas- en vloeistofwagons. De minister zou afspraken maken met spoorvervoerders, maar ik krijg enkel uitstelbriefjes. Met mijn aangenomen motie heeft de minister toch ook een stok achter de deur, want daarin wordt ook gesproken over routedwang. Zou het niet eens goed zijn als hij eens met die stok ging zwaaien of is hij ondertussen op dit punt haast rond met de sector? Het geduld van de fractie van GroenLinks raakt in dezen toch wel op. Het wordt hoog tijd dat er eens werk wordt gemaakt van deze motie die alweer van 22 april 2009 dateert.

Wij hebben een uitgebreide evaluatie gekregen van de proef die deze zomer is gehouden met het spoorboekloos rijden tussen Amsterdam en Eindhoven. Het is allemaal prima verlopen en dat vinden ook wij natuurlijk heel goed. Het is wel een beetje een hiep-hiep-hoera-verhaal van ProRail en NS, maar dat horen wij graag vaker. Wij hebben een hele opsomming gekregen van hoge punctualiteit tot goede in- en externe communicatie, tevreden reizigers en ga zo maar door. Dat is natuurlijk prima, maar het was maar een heel korte proef en kan dus niet worden gezien als een soort prestigeproject waarna wordt afgewacht of het ook structureel zo zal verlopen. Ik zou hierover graag wat meer duidelijkheid verkrijgen. Kan de minister er overigens ook voor zorgen dat de twee spoorbedrijven structureel op dit niveau gaan werken, dus niet alleen bij zo'n proef? Dat zou reizigers heel gelukkig maken en dan kunnen wij ook daarvan juichende evaluaties tegemoet zien.

In de brief over de ICE naar Duitsland doet de minister het artikel in de Telegraaf over het opheffen daarvan eigenlijk af met de opmerking dat die geruchten uit de lucht zijn gegrepen. De mededelingen die hij de Kamer daarover doet, missen wat mij betreft wel hun doel. Hoe kan de ICE naar Duitsland die naar mijn informatie toch een heel behoorlijke bezettingsgraad heeft na al die jaren nog niet rendabel zijn en heeft NS Hispeed überhaupt wel rendabele lijnen, want de Fyra kost met een schamele bezettingsgraad van 20% ook stukken meer dan zij opbrengt. Het afgelopen jaar verschilden wij flink met de minister van mening over de mate van bereidheid van NS Hispeed om inzicht te geven in zijn financiële situatie. Intussen heeft het Rijk wel flink de portemonnee moeten trekken. In dat licht bezien vind ik het gek dat nu ook de ICE zo slecht presteert. De minister verwijst vervolgens naar de noodzakelijke verbeteringen op het spoortracé Utrecht–Arnhem. Ik ben het er van harte mee eens dat die nodig zijn, maar ik mag toch hopen dat wij niet tot die tijd hoeven te

wachten om de ICE financieel gezond te maken. Dat moet sowieso al kunnen op een lijn met zo veel passagiers. Hoe kijkt de minister daar tegenaan? Is hij bang dat hij de ICE straks ook overeind moet houden? Ik mag hopen van niet!

Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat ik voor dit algemeen overleg ronduit twijfelde of ik opnieuw zou moeten beginnen over de berichten in het Dagblad van het Noorden, RTV Drenthe en ga zo maar door over het verdwijnen van de intercitystops van de Schipholtrein in Beilen, Meppel en Hoozeveeën. Ik doe het toch even kort, want ik erger mij blauw aan de houding van onder andere NS in dezen. Er is volop overleg met de regio, er liggen moties van de Kamer, van provinciale staten, van gemeenteraden, maar toch banjert NS als een olifant in een porseleinkast hier doorheen en schrappt ze de intercitystops in de volgende dienstregeling na een deal met naar ik heb begrepen gedeputeerde Bats. Dat kan toch niet de bedoeling zijn? In de eerste plaats werkt een gedeputeerde volgens mij toch voor de gehele provincie en in de tweede plaats krijgen wij een brief van het Samenwerkingsverband Noord-Nederland dat eigenlijk zegt dat de unaniem aangenomen motie-Mastwijk/Van Gent niet uit te voeren. Dit soort oproepen bevalt onze fractie helemaal niet. Hoe beoordeelt de minister nu deze gang van zaken? Is dit nu draagvlak zoeken waar hij zo voor is? Hij zou daar zelf ook nog overleg over plegen. Ik moet zeggen dat de fractie van GroenLinks zich er echt niet bij neerlegt dat die stop in Hoozeveeën vervalt. Die is slechts een piepklein tijdverlies. Wij blijven in ieder geval ook in Noord-Nederland op zoek naar solidariteit en vinden dat de stad Groningen die zelf last van die stop heeft er ook wel voor op mag komen. Het is nu wel gelukt om alle partijen tegen elkaar uit te spelen, ook in het Noorden en dat betreurt ik zeer. Mijn analyse is dat ook NS daar een rol in heeft gespeeld. Ik vraag de minister om hierover nog eens een indringend gesprek te voeren, want die motie is natuurlijk niet voor Piet Snot Kamerbreed aangenomen!

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Er gaan ook dingen goed op het spoor. Het is geen overbodige luxe om onszelf daar af en toe even aan te herinneren in deze barre tijden, ook voor NS, ProRail en vooral voor alle reizigers die daar dagelijks de gevolgen van ondervinden. Wat gaat er goed op het spoor? De proef om zes plus zes treinen te laten rijden op het traject Eindhoven–Amsterdam is gelukt. Dat is een mooi voorschotje op de toekomst en het smaakt ook onmiddellijk naar meer. Dus sluit ik me ook aan bij de vraag van de heer Roemer waarom het weer zo lang moet duren voordat een nieuwe proef wordt georganiseerd. Ik moet eerlijk zeggen het ook teleurstellend te vinden dat de proef op weer exact hetzelfde traject wordt georganiseerd, alsof hij nog een keer gedaan moet worden voordat we echt zeker weten dat het lukt. Ik kan me die onzekerheid nu een beetje meer voorstellen dan een tijdje geleden, maar niettemin had ik graag een uitbreiding gezien. Ik verwacht van de minister dat hij ons een beeld schetst van de wijze waarop die proeven de komende tijd zullen verlopen. Ondertussen timmeren we ook nog aan het spoor en komt er dus meer capaciteit om in eerste instantie nog meer proeven te doen en daarna in het echt te gaan rijden. Daar moeten we natuurlijk naartoe en hier mag geen veer van de ambitie worden afgehaald. Een tijdje geleden nam de hele Kamer zich voor om geen stationspolitiek meer te bedrijven, maar heeft inmiddels, inclusief de PvdA-fractie, wat dat betreft de handdoek allang in de ring gegooid. Wij bedrijven wel stationspolitiek, want stations is politiek, zo blijkt maar weer. Dus loop ik via het Eindhovense traject even een paar stations langs. Ik begin natuurlijk dicht bij Eindhoven en dat is Best. Door werkzaamheden is daar een tijdje lang vaker een trein gestopt en dat heeft succes gehad. Dat heeft volgens mij vooral succes gehad omdat daar automobilisten in de trein zijn gestapt. Dat is het mooiste denkbare resultaat. Als treinreizigers vaker met de trein gaan reizen, is dat ook goed voor hen, als fietsers met de trein gaan, is dat

ook aardig, maar als automobilisten met de trein gaan, bereiken we echt iets voor meer mobiliteit in dit land. Ik zou graag van de minister horen of die indruk klopt en, zo ja, of wij dan inspanningen gaan verrichten om de tijdelijke intercitystatus van Best – in ieder geval het tijdelijk vaker stoppen van een intercity in de spits – niet gewoon kunnen volhouden. Dat lijkt ons een mooie stap naar de toekomst.

Ik ga naar het Noorden via Zwolle. Daar is een ernstig treinongeluk gebeurd. Toen ons onlangs de berichten over de mogelijke oorzaak van die ontsporing bereikten, namelijk gewoon slecht onderhoud aan het spoor – het ergst denkbare falen van ProRail – schrokken wij ons dood. Wij verwachtten van de minister een adequate uitleg. Ik gebruik niet voor niets een inmiddels wat beladen woord om de ernst van de situatie aan te geven. Wij hopen echt dat de minister kan uitleggen hoe dit is gekomen en vooral hoe dit niet meer zal voorkomen.

Nog verder naar het Noorden komen wij uiteraard bij Hogeveen, waarop de motie-Mastwijk betrekking heeft die ook door ons is gesteund. Wij hebben dan ook de onverkorte wens om die motie onverkort uit te voeren. Gedeputeerde Bats heeft in al zijn slimheid een inconsistentie ontdekt met de motie-Koopmans – ook door de PvdA gesteund – maar de slimheid mag de heer Bats thuis houden; als er inconsistenties in moties zitten, gaan wij daar nog altijd zelf over en niet een gedeputeerde in Drenthe. Naar mijn mening is die inconsistentie er niet en zijn er wel degelijk mogelijkheden om vaker in Hogeveen te stoppen. Wij verwachtten van de minister dat hij de motie uitvoert.

Mijn voorlaatste punt betreft de Betuwelijn. Wij krijgen berichten -anderen ook – dat het investeren in het spoor in Duitsland vertraging oploopt. Het is de eeuwige achilleshiel van de Betuwelijn, namelijk dat hij in Duitsland op een soort boemelspoor verder moet. Ons was altijd beloofd, inmiddels door achtereenvolgende ministers, dat het spoor er op tijd zou komen. En het is al rijkelijk laat. Nu horen we dat het niet een paar jaar maar jaren later gaat worden. Dat heeft grote gevolgen voor de planning van de Betuwelijn, voor het ontzien van de Brabantroute. Ook dat bericht zouden wij graag vanavond nog door de minister uit de wereld geholpen zien. Een ander bericht heeft mij onaangenaam verrast en dat was de aankondiging van de heer Meerstadt, dat hij nu al toezegde zijn bonus aan Haïti over te maken. Het is weliswaar een zeer nobel gebaar, maar waar is die bonus op gebaseerd? Als we straks het jaarverslag van NS krijgen, zal het statistisch allemaal net kloppen. Er zal wel precies 71% op tijd zijn gereden en dergelijke en de bonus zal dus binnen zijn. Wil de minister hierbij rekening houden met buitengewone omstandigheden, namelijk het buitengewone wanpresteren van NS – zoals ook zelf toegegeven – en ProRail in de laatste twee weken van het vorige jaar? Ik betrek ProRail er even bij, want de heer Meerstadt heeft nu eenmaal vuur aangetrokken door zijn opmerkingen. Vijftig weken aardig gepresteerd, maar de laatste twee weken is daar helaas wel een enorme inbreuk op gemaakt. Is de minister voornemens, van die bonus af te zien? Indirect gaat hij daarover en niet direct; dat snappen wij. Als de heer Meerstadt geld wil overmaken naar Haïti: zijn salaris is daarvoor ruim voldoende. Wij verwachtten ook dat hij dat allang heeft gedaan uiteraard en dat hij daarvoor niet op een bonus hoeft te wachten die hij niet verdiend heeft. Laat duidelijk zijn: wat ons betreft, hebben NS en ProRail dit jaar hun recht op een bonus verspeeld. Zo werkt dat. Een goed salaris en een bonus als je goed presteert. Presteer je niet goed, dan ook geen bonus.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Over dat laatste punt heb ik nog wel een vraag. Het verbaasde mij ook dat dit bericht na het spoeddebat als een duveltje uit een doosje naar buiten kwam als een soort afleidingsmanoeuvre. Dat vond ik ook wel een beetje irritant. Als je dat geld al zou overmaken naar Haïti, is het toch veel chiquer om daar gewoon over te zwijgen?

De heer **Samsom** (PvdA): Dat ten eerste, maar ik ben er eerlijk gezegd niet rouwig om dat hij er niet over gezwegen heeft. Het maakte mij namelijk onmiddellijk alert op wat hier dreigt te gebeuren, namelijk dat de statistische prestaties van NS in zekere zin wel voldoende zijn voor een bonus, terwijl de laatste twee weken een diepe wanprestatie is geleverd. Daar is iedereen het over eens en ik hoef dat er ook niet verder in te wrijven. Daarop baseren wij ons simpele maar heldere oordeel dat de bonus NS- en ProRail-directie dit jaar helaas wordt onthouden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Deze bonus is ook al ter sprake gekomen tijdens het debat, dus het was niet alleen een duveltje uit een doosje na het debat. Het duveltje was dat het overgemaakt zou worden naar Haïti om het een beetje goed te praten.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat klopt, maar we zitten inmiddels vlak voor de datum dat dit soort beslissingen door raden van commissarissen wordt genomen. Wij gaan dan weer over de raad van commissarissen. Het is allemaal indirect, maar deze minister heeft genoeg netwerken en genoeg mogelijkheden om deze boodschap helder over te brengen aan de raad van commissarissen van zowel ProRail als van NS als hij het daarmee eens is. Het is natuurlijk mijn eerste vraag of hij het daarmee inderdaad eens is.

De heer **Eski** (CDA): Voorzitter. Het is vandaag mijn tweede algemeen overleg als nieuw lid van de commissie. Het gaat hard. Ik heb nog geen naambordje, maar dat komt hopelijk een andere keer wel.

Voorzitter. Ik reis iedere dag met het openbaar vervoer en zal de minister de komende periode op de hoogte houden van mijn eigen ervaringen en bevindingen. Wat ik nu wel alvast wil opmerken, is dat de minister eens met NS moet praten om de stations wat schoner te houden. Dat vind ik een belangrijk punt.

Mijn tweede opmerking heeft betrekking op de seinopvolging geel-geel-rood. Ik vind het lastig om vandaag een uitspraak te doen over de vraag of een komma in bijlage 4, artikel 24 van de Regeling spoorverkeer al dan niet de betekenis verandert. Het zou beter zijn als de regeling gewoon helder aangaf wat bedoeld wordt. Ik vraag de minister om het artikel aan te passen, zodat duidelijk wordt of na geel altijd rood volgt dan wel of na geel rood kan volgen. Dan kunnen wij de tekst later beter op de inhoud beoordelen.

In zijn brief merkt de minister op dat er in 2008 40 meldingen waren van slecht zichtbare seinen, maar dat die problemen allemaal binnen 24 uur waren opgelost. Ik vind dat erg knap. Ik kan me er wel iets bij voorstellen als er bijvoorbeeld een tak voor een sein hangt. Om dit ook te zeggen over het beruchte sein 1240 op station Arnhem waar een goederentrein en een personentrein botsten omdat de machinist het sein niet herkende, lijkt mij te kort door de bocht. Kan de minister aangeven wat de aard van de meldingen in 2008 was en welke acties hij hierop heeft ondernomen?

Mijn fractie steunt het verbeteren van de treinverbinding met Duitsland. Mijn collega Koopmans heeft eerder gezegd dat de Italianen duidelijk beter kunnen onderhandelen dan treinen bouwen. Dat heeft NS zich duidelijk aangetrokken, want het bericht dat zij wellicht ging stoppen met de ICE-verbinding tussen Amsterdam en Frankfurt blijkt achteraf niet meer of minder dan een stevige onderhandelingstactiek te zijn geweest. Gelukkig maar, want er ligt nog de motie-Koopmans/Cramer om deze verbinding te versnellen. Hoe staat het daar nu mee?

Is de verlenging van het MIRT inmiddels voldoende zeker, zodat de minister het onderzoek naar de HSL-Oost is gestart? Ik krijg hierop graag een reactie.

Ik heb begrepen dat de Kamer in het verleden ook voldoende middelen heeft gegeven voor de verbinding tussen Heerlen en Herzogenrath. Ik vind

de brief dan ook wat onduidelijk over de rol van de regio's. Misschien is het goed als de minister dat oppakt en daar daadwerkelijk werk van maakt.

Over de resultaten van de proef met elke 10 minuten een trein tussen Utrecht en Eindhoven heeft de minister een evaluatie naar de Kamer gestuurd. Daar zit een aantal opmerkelijke constatering in. Zo leidde de proef tot de inzet van de korte treinen tussen Alkmaar Amsterdam. Ook is de conclusie dat het idee dat voor deze opzet de inzet van een intercity en een stoptrein nodig is, niet is onderbouwd. Dit wordt min of meer gepresenteerd als een ijzeren wet, maar is voor dat traject inderdaad een bepaald type trein nodig?

De minister heeft het voornemen om later dit jaar de proef langdurig voort te zetten. Dat lijkt de CDA-fractie een goed idee, mits voldoende rekening wordt gehouden met negatieve bijeffecten. In lijn met de motie-Koopmans/Boelhouwer zou bijvoorbeeld Vught gedurende een lange proefperiode niet weer volledig onbereikbaar mogen worden. Kan de minister nader toelichten hoe de afwikkeling van het wegverkeer bij de vijf meest gesloten overwegen is geweest? Neemt hij met de betrokken gemeenten voorafgaand aan de proef nog maatregelen om de bereikbaarheid op een acceptabel niveau te houden?

Uit de evaluatie blijkt ook dat de punctualiteit op het proeftraject hoger was dan het landelijk gemiddelde, maar dat dit mede het gevolg is van de inzet van extra mensen en procedures. Zal de volgende proef binnen de normale operationele kaders worden uitgevoerd, of hebben NS en ProRail het voornemen om bij de definitieve invoering van het programma hoogfrequent spoor deze extra inzet te handhaven? Zo ja, wie betaalt de rekening in dat geval?

De CDA-fractie spreekt haar steun uit voor de intercitystop op station Hoogeveen, in lijn met een eerder aangenomen motie van de Tweede Kamer.

Mijn laatste punt is de zorg over informatievoorziening bij storing, uitval of werkzaamheden. Deelt de minister deze zorg? Ik heb begrepen dat op 3 februari op station Barneveld geen informatie aan reizigers is verstrekt over de technische storingen. Ik wil de minister aansporen om daar werk van te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Waar staat het CDA nu precies als het erom gaat dat station Hoogeveen een intercitystation blijft? Ik zie hier een brief van mevrouw Van Kleef van de statenfractie uit Groningen aan de heer van Geel, waarin staat dat er helaas een motie Mastwijk/Van Gent ligt die de versnelling van de intercity vanuit Groningen tegenhoudt. Wat vindt de heer Eski daarvan? We moeten wel een beetje gelijkgezind optrekken. Zal hij de heer van Geel adviseren, te zeggen dat hij niet eens is met deze brief?

De heer **Eski** (CDA): Ik heb begrepen dat de Kamer een motie heeft aangenomen en ik heb zojuist mijn steun daarvoor uitgesproken. Ik heb daar niets aan toe te voegen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus u bent het niet eens met de CDA-statenfractie in Groningen? Die zegt namelijk in haar brief dat er helaas momenteel een motie Mastwijk/Van Gent ligt, die deze verbetering, welke trouwens onderdeel is van het RSP (regiospecifiek pakket), dreigt tegen te gaan. Ik vraag het even, want het CDA en GroenLinks trekken hierin gezamenlijk op en onder onze aanvoering is die motie Kamerbreed aangenomen. Ik wil dus wel helder hebben hoe dat nu in het CDA ligt.

De heer **Eski** (CDA): Binnen CDA-kringen praten wij over de gespreide verantwoordelijkheid. Ik ga over onze verantwoordelijkheid in de Tweede Kamer.

De **voorzitter**: Gelet op de tijd laat ik per fractie twee interrupties toe in de termijn van de minister.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik zal proberen in dit geval zo snel mogelijk over te gaan tot beantwoording van de concrete vragen omdat mij is geworden dat de heer Cramer de vergadering eerder moet verlaten. Ik begin met geel-geel-rood. Per brief van 2 november vorig jaar heb ik de Kamer geïnformeerd over de vraag of die seinopstelling wettelijk mag. Kort gesteld, kwam de analyse erop neer dat de geel-geel-rood-opvolging van de seinbeelden niet onwettig is. Idealiter, zo zeg ik er direct bij opdat wij elkaar niet verkeerd begrijpen, volgt op een geel sein een rood sein. Maar een geel-rood-opvolging wordt niet wettelijk afgedwongen. Nogmaals, ik vind geel-geel-rood ongewenst. Daarom heb ik ProRail gevraagd om bij vervanging van de beveiligingsinstallaties deze geel-geel-rood-situaties verder te verminderen.

Een ander punt dat aan de orde kwam in mijn brief is de afstandsbepaling tussen de verschillende seinen. Dit is ook eerder aan de orde geweest. In mijn brief heb ik toegelicht waarom het niet juist is om te veronderstellen dat de seinplaatsing op sommige plekken in strijd zou zijn met de wettelijke regels, want in de Regeling spoorverkeer worden eisen gesteld aan het remvermogen van treinen. In de Spoorwegwet staat geen bepaling over de afstanden tussen seinen. Voor die afstanden hebben wij de verantwoordelijkheid bij de beheerder ProRail gelegd. Een intern voorschrift, waarin ProRail invulling geeft aan zijn verantwoordelijkheid, is dus niet in strijd met de wet.

In mijn brief heb ik de Kamer ook geïnformeerd over de nieuwe, ruimere Europese onderhoudsnormen voor het spoor. Zoals eerder al gezegd in antwoord op Kamervragen van de heer Cramer, zijn naar mijn mening de TSI-normen voor meervoudige afwijkingen onvoldoende. Met behulp van een simulatiemodel kan het effect van afwijkingen in de infrastructuur of voertuigen worden gesimuleerd. ProRail heeft Lloyd's laten uitzoeken op welke punten dit simulatiemodel verbeterd moet worden om deze meervoudige afwijkingen beter te kunnen opsporen. Op basis van de resultaten van dit onderzoek voert ProRail wijzigingen door in het simulatiepakket. Voor spoordelen die niet optimaal gesimuleerd kunnen worden, zal ProRail strengere onderhoudsnormen hanteren dan vereist op basis van de Europese regelgeving. Dus waar men niet kan simuleren, wordt men sowieso strenger. Deze veranderingen zullen niet lang op zich laten wachten. Voor de zomer van dit jaar zullen ze zijn doorgevoerd. Mijn inspectie bestudeert op dit moment de vraag of de maatregelen van ProRail voldoende invulling geven aan het afgegeven signaal in haar onderzoek naar aanleiding van de ontsporing van de goederentrein bij Duiven in 2007. Ik kom daar nog op terug.

De heer **Roemer** (SP): Het gaat bij het geel-geel-rood en het al dan niet wettelijk daarvan zijn niet om de remweg. Het gaat erom wat in de wet is gewijzigd en wat de rol van de machinist daarbij is. In de oude wet werd heel duidelijk gesteld dat de snelheid begrensd moest worden tot 40 km/u of zo veel minder als nodig is om het voor de eerstvolgende rode sein te kunnen stoppen. Juist dat gedeelte is uit de wet gehaald en is eigenlijk gezegd, dat dit alleen maar is bij slecht zicht. Dat betekent dat de machinist gerechtigd is om 40 km/h te rijden, wetende dat dit in een aantal gevallen bij zo'n geel-geel-rood eigenlijk onverantwoord is. Daarmee is het in wezen onwettig en daar draait de minister elke keer omheen. Hij spreekt elke keer over de remweg, maar daar gaat het helemaal niet om.

Minister **Eurlings**: Het punt is dat het niet onwettig is, maar dat wij wel heel goed in verschillende situaties moeten simuleren wat kan en wat niet kan, dus wat daar de omstandigheden zijn en hoe met de infra op die precieze locatie moet worden omgegaan. De heer Roemer zegt dat de wet

is veranderd, maar de prangende vraag was of geel-geel-rood onwettig was, of de seinen onwettig dicht bij elkaar staan. Ik heb er geen enkele vooringenomenheid in; als het niet wettig is, moeten wij het direct aanpakken. Maar onze analyse is dat het niet onwettig is. Tegelijkertijd merk ik op geel-geel-rood wel ongewenst te vinden en bovendien ben ik van mening dat niet op de lange termijn maar tussen nu en de zomer met simulatie moet worden bekeken wat op concrete baanvakken verantwoord is en wat niet. Waar dat niet goed gesimuleerd kan worden, moeten er sowieso strengere normen worden gesteld Europees verplicht is. Ik pakte net het punt van de heer Roemer op. Ik heb alleen de formele vraag onderzocht of het onwettig is of niet en daarvan heb ik gezegd dat het niet tegen de wet is. Maar daarmee zijn wij er niet, want als je niet tegen de wet bent maar je voor je gevoel toch niet een optimale veiligheid nastreeft, ben je niet goed bezig. Ik probeer het dus op die manier op te pakken, maar het is dus niet dat ik niets extra's zou willen doen omdat het niet tegen de wet is. Ik betoog net dat wij tussen nu en de komende zomer op dat punt extra stappen gaan zetten.

De heer **Roemer** (SP): Ik denk dat de minister toch nog eens naar dat punt van de wettigheid moet kijken. Daar kan hij ook schriftelijk over rapporteren. Volgens mij slaat hij de plank namelijk toch mis. Hij zegt terecht dat het een onwenselijke situatie is. Dat is logisch, want na geel hoeft blijkbaar geen rood te volgen. Dat is een pure afleidingsmanoeuvre; dat maakt het natuurlijk heel vervelend. Een machinist leest nu in de wet dat hij zich aan 40 km/h kan houden, maar dan voldoet hij toch niet aan de wet omdat hij bij het eerstvolgende rode sein niet meer tijdig stil kan staan. Dat is volgens de wet wat je bij een rood sein moet doen, of je nu een machinist bent of een autobestuurder, bij rood moet je stoppen. Als je een rood sein kunt krijgen, betekent dit dat het sein dat ervoor staat een duidelijk signaal moet geven. Ik wil de minister toch vragen om dit toch nog eens goed te laten bekijken, want dit moet echt wettelijk opgelost worden. Sowieso moeten we hier snel vanaf.

Minister **Eurlings**: Het pleidooi is mij helder. Ik wil het wel schriftelijk herhalen, maar het is dus een vraag de jure namelijk of situaties onwettig zijn of dat de wet ze toelaat. De vervolgvraag is of wij, ook als het wettelijk wel mag of niet onwettig is, toch niet extra stappen kunnen zetten om de veiligheid te vergroten. Ik probeerde te zeggen op de hoofdvraag of geel-geel-rood-opvolging in strijd is met artikel 29, lid 1, van de Regeling spoorverkeer, dat dit artikel gaat over het onderling verband tussen seinen bij baanvaksnelheden boven de 40 km/h. Er wordt bepaald dat een trein in dat geval, voordat hij met een rood sein wordt geconfronteerd, eerst seinen met een remopdracht dient tegen te komen en dus niet ineens rood mag krijgen. Het artikel zegt dus niets over het wel of niet toelaatbaar zijn van geel-geel-rood. Ik kom nog een keer schriftelijk terug op dit punt, want ik heb er geen enkel belang bij om het anders voor te stellen dan het is. Wij dienen dezelfde zaak en wij hebben dezelfde drive om de veiligheid binnen de grenzen van het mogelijke zo goed mogelijk te laten zijn. Maar los van de wettelijke vraag is het naar mijn mening goed om met simulatie – en daar waar simulatie niet kan door het strenger zijn dan de Europese normen – de veiligheid verder op te krikken. Ik kom graag nog eens op dat juridische punt terug, maar laten wij het ook met elkaar eens zijn dat ook als het niet onwettig is, het toch goed is als wij de opdracht oppakken om de veiligheid verder te verbeteren. Maar nogmaals, ik kom hierop graag schriftelijk terug.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wat gaat de minister nu precies doen? Zegt hij nu alleen maar dat hij simulaties laat uitvoeren? Volgens mij kunnen wij het praktischer maken. Er zijn situaties bekend waar je met 40 km/u niet tijdig voor het volgende sein stil kan staan. Die zijn volgens mij

snel te inventariseren. Daar is de afstand dus niet voldoende. De vraag kan gesteld worden of daar een rijopdracht geldt, of dat daar een aanvullend bord staat met een snelheidsbeperking. Volgens mij moet er op dit moment al iets gebeuren. Als het moet worden gesimuleerd, blijft tot die tijd de geel-geel-rood-passage mogelijk.

Minister **Eurlings**: Het gaat niet lang duren. Het is juist de bedoeling dat er heel snel naar wordt gekeken. Je doet dat door met een computermodel te simuleren en te kijken hoe snel de trein kan stilstaan. De komende maanden proberen wij dat voor al deze situaties in beeld te hebben. Dat is een megaklus. Als wij die klus voor de zomer met elkaar klaren, bereiken wij precies wat de Kamer zegt: ondanks dat het volgens onze veronderstelling onwettig is, maar dat het in de praktijk niet goed is dat zij te dicht op elkaar staan en dat dit tot risicovolle situaties leidt, wordt de situatie daar toch veranderd. Dat is precies wat wij willen. Bij de simulatie wordt gauw gedacht aan wegmoffelen omdat het in een model wordt gegooid, maar wij gebruiken dat omdat je dat soort tests niet in de praktijk op een druk bereden spoorwegnet moet doen. Via een computermodel proberen wij te kijken hoe snel tot stilstand kan worden gekomen, gezien vanuit de precieze locatie van de seinen. Ik zeg in ieder geval toe dat wij er geen gras over zullen laten groeien, dat dit snel zal gebeuren en dat daar waar de situatie hoe dan ook door simulatie niet goed in beeld is te krijgen de normen sowieso worden verhoogd. Dat lijkt mij de beste manier. In antwoord op de nadere juridische vraag van de heer Roemer zeg ik dus nogmaals dat wij die extra stap zullen zetten, ook al blijkt wederom dat het niet onwettig is. Dat vinden partijen in de spoorwegsector zelf ook. Ik kom er dus op terug.

Op 16 januari van het vorig jaar ontspoorde een leeg treinstel van NS-Reizigers te Zwolle. De Inspectie verkeer en waterstaat heeft naar dit incident een onderzoek ingesteld en concludeert dat slecht onderhoud aan het spoor de oorzaak is van de ontsporing. De achterliggende oorzaak was het onvoldoende uitvoeren van onderhoudprocedures door de spooraan-nemer Strukton. Daarnaast voerde ProRail onvoldoende controles uit. Strukton erkent ronduit dat fouten zijn gemaakt en heeft direct maatregelen genomen. Ook ProRail heeft zijn beleid aangepast en zet nu intensieve controles in om het werk van alle aannemers en onderaannemers beter te toetsen en te controleren. Het emplacement en het gebied Noordoost-Nederland, waarvoor Strukton verantwoordelijk is, is sindsdien in zijn geheel geïnspecteerd en afwijkingen zijn hersteld. Wat ik ten positieve kan zeggen – een kleine, schrale troost, want we moeten hier heel erg secuur in zijn – is dat het in elk geval goed is dat er nergens een afwijking is aangetroffen zoals op het betreffende spoorgedeelte te Zwolle. Op basis van de onderzoeken, op basis van de erkenning onder andere door Strukton dat het fout is gegaan en op basis van de maatregelen die Strukton en ProRail hebben genomen, beschouwt de inspectie ontsporing van het reizigersmaterieel als gevolg van de slechte onderhoudstoestand van het betreffende spoor als een incident. Maar ik zeg er wel nadrukkelijk iets bij: de inspectie monitort stringent de implementatie en de uitvoering van de maatregelen. Daar komt het wel op aan. Over ongeveer een halfjaar zullen na een evaluatie hierover de beelden helder worden. Ik zal die de Kamer doen toekomen en ik denk dat wij pas op dat moment het definitieve oordeel kunnen vellen of het een incident was en het goed is opgepakt of dat wij er toch onvoldoende vertrouwen in hebben, dat zoiets toch weer een keer kan gebeuren en dat er structureel meer maatregelen moeten worden genomen. Het eerste beeld is dus dat het een incident lijkt op basis van de genomen maatregelen, maar meten is weten. We gaan nu kijken wat in de praktijk echt in de komende tijd wordt opgepakt. Ik ben zeer gemotiveerd om de Kamer de evaluatie van de implementatie en de uitvoering van de maatregelen toe te sturen, evenals mijn beoordeling daarvan. Dit punt komt dus sowieso ook terug.

De heer **Roemer** (SP): Ik had hier meer vragen over gesteld.

Minister **Eurlings**: Er komt nog meer, maar ik wilde eerst wat meer algemene opmerkingen hierover maken.

Er is inderdaad een aantal vragen over met name Zwolle gesteld. De heer Cramer heeft gevraagd of de inspectie boetes kan opleggen. Ja, de IVW kan bestuurlijke sancties opleggen, bijvoorbeeld een last onder dwangsom. Maar de inspectie doet dat nooit bij onderzoeksbevindingen. Sanctionering staat op gespannen voet met de verplichting om mee te werken aan het onderzoek. De inspectie legt wel sanctie op als de inspectieresultaten daartoe aanleiding geven. Dat is de gangbare praktijk. Maar nogmaals, de maatregelen zullen stringent worden geëvalueerd: wat gebeurt er nu, welke maatregelen worden genomen? Dat is ook voor mijzelf van belang.

De heer Roemer vroeg welke kwaliteitsbewaking, welke keuringseisen ProRail nu eigenlijk hanteert. ProRail heeft hiervoor een set procedures die deel uitmaken van het contract met de aannemers. Het gaat misschien wat te ver om in technische details te treden in dit debat, maar ook hier wil ik graag toezeggen dat ik de belangrijkste procedures – het zijn er 1800 in totaal – schriftelijk naar de Kamer zal sturen. Vindt de heer Roemer het dan van belang om meer in details te treden, dan hoor ik dat graag van hem en zal ik er nog meer doen toekomen. Ik zal proberen een schifting te maken zodat het grote beeld helder wordt van de wijze waarop die procedures zijn vormgegeven, zodat wij voldoende vertrouwen kunnen hebben in de kwaliteitsbewaking. Daar gaat het natuurlijk om.

De heer Roemer heeft ook een vraag gesteld over Strukton. Over de maatregelen die Strukton Rail heeft genomen naar aanleiding van de bevindingen van het rapport kan ik het volgende zeggen. Aangepaste werkprocessen, zoals het uitvoeren van inspecties, veiliger berijdbaarheid door personeel dat niet dagelijks in het betrokken gebied werkt, nauwkeurig in de gaten houden door het uitvoeren van interne en externe audits, audits door een onafhankelijke partij binnen het bedrijf, maar ook een externe onafhankelijke partij. Strukton Rail investeert tijd en geld in het aantoonbaar maken van de kwaliteit van het spoor. Te denken valt hierbij aan de ontwikkeling en inzet van diverse meetreinen die onder andere de kwaliteit van de bovenleiding en de spoorgeometrie meten. Mede door de gegevens van de videoschouwtreinen hebben wij lering kunnen trekken uit het incident en de gegevens nader kunnen analyseren. Naar ons oordeel heeft het incident niets te maken met onderuitputting, de zogenaamde vitaliteitsdiscussie, maar lijkt het echt een op zichzelf staand incident. Ik blijf spreken over «lijkt», want ik wil wel zien of de genomen en aangekondigde maatregelen in de praktijk goed en snel worden geïmplementeerd. Dat wordt geëvalueerd en nogmaals, de resultaten daarvan laat ik de Kamer toekomen over ongeveer een halfjaar. Dan kunnen wij daarover eindconclusies trekken. Maar het is in ieder geval goed dat Strukton en ProRail hebben gereageerd zoals ze gereageerd hebben. Dat wil ik ook een keer gesteld hebben.

De heer **Roemer** (SP): Ik neem aan dat de evaluatie plaatsvindt naar aanleiding van het ongeluk in Zwolle. Dan wordt er gekeken of de genomen maatregelen voldoende zijn. Je kunt natuurlijk op je klompen aanvoelen dat er nu extra wordt gekeken en dat het wel zal lukken, maar natuurlijk moet je dat doen. In het plenaire debat heb ik een motie ingediend en er is nu nog meer aanleiding om in het algemeen een onafhankelijk onderzoek te doen naar het spooronderhoud van de afgelopen jaren. Ik heb er in ieder geval alle redenen toe om te veronderstellen dat Zwolle zeker geen incident is. Daar is wel een ongeluk gebeurd, maar er is op veel meer plekken en zeker onder het personeel bekend dat er toch wel wat kanttekeningen zijn te plaatsen bij onderhouds- en reparatiewerk-

zaamheden. Zijn dit ongeluk en deze bevindingen van de inspectie voor de minister aanleiding om nu wel een positief advies over die motie te geven?

Minister Eurlings: Ik heb geprobeerd te zeggen dat het op basis van de bevindingen tot nu toe echt wel een incident lijkt. Daar waar anderen zullen zeggen dat het een incident is, zeg ik dat het een incident lijkt want ik ben voorzichtig met dit soort zaken. Het is van het grootst mogelijke belang om het ook echt zeker te weten. Het incident is gevolgd door een zeer stringente controle van de baanvakken in dat gedeelte van Nederland. Wat ik zojuist als een lichtpuntje in de duisternis noemde, is dat de ernst van de situatie in Zwolle eigenlijk nergens is aangetroffen. Er is echt stringent gecontroleerd over het hele spoorvak. Vervolgens is natuurlijk wel de vraag hoe wij kunnen voorkomen dat zo'n situatie zich toch weer voordoet buiten het oog van direct betrokkenen en van inspecties. Er is een hele set maatregelen aangekondigd om dit te voorkomen. Dat ziet er op zichzelf stevig uit, maar het gaat er nu ook om of wij het in de praktijk ook overtuigend geïmplementeerd zien. Ervan uitgaande dat wij over een halfjaar de conclusie kunnen trekken dat dit ook voldoende gebeurd is, heb ik nu geen reden om de conclusie te ondermijnen dat het een incident lijkt. Maar ik wil het wel zien. Als duidelijk blijkt dat de maatregelen toch beter klinken dan zij geïmplementeerd zijn, is er wel een probleem.

De heer **Roemer** (SP): Als ik de minister ervan kan overtuigen dat inderdaad op andere baanvakken voorbeelden zijn te noemen van slecht onderhoud of zaken die vergeten zijn of van heel veel incidenten bij elkaar, heeft hij dan wel behoefte aan een onderzoek zoals ik in mijn motie heb geschetst?

Minister Eurlings: Nogmaals, ik heb er geen enkel belang bij om dingen weg te wuiven. Integendeel, ik ben niet alleen als eerste verantwoordelijk maar ik voel mij ook intens eerstverantwoordelijk. Als de heer Roemer die voorbeelden heeft, vraag ik hem die aan te leveren. Ik zeg hem toe dat ik erin zal duiken, maar dat ik tot dan zal analyseren wat er aan de hand is. Op basis daarvan moeten wij bezien of dat leidt tot een ander beeld dan wij tot nu toe hebben. Dat lijkt mij de beste manier. Ik sta er dus zeer open voor en ik zal er zo snel mogelijk op terugkomen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg een hernieuwd oordeel over mijn motie.

Minister Eurlings: De heer Roemer wil nu situaties aanleveren die zo dramatisch zijn dat het tot een ander beeld leidt en vraagt mij vervolgens om een nieuw oordeel over zijn motie. Laat hij eerst die situaties maar aanleveren. Ik zal die dan bekijken. Ik heb zojuist gezegd dat het op basis van het onderzoek echt een incident lijkt. Sommige mensen zullen zeggen dat het een incident is, maar ik ben voorzichtig en zeg dat het een incident lijkt. Als de heer Roemer andere voorbeelden heeft, zal ik daarin duiken. Ik zal altijd kritisch in de spiegel kijken en mij afvragen of het beeld nog klopt. Ik ga daar dan graag het gesprek over aan met de Kamer. Ik zal serieus op de voorbeelden van de heer Roemer ingaan maar het zou een beetje gek zijn om mijn eerder geschetste beeld te verlaten zonder die situaties gezien te hebben. Als er punten zijn, dan duik ik er graag op in en krijgt de heer Roemer een reactie. Dan zullen we zien wat er aan de hand is.

Op initiatief van de gemeente Eindhoven wordt in het kader van de regions of connected knowledge gewerkt aan de verbetering van de verbindingen Eindhoven-Venlo-Düsseldorf en Eindhoven-Heerlen-Herzogenrath richting Aken. Dit doet de gemeente Eindhoven niet alleen, maar in samenwerking met heel wat Nederlandse en Duitse partners. De betrokken overheden werken de komende tijd een gefaseerde aanpak uit.

Op korte termijn, tot 2012, is de eerste slag. Dan wordt onderzocht of het mogelijk is de bestaande intercity Den Haag-Venlo beter te laten aansluiten op de regional express Venlo-Düsseldorf-Hamm. De huidige overstaptijd tussen deze terreinen is te lang, namelijk 22 minuten. Voor de periode direct daarna wordt uitgewerkt wat nodig is om een doorgaande verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf te realiseren. Gekeken wordt naar de opties om de Nederlandse intercity door te trekken naar Düsseldorf en de regional express door te trekken naar Eindhoven.

Ik heb de vorige week een brief ontvangen van Parkstad Limburg, waarin staat dat men verwacht dat op korte termijn een sneltrein Sittard-Heerlen-Aken kan worden gerealiseerd zonder dat daar nog eens noemenswaardige infrastructurele aanpassingen voor nodig zijn. Om op de langere termijn een heuse snelle intercity tussen Eindhoven en Aken mogelijk te maken, dient de spoorinfra tussen Heerlen en Herzogenrath echter wel degelijk aangepast te worden. In december 2009 heb ik op basis van het goede amendement-Cramer/Koopmans 20 mln. kunnen reserveren om gedeeltelijke spoorverdubbeling op dit traject mogelijk te maken. Het zou eerst om het traject van Heerlen naar Heerlen De Kissel gaan, maar wij willen nu zo ver gaan als het geld strekt. Wij moeten een heel eind richting de Duitse grens kunnen komen. De planning met betrekking tot de infrastructurele aanpassingen op het traject Heerlen-Herzogenrath-Aken voorziet in realisatie uiterlijk eind 2013. Vanaf het einde van 2013 zal dan definitief met een doorgetrokken snelle intercity van Eindhoven via Heerlen na Aken kunnen worden gereisd. Het mooie is dus dat Parkstad nu zelf al zegt dat zij tussen nu en dan mogelijkheden ziet om een sneltrein te laten rijden tussen Sittard-Geleen en Aken. Dat zou een geweldige winst zijn ten opzichte van de situatie van dit moment.

De heer Cramer heeft gevraagd of er nu overleg is met de Duitse burens over obstakels bij het tot stand komen van het internationaal personenvervoer. Het initiatief dat ik zojuist noemde, is een regionaal initiatief waarover de regio met de Duitse burens spreekt. Ik deel de mening dat een dergelijk initiatief mogelijk zowel de hoofdrailnetconcessie als de liberaliseringsrichtlijn raakt. De liberaliseringsrichtlijn hoeft echter geen obstakel te vormen, want wanneer het een privaat initiatief betreft dat zonder concessie of subsidie rendabel te exploiteren is, valt het onder de nieuwe liberaliseringsrichtlijn die momenteel wordt geïmplementeerd. Een dergelijke grensoverschrijdende treindienst moet dan natuurlijk wel als hoofddoel internationaal vervoer hebben, dus voornamelijk grensoverschrijdende reizigers en mag ook geen al te grote inbreuk maken op de rentabiliteit van de hoofdrailnetconcessie. Medio dit jaar kom ik met een wetsvoorstel en een ministeriële regeling, waarin dit nader wordt uitgewerkt. Overigens – maar dat is altijd de caveat – moet een en ander qua capaciteit ook nog wel inpasbaar zijn. Nogmaals, ik ben blij met de aandacht van deze commissie voor het grensoverschrijdend spoorvervoer en het grensoverschrijdend ov. Ik kan ook de tram- en de busverbindingen noemen. Wegen gaan al wat meer over de grens, maar voor het openbaar vervoer zijn de grenzen binnen Europa tussen ons en onze buurlanden nog steeds heel erg dicht. Ik vind dat niet acceptabel. Het is slecht voor de trein in concurrentie met de auto en het is ook slecht voor de economische en sociale ontwikkeling van grensregio's. Om die reden zet ik samen met de Kamer alles op alles om deze nieuwe grensoverschrijdende verbindingen op een goede manier tot stand te brengen.

Het is lekker koud vandaag en dat is het eigenlijk al een hele tijd. Ondanks het aanhoudende winterweer in januari zijn er op het spoor geen of nauwelijks nieuwe problemen ontstaan. Een aantal urgente maatregelen, zoals de inzet van extra storingsploegen, is nu reeds door de sector in gang gezet om herhaling deze winter te voorkomen. Ook heeft NS aangegeven per direct 50 mln. te gaan investeren om het materieel daadwerkelijk winterhard te maken, niet alleen in de laboratoriumsetting maar ook in de echte sneeuw. Ik heb van NS begrepen dat er vanaf afgelopen

maandag voldoende materieel beschikbaar is om de dienstregeling weer full fledged, dus bijvoorbeeld zonder extra overstappen, te kunnen rijden. Zoals toegezegd, wil ik de Kamer uiterlijk begin maart nader informeren over de evaluatie in samenhang met mijn conclusies en het maatregelenpakket om het spoor winterharder te maken. Ik heb gezegd dat ik het niet acceptabel vind dat zich nog een keer een situatie voordoet zoals wij dit jaar hebben gehad. Wel wil ik nogmaals zeggen het wel goed te vinden, met alle kritische woorden die gevallen zijn en het zelfbewustzijn van de sector die zei dat het niet goed was gegaan en spijt uitsprak aan het adres van de reizigers – wat ik een teken van kracht vind – het nu in de redelijk vergelijkbare situaties wel een stuk beter is gegaan. Ook dat moeten wij constateren, want dat geeft aan dat er snel wordt geleerd van fouten. Het geeft mij vertrouwen dat wij met een aanvullende maatregelenpakket ook in staat moeten om zijn dit soort situaties in de komende winters te voorkomen.

Hoe zit het nu met de bonus van de heer Meerstadt? Ik kan mij de discussie in de plenaire zaal nog zo goed herinneren. Het ging eigenlijk om de vraag of ik een mogelijkheid zag of moest zien om in te grijpen in de financiële afspraken en dat ik een bonus, als die er mocht komen, zou kunnen tegenhouden. Een bonus wordt uitgekeerd als er voldoende gepresteerd is. Het feit dat het in de laatste weken van het jaar minder is gegaan, vermindert de kans op een bonus heel sterk en als die bonus er komt, zal dat de hoogte van die bonus verminderen. Zo werkt het systeem. Ik vond het een teken van kracht van de heer Meerstadt dat hij onmiddellijk zei – hij zat op te tribune – dat het voor hem heel simpel was: hij wist niet of hij een bonus zou krijgen, maar alles wat zou binnenkomen zou linea recta naar Haïti gaan. Linksom of rechtsom, de heer Meerstadt laat iedere euro bonus gewoon liggen. Ik vind dat toch een prima signaal, want op die laatste paar weken na is misschien best heel redelijk gepresteerd. Ik weet niet of er nog een bonus uitkomt, misschien wel; daar zijn van tevoren afspraken over gemaakt. De heer Meerstadt heeft gezegd er geen euro van te willen zien. Ik vind dat toch een beetje passen in de benadering van in de spiegel kijken en zeggen dat het beter had gekund. Ik spreek heel erg vanuit mijzelf, maar ik vond het wel een mooi gebaar.

De heer **Sansom** (PvdA): Het gebaar zegt ook dat de heer Meerstadt zich bewust is van het feit dat hij er geen recht op heeft, ondanks de regels die eind 2008 of begin 2009 zijn vastgesteld over die bonus. Gegeven die omstandigheid is het misschien wel een aardig gebaar om te zeggen dat hij dat belastinggeld of reizigersgeld gewoon direct doorschuift naar Haïti, maar het zou verstandiger zijn om af te zien van die bonus. Wat hij aan Haïti geeft, zou hij ook mooi voor zichzelf moeten houden. Het zou iedereen sieren om dat te doen; het exhibitionisme op dat terrein mag soms ook wel eens iets minder, maar dat is een heel andere discussie. Ik trek de vergelijking met de huur. De huur wordt vastgesteld naar aanleiding van een aantal punten, maar als je een huis hebt met echt harde gebreken, maakt het niet uit hoeveel punten je hebt, je krijgt gewoon aftrek. In de huursystematiek heet dat geloof ik nul punten. Dat geldt hier ook. Statistisch kunnen we het met alle percentages net redden of net niet, maar er is gewoon een wanprestatie geleverd. De heer Meerstadt heeft dat zelf toegegeven, excuses daarvoor gemaakt en er is dus geen recht op die bonus. NS heeft dat toegegeven en de heer Meerstadt liep daarin voorop. Het zou een mooie afhechting van dit drama zijn als dat in ieder geval die manier werd uitgewerkt. Ik hoorde minister nog niet helemaal toezeggen dat hij daar hetzelfde over denkt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): We hebben toen ook een wat bureaucratische reactie van de minister gehad tijdens het debat, namelijk dat het systeem zo in elkaar zit. Het is altijd de discussie dat het systeem zo in elkaar zit en dat daarom bonussen en enorme gouden handdrukken uitbe-

taald moeten worden. Als het systeem nu werkelijk zo in elkaar zit – ik onderschrijf de woorden van de heer Samsom – zou het zinnig zijn om dat eens aan te passen. Ik vind het onverteerbaar om een bonus uit te keren als dit soort zaken gebeurd zijn. Misschien kan de minister het buiten deze kaasstolp uitleggen, maar ik niet.

Minister **Eurlings**: Ik kan heel formeel van alles gaan zeggen. Formeel stelt de raad van commissarissen de regelingen vast. Als het heel goed gaat, klaagt niemand daarover maar als het slecht gaat, klagen we terecht wel. Los van die formele regeling – het is weliswaar een bedrijf in overheidshanden maar het wordt bedrijfsmatig gerund – gebeurt er nu precies wat de heer Samsom vraagt. De heer Meerstadt zegt gewoon geen recht te hebben op die bonus. Hij wil geen euro zien over 2009. De enige vraag die wij hier kunnen stellen, is of als er misschien toch nog wat euro's zouden worden uitgekeerd, het beter is dat die dan rechtstreeks terugvloeien in de staatskas dan wel naar Haïti gaan. Daar kunnen wij een boom over opzetten, maar nu in alle ernst. Ik kan het zelfs zo regelen dat de heer Meerstadt niets in handen krijgt, maar dat het linea recta wordt doorgesluisd. Maar ik vind het een mooi gebaar dat hij dat geld niet wil. Ik sluit niet uit dat de heer Meerstadt privé ook nog wat geld naar Haïti heeft gesluisd. Ik vind het in ieder geval een prima gebaar. Misschien wordt het nu wat persoonlijk, maar ik heb gisteren een condoleancebrief gestuurd naar een collega van de Nederlandse Antillen bij de dienst Luchtvaart. Het is een ramp wat er gebeurd is; het kent echt zijn weerga niet en ik vind het gewoon een mooi gebaar, een heel mooi slot van de avond waarop wij dit debat hadden. De kern is dat de heer Meerstadt zelf heeft gezegd dat hij hoe dan ook over 2009 geen euro bonus wil zien. Ik zal de Kamer daar ook nader over berichten zodra helder wordt of er nog een bonus komt, maar dan vind ik Haïti misschien wel een charmantere besteding dan de brede pot van de Nederlandse Spoorwegen.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is ongemakkelijk om via Haïti over een bonus te discussiëren, dus misschien moeten wij het iets verbreden. Er zijn meer mensen in directies, er zijn twee bedrijven betrokken bij deze wanprestatie en niet alleen de heer Meerstadt. Ik zei al dat hij het vuur wel een beetje naar zich toe heeft getrokken door naar voren te stappen en dat siert hem want hij is ook de hoogste baas, maar het is toch een iets breder verhaal. Ik wijs even op een andere mijnheer die een bonus ontving, namelijk die van ABN AMRO, die zei het in een zekere woestheid te hebben geaccepteerd. Het ging toen over zo'n 26 mln. Ik geloof niet dat iemand in Nederland die uitspraak heeft begrepen. De overheid moet dat type onbegrip ook niet over de samenleving uitstrooien. Met andere woorden: of iemand het in woestheid of met een mooi gebaar accepteert maar het niet verdient, de overheid moet zeggen dat de heren van NS en ProRail over 2009 geen bonus verdienen. Er blijft een goed salaris over voor de heren, maar de bonus hoort daar niet bij. De minister moet nog maar eens een keer de regels en de uitzonderingsen hardheidsclausules richting de raad van commissarissen doorploegen om te bezien of niet met reden kan worden gezegd dat er voor 2009 geen bonus komt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is precies de vraag die ik twee rondjes geleden al stelde. Is het niet mogelijk om die regels nog eens door te ploegen? De discussie wordt nu ook erg vervuild. Straks krijgen we iemand die zegt dit jaar maar geen belasting te betalen, omdat hij zijn geld aan een goed doel geeft. Ik wil dergelijke discussies niet op die manier voeren. Je verdient een bonus of je verdient hem niet, maar als mensen gefaald hebben omdat er grote problemen zijn geweest en toch nog een bonus krijgen, moet die regelgeving nog eens nauwkeurig onder de loep worden genomen. Ik wil de minister toch vragen daar een wat zakelijker antwoord op te geven.

Minister Eurlings: Het punt is nu juist dat die regeling heel zakelijk is. Het gaat namelijk om punctualiteit, om prestaties over een heel jaar. Als je dat van tevoren afspreekt en zegt dat er niets is als je slecht presteert, maar dat er wat beschikbaar komt als je echt heel goed presteert, leg je dat vast voor de gemiddelde prestaties over een jaar. Waar ik nu tegenaan loopt, los van het feit dat de regeling van 2009 was vastgelegd en ik daar achteraf zou moeten ingrijpen, is het probleem hoe je dit soort calamiteiten in een bonusregeling goed kan vastleggen. Geld dat als een dienstregeling door een dag sneeuw niet kan worden uitgevoerd, of twee dagen, vier dagen, voor de helft of driekwart? Het probleem is dat dit soort uitzonderlijke situaties niet goed is vast te leggen in algemene regels. Vervolgens komt de Kamer in beeld, want zo werkt het toch. Ondanks het feit dat er afspraken zijn, zal de volksvertegenwoordiging zeggen dat zij dat toch wel heel gek vindt. Daarom vond ik het zo handig dat wij direct niet de loopgraven in hoefden omdat, als er op basis van de juridisch afgesproken regels toch nog recht is op een bonus, de heer Meerstadt al direct heeft gezegd dat hij linksom of rechtsom geen cent wil. Als er een bonus zou komen, krijgt hij dat geld niet zelf in handen om in Haïti mooi weer te kunnen spelen. Als er geld komt, gaat het rechtstreeks die kant op. Hij krijgt dat geld niet, hij wil dat geld niet. En dat is precies wat de Kamer wil. Ik snap de discussie, maar daarom vind ik dit ook zo prachtig. Wij hebben de discussie in de plenaire zaal gehad, de heer Meerstadt zat op te tribune en zei direct: ik weet niet of ik een bonus krijg, maar ik wil geen euro want ik vind dat ik die niet behoor te krijgen. Nogmaals, ik vond dat prachtig. U weet dat ik nogal eens met mijn telefoon speel om wat berichten door te geven of te lezen, ook wel eens tijdens debatten en ook tijdens dat debat. Ik verstuurde en kreeg regelmatig sms'jes van mijn beleidsmedewerkers, maar een sms had ik middenin een interruptiewisseling tijdens dat debat over het hoofd gezien en wel die van de heer Meerstadt met «ik wil geen euro en als er volgens de regeling nog iets komt, gaat het linea recta naar Haïti. Ik wil het niet zien.» Ik vond het jammer dat ik die sms niet gezien had, want dan had ik dat direct kunnen melden, maar ik zag het bericht pas toen ik buiten de zaal bij de documentatiebalie stond met mijn medewerkers. Ik heb toen direct tegen journalisten gezegd van de heer Meerstadt door te hebben gekregen dat hij het eens was met de Kamer en dat hij geen euro wilde hebben. Ik vind dat een charmante manier. We kunnen nu wel allemaal over regels gaan discussiëren en bepalen wat er bij een sneeuwdag en twee sneeuwdagen moet gebeuren, maar leg dat van tevoren maar eens vast. Daar komt de Kamer in beeld, de publieke discussie. Daarom is het ook van belang dat bestuurders van zo'n bedrijf, dat een grote maatschappelijke functie heeft, daar gevoelig voor zijn en dan zeggen geen euro te willen, ook al zouden zij er volgens de regels misschien wel recht op hebben. Dat heeft de heer Meerstadt ook gedaan. Het lijkt mij heel moeilijk om niet op basis van prestaties gedurende een heel jaar maar op basis van een dag of twee dagen objectief in regels vast te leggen wanneer er wel en wanneer een bonus wordt gegeven, want waar leg je de grens? De mensen worden afgerekend op de standaardregel voor het gemiddelde niveau voor het hele land, maar bij calamiteiten hebben we nog een extra appeltje te schillen. Daar gaan wij het gesprek aan, want misschien is het gemiddeld nog wel in orde, maar dit was in korte tijd zo hevig dat het over de regels heengaat. Dat is nu gebeurd. Ik vond het een mooi moment, omdat de directie van NS het signaal onmiddellijk oppikte en dat lijkt mij de goede manier.

De voorzitter: Ik wil u er wel op wijzen dat wij hier in de commissie Verkeer en Waterstaat zitten en niet in de commissie bonussen. Ik kan mij voorstellen dat er vragen over worden gesteld, maar ik wil de leden toch vragen om kort te formuleren, omdat ook nog een aantal andere vragen moet worden beantwoord.

De heer **Roemer** (SP): Dat laatste klopt als een bus en daar moeten we zeker snel toe overgaan. De minister heeft mij echter weer 25 argumenten gegeven waarom wij van die belachelijke bonuscultuur af moeten. Daar gaat het om: «Goh, wat fijn dat ik met geld van anderen kan zeggen hoe lief en aardig ik ben door het af te geven.» Het hele systeem deugt voor geen meter. De mensen krijgen goed betaald en ze moeten gewoon hun werk doen. De machinist die elke dag op tijd is, krijgt ook geen bonus. Dus laten we daar over ophouden en een keer die bonuscultuur aanpakken. Ik zal mijn collega vragen om dat in de commissie voor BZK op te pakken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Die discussie is altijd te voeren. Ondanks al uw loftuitingen heb ik ook nooit een bonus tegemoet gezien, maar het zal u ook niet beter zijn vergaan in de laatste jaren, maar de afspraken zijn nu eenmaal zoals ze zijn en het kader is zoals het is. Daar zijn argumenten voor en daar zijn argumenten tegen te noemen, maar we zitten hier met een concrete situatie ik vind het dan toch een teken van kracht dat de directie van NS geen euro wil zien, afgezien van de vraag of zij er recht op heeft of niet. Als de commissie hierover een bredere discussie wil voeren, moet zij die in het kader van de nota Deelnemingenbeleid voeren, want dit gaat een beetje over mijn competentie heen. Het moet mij overigens nogmaals van het hart dat ik het een mooi gebaar stante pede vond. Naar aanleiding van vragen van de heer Eski en anderen over de intercity Hoogeveen wil ik het volgende zeggen. We hebben hier vorig jaar over gediscussieerd. Er zijn vele debatten over gevoerd, in aanwezigheid van veel mensen uit Hoogeveen. Er lag een plan op tafel om meer reizigers te kunnen vervoeren, maar tegelijkertijd was er ook veel reuring omdat veel mensen liever een stop in Hoogeveen hadden en dan maar wat minder treinen en wat minder reizigers. Ik heb toen de voors en de tegens geschetst, maar als iemand die zich ondanks het feit dat hij minister is volksvertegenwoordiger pur sang voelt, heb ik gezegd dat de Kamer de knoop moest doorhakken. Alle plussen en minnen lagen op tafel en als voor het een werd gekozen, werd tegen het ander gekozen. Men moest ook weten wat men liet liggen als men de keuze had gemaakt. Ik vind dat de lijn en dat blijf ik de lijn vinden, zo zeg ik eerlijk en ik wil dat even helder gesteld hebben. Hier dient de discussie tot een conclusie te leiden. Zo is het in het verleden gegaan en zo zal het wellicht in de toekomst weer zijn.

Wat is er aan de hand in het Noorden van het land? Er lijkt sprake te zijn van een nieuwe ontwikkeling, want de noordelijke provincies hebben de wens uitgesproken om met ingang van de dienstregeling 2011 alsnog twee snelle intercity's en twee stoptreinen tussen Zwolle en Groningen te laten rijden. Deze wens hebben zij gisteren via een brief specifiek aan deze commissie kenbaar gemaakt. Tegelijkertijd is het standpunt van de Kamer mij volledig duidelijk, want er ligt een motie Mastwijk/Van Gent om NS te vragen de twee snelle intercity's op station Hoogeveen te laten stoppen. Die motie heb ik opgevolgd, wat ertoe heeft geleid dat gekozen is voor bestending van de situatie 2009. Ik ben eerder op de juridische posities daarbij ingegaan. Ik vind het van groot belang om in de nieuwe discussie over de wens van de noordelijke provincies twee zaken helder te scheiden. Allereerst heb ik de ambitie om op korte termijn extra reizigers-groei via het actieplan Groei op het spoor te stimuleren. Hierbij verstrek ik een tijdelijke subsidie voor uitbreiding in de dienstregeling onder meer hiervoor waarvoor een gedragen plan ligt. Na de subsidieperiode moet het treinaanbod blijven. In de tweede plaats ligt er voor de langere termijn de motie-Koopmans, waarmee de Kamer voor de periode 2015–2020 160 mln. beschikbaar heeft gesteld voor de verbetering van de reistijden. De wens van de provincie om het viertreinenmodel in 2011 in te voeren, gaat specifiek over de kortetermijngroeiambities en niet over de motie-Koopmans die de langere termijn betreft. De wens van de noordelijke provincies kan alleen worden ingevuld als er een voorstel ligt dat door alle

partijen – ik zeg dit met nadruk: door alle overheden in het Noorden van het land en door de Nederlandse Spoorwegen – gedragen wordt en als de Kamer op dezelfde lijn zit. Is dat niet het geval, dan kan ik niet overgaan tot subsidieverlening en vindt er op korte termijn geen uitbreiding plaats. Zo simpel is het gewoon. Wanneer de Kamer vasthoudt aan de motie-Mastwijk/Van Gent – ik heb geen signaal gekregen dat dit niet het geval is – kan pas met het uitvoeren van de motie-Koopmans en de komst van de Hanzelijn gekeken worden en naar verbetering en uitbreiding van de lijn Zwolle-Groningen. Het is in de eerste plaats aan het Noorden van het land om te kijken of men daar echt één lijn in kan trekken en ook met de Nederlandse Spoorwegen tot een werkbaar plan kan komen. In de tweede plaats is het aan de Kamer. Zolang de Kamer van mening is dat de motie die is aangenomen, moet blijven gelden, is dat de situatie en blijven de intercity's dus in Hoogeveen stoppen. Zo simpel is het en zo simpel zou ik het ook willen houden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb er toch een vraag over. Veel fracties ergerden zich aan de manier waarop NS meende de motie al dan niet te moeten uitvoeren. Dat werd in het kader gesteld van «het is het een of het ander», terwijl natuurlijk ook wel degelijk gesproken is over combinatiemodellen. Het verlies van tijd door de stop in Hoogeveen wordt volledig overdreven. Mijn buurman fluistert mij in dat het toch een beetje op chantage lijkt: als jullie niet doen wat wij willen, gaan wij op de oude voet verder. Ik vind dat een wat zwaar woord, maar wij gaan in maart weer over de dienstregeling spreken. Mijn vraag aan de minister is of hij na alle commotie toch nog eens met NS om de tafel wil gaan zitten. Ik baal er namelijk echt van dat NS zo'n beeld creëert, terwijl best een combinatiemodel denkbaar is. Dat wordt totaal genegeerd in de discussie en ik vind dat een zeer slechte zaak. Het is wel een Kamerbrede wens!

Minister **Eurlings**: Ik herken mij niet in chantage, omdat het met name de politiek was die vroeg of de situatie daar niet kon worden veranderd, gezien de reizigersgroei. Ik heb direct gezegd dat je weliswaar met een motie heel veel dingen kunt wensen, maar dat NS het ook moeten kunnen en willen uitvoeren. Ik heb het nog een keer nagevraagd bij NS, maar de combivariant was geen haalbare kaart. We kunnen wel blijven denken in droombeelden, maar het is het een of het ander. Ik sta daar open voor, maar als het het ene niet wordt, wordt het het komende jaar het andere. Het heeft geen zin om elkaar voor de gek te houden.

Als er in het Noorden een nieuwe communis opinio zou komen, als de provincies, de andere overheden in het Noorden en NS tot een andere keuze zouden komen en de Kamer zou dat steunen of als nog een andere variant mogelijk zou zijn, dan heb je misschien een andere situatie. Het heeft geen zin om de discussie uit het verleden over te doen. We hebben debat na debat met elkaar gevoerd en ik heb ook uitgelegd hoe de concessie in elkaar zit. Zolang de Kamer van mening is dat intercity's Hoogeveen moeten blijven aandoen, zal dit zo zijn. De Kamer heeft hierin uitdrukkelijk verantwoordelijkheid genomen. In het Noorden van het land moet er een eensluidende mening komen, ook met de andere overheden dan de provincies met de Nederlandse Spoorwegen. In dat spel kan misschien een derde variant naar boven komen. Ik kan dat niet overzien, maar wellicht komt dat daar op. Dan zal er moeten worden gekeken of dat kan en vervolgens komt de discussie hier terug. Dat lijkt mij een ordentelijke gang van zaken en tot dat moment zijn de zaken zoals ze nu zijn daar heeft de Kamer uitdrukkelijk de streep getrokken. Ik zou er niet anders mee willen en kunnen omgaan.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als het Noorden en NS het eens worden – NS zal dan ook een wel beetje moeten schuiven tussen kunnen

en willen – ziet de minister dan nog mogelijkheden voor de zogenaamde combinatievariant?

Minister Eurlings: Die is in het onderzoek vorig jaar niet haalbaar gebleken en daar hebben we de discussie al over gevoerd. Ik heb het nog een keer gevraagd. Misschien is er een andere variant, maar ik weet dat niet. Toen is echt gebleken dat die variant te onzeker was en dat er te veel haken en ogen aan zaten. Misschien kan er in het spel tussen de regio en NS een nieuwe, andere variant naar boven komen, iets wat wel kan, maar ik weet dat niet. Laten wij het op die manier benaderen. Het signaal van de provincie is helder, maar de gemeente Hoogeveen zal er andere gedachten over hebben en misschien anderen ook. Misschien komt er de komende maanden nog een andere variant, maar zolang de Kamer op de positie staat waar zij stond, blijft Hoogeveen gewoon een intercitystation. Zo simpel is het. Daarmee kan ik onrust wegnemen en tegelijkertijd de hoop ik dat het spel in het Noorden van het land tot een eensluidende mening leidt. Misschien is het een van de twee varianten en misschien komt er alsnog een derde uit de hoge hoed. Wij zullen het volgen en ik houd de Kamer natuurlijk op de hoogte van de ontwikkelingen.

De voorzitter: Misschien is het wel goed om in dat verband op te merken dat wij op 4 maart het debat over het vervoersplan hebben. Laten we hopen dat het Noorden, NS en de andere partijen er rond dat tijdstip uit zijn en dan horen wij op 4 maart nader wat de uitkomst is.

Minister Eurlings: Voorzitter. Welke lessen trekken wij uit «Elke tien minuten een trein», de proef voor de gewone dienstregeling? Op basis van de proef in een week willen wij waken voor overhaaste conclusies, want het gaat over de effecten op de punctualiteit in totaal, als je dit dus langere tijd zou gaan doen. Het is aan de sector om te bezien welke maatregelen in 2010 in eigen huis nodig zijn om die punctualiteitsdoelen te halen. Het wel of niet halen van de punctualiteitsdoelstellingen staat, net als in 2009, los van de proef van een of enkele weken op de corridor met hoogfrequent spoor. Dat is een andere uitdaging en ik kom straks nog op de proef zelf terug.

Er zijn zorgen geuit over de perroncapaciteit in Amsterdam en Utrecht. In Brussel-Noord heb je inderdaad tien of twaalf perrons op een rij, hoewel er knap weinig treinen aan staan. De opmerkingen zijn enigszins vaag, maar ik kan mij voorstellen dat is bedoeld te vragen of zes plus zes treinen op de corridor Amsterdam–Utrecht onmogelijk zouden zijn omdat stations jarenlang op de schop gaan, wat ook qua perroncapaciteit problemen zou opleveren. De proef met de zes plus zes treinen heeft plaatsgevonden op de beschikbare infrastructuur. Het is niet vreemd dat je op beperkingen stuit als je de frequentie ineens op de gewone infrastructuur gaat opjagen. Maar juist daarom doen we nu de planstudies programma hoogfrequent spoor. Daarin kijken wij heel nadrukkelijk naar extra maatregelen die nodig zijn om dat structureel te kunnen doen zonder negatieve effecten. Dat moet daar allemaal uit naar voren komen. Ik was gisteren in Zwolle en daar kijken wij bijvoorbeeld ook naar de veiligheid en naar problemen door geluid. Dat moet allemaal in die studie aan de orde komen. Tot de aanleg van het sleutelproject Utrecht worden tijdelijk sporen aan de dienstregeling onttrokken. Daar heeft NS in de dienstregeling 2010 rekening mee gehouden. Er is mij uit berichten van de spoorsector niet gebleken dat de capaciteit in Utrecht en Amsterdam een belemmerende factor is geweest. Met de realisatie van het sleutelproject wordt ook gewerkt aan capaciteitsuitbreiding. Het lijkt daarom niet nodig om tijdelijk een extra perron aan te leggen.

Waarom zijn er extra proeven nodig? In april wordt het besluit genomen tot de vervolgprouwen en later in het jaar zullen die proeven plaatsvinden. Op basis daarvan kunnen definitieve conclusies worden getrokken. We

hebben een try-out gehad zonder al te veel ellende op het spoor. Nu moeten wij doorpakken richting die metroachtige verbindingen. Ik ben het geheel eens met het ongeduld van de heer Samsom, want het smaakt echt naar meer. Wij willen dat droombeeld gewoon zien, maar laten wij dat verder in het jaar testen en kijken of we de eerste structurele effecten daarvan in de dienstregeling kunnen zien. Ik begrijp zijn ongeduld, ik voel dat zelf ook. De investeringen zijn geen klein bier; daar heeft de Kamer zelf mede aanleiding toe gegeven. Maar we willen ook zien, of in elk geval een voorproefje hebben, hoe dat grote bier gaat smaken. Dan zouden dit soort hoge frequenties op dit soort corridors een geweldige stimulans zijn.

De heer **Samsom** (PvdA): Doen we het nu stap voor stap of hebben we een plan voor de komende jaren als de proeven succesvol zijn? Als dat laatste het geval is, zou de minister mijn ongeduld enigszins kunnen temperen door dat aan ons voor te leggen. Dan kunnen wij zien welke proeven er de komende tijd in de planning zitten. Nu krijg ik het idee dat wij nog weer iets gaan doen als dit lukt en dat klinkt een beetje stap voor stap. Ik kan mij voorstellen dat dit een verstandige strategie is, maar ik kan mij ook voorstellen dat er een plan is. Dat zouden wij dan graag zien.

Minister **Eurlings**: Het is natuurlijk altijd met de restrictie dat je vrij vroeg je capaciteitsaanvragen moet doen, maar ik ben vol goede moed; als de verdere proeven inderdaad een positief beeld laten zien, hoeven wij niet te wachten op die investering van 4,5 mld. om op een aantal plekken hoogfrequent te gaan rijden. Dat is het grote belang van dit soort proeven. Wij moeten met elkaar kijken of wij al rap met de huidige infra, met misschien links en rechts nog wat aanpassingen, al hoogfrequent kunnen gaan rijden. Dan hoeven we niet meer te wachten tot wij het PHS hebben uitgevoerd. Het is tenminste het streven om al de eerste proeven van metroachtige verbindingen te zien. Ik hoop dat de vervolgroeven even succesvol zijn en dan moeten we kijken hoe snel we dat in de dienstregeling kunnen gaan inplannen.

De **voorzitter**: Als we zo doorgaan, redden wij het waarschijnlijk niet voor 21.00 uur, maar ik stop dan in ieder geval wel.

De heer **Roemer** (SP): Laat ik met het positieve beginnen en dat is dat wij natuurlijk die proeven moeten doen. We willen allemaal naar spoorboekloos rijden. Maar het is natuurlijk een proef met een op dat moment incidentloos netwerk met bar weinig goederentreinen. Hoe objectief is zo'n proef, want de werkelijkheid is natuurlijk heel anders. We zullen dan heel snel tot de conclusie komen dat we een schreeuwend capaciteitsgebrek hebben, bijvoorbeeld op station Utrecht. Bij het minste of geringste, zul je zien dat je met treinen die in zo'n hoge frequentie achter elkaar aanrijden, gigantisch in de problemen komt. Die proef heeft daar geen resultaten voor opgeleverd, omdat die incidentloos is uitgezet. Ik maak mij daar behoorlijk zorgen over, dat wij later pas tot de conclusie komen dat het schreeuwende capaciteitsgebrek ons gaat opbreken. Dan zou zo'n goede proef en zo'n goed idee daarmee om zeep worden geholpen. Dat is ook wat de heer Samsom wil voorkomen en mijn fractie zeker.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp uw zorg; het is ook niet voor niets dat wij 4,5 mld. belastinggeld reserveren om extra capaciteit op het spoor te bereiken, want die zal op een gegeven moment nodig zijn. Anders zouden wij niet zo'n mega-investering gaan doen. Tegelijkertijd merk ik op dat wij verdere proeven gaan doen, juist ook om dit soort effecten te bekijken. Laten wij bovendien niet vergeten, dat we bij deze proef het geluk hadden dat we in deze crisistijd minder goederentreinen hadden. Elk nadeel heeft zijn voordeel. Maar juist om te voorkomen dat we ons daarmee rijk rekenen, zijn er goederentreinen gesimuleerd. Tijdens die proef hebben er

locomotieven gereden alsof het goederentreinen waren, juist om uit te testen of je dit ook bij een normalere bezetting zou kunnen doen. Daarmee zijn we er echter nog lang niet, want het is allemaal tijdelijk. Als de goederenstromen namelijk verder aanzwellen – we hebben de Betuweroute niet voor niets – zullen wij die viersporigheid hard nodig hebben. Het is ons aller uitdaging om te bezien of wij in de corridors ook al een metroachtig net kunnen bieden, voordat wij die vier sporen hebben liggen. Als dat lukt, is dat pure winst. Maar daarmee zijn we er inderdaad voor de langere termijn absoluut nog niet. Om die reden zullen de 4,5 mld. hard nodig zijn. Het zal goed besteed geld zijn. Daar ben ik van overtuigd.

De heer **Eski** (CDA): Ik heb ook gevraagd naar de onderbouwing van de stelling dat er een bepaald intercity- en een bepaald type stoptrein nodig zijn voor de proef zonder de infrastructuur te veranderen. Kan de minister daarop ingaan?

Minister **Eurlings**: In dit specifieke geval is door de sector gekozen voor een eenduidig treintype, maar dat is geen ijzeren wet. NS is, zoals bekend, voorstander van eenduidige productformules voor de klant. De materieel-inzet is, ook financieel, de verantwoordelijkheid van NS. NS bepaalt de beste mix van het materieel. Hier is het zo gebeurd, maar dat hoeft natuurlijk lang niet altijd zo te zijn.

Voorzitter. Ik heb nog een aantal vragen liggen en ik zal proberen daar vrij geconcentreerd doorheen te gaan.

Er wordt aan een vierweekse vervolgproef gedacht. De besluitvorming vindt plaats in het voorjaar en de uitvoering later dit jaar. Ik zal de Kamer informeren over de resultaten zodra die binnen zijn. Die proeven worden gedegen voorbereid en geëvalueerd. Als wij, de spoorsector voorop, stappen zouden gaan zetten, willen wij ook wel zekerheid hebben dat het in de praktijk ook goed gaat werken. De sector bereidt zich stapsgewijze voor op die kwaliteitssprong die nodig is. Nogmaals, ik hoop dat wij hiervan de gevolgen kunnen zien in de dienstregeling, ook al voor de echte viersporigheid.

GroenLinks heeft gevraagd naar de samenwerking met de spoorsector. Ik durf te zeggen dat de spoorsector steeds beter samenwerkt. Ik vind dat ontzettend belangrijk, maar het is altijd moeilijk. Er zijn belangentegenstellingen en iedereen wil zo goed mogelijk rijden. Ik kan mij krantenkoppen herinneren over oorlog op het spoor. Wat ik zo mooi vond in het rapport van de spoorsector Op weg naar zes plus vier – of liever nog zes plus zes – dat de spoorsector zichzelf heeft samengepakt, dat de Nederlandse Spoorwegen, de decentrale vervoerders, de goederenvervoerders, ProRail dit zo optimaal wilden doen om het uiterste eruit te krijgen. Het is dan nodig dat je elkaar helpt, dat je elkaar een beetje ruimte biedt en elkaars problemen en uitdagingen tot de jouwe maakt. Dat klinkt wat zweverig, maar het werkt wel. De samenwerking is een stuk beter geworden. De invoering van de dienstregeling 2007, de jaarlijkse verbetering en de intensivering van de treindiensten in 2008, 2009 en 2010 waren niet zo gemakkelijk gegaan, als het überhaupt al gelukt was, als de spoorsector niet meer was gaan samenwerken. Dat vind ik ook de road ahead.

Ik kom bij de afwikkeling van het wegverkeer bij de vijf meest gesloten overwegen, waarnaar de heer Eski vroeg. De overwegen in Geldermalsen, Boxtel en Vught hebben van meet af aan extra aandacht gehad bij de voorbereidingen. Hierover is voorafgaand aan de proef met de gemeenten gesproken en zijn er maatregelen genomen, zoals de inzet van extra verkeersregelaars en ook bijzondere opsporingsambtenaren. Zowel voorafgaand als tijdens de proefweek en in de nazorgfase zijn er nauwe contacten met de genoemde gemeenten en de provincie Noord-Brabant en Gelderland geweest. Er zijn goede werkafspraken gemaakt voor het vervolg. De metingen met betrekking tot de dichtligtijden, uitgevoerd

onder regie van ProRail, komen overeen met de eigen metingen van de gemeenten. De resultaten liggen dus redelijk op een lijn. Hoe wordt de bereikbaarheid van de betrokken gemeenten op een acceptabel niveau gehouden als er een proef van vier weken komt? De proef zal gepaard gaan met grote aandacht op een aantal overwegen. In april neemt de sector een besluit of en, zo ja op welke wijze de proef doorgaat. De proef zal gedegen door de sector worden voorbereid. Ik heb daar alle vertrouwen in en ook dat er nadrukkelijk naar die dichtlichtzijden wordt gekeken. In de nauwe samenwerking met gemeenten is het onderwerp nader beschouwd en onderbouwd vanuit de volgende invalshoeken. Natuurlijk staat de veiligheid voorop, maar ook de verkeershinder. Gemeenten gaan het begrip verkeershinder nader omschrijven en onderbouwen, zodat er effectief kan worden gemeten in de pilot of de verwachtingen uitkomen, of het erger is dan verwacht, et cetera. Wat wordt precies bedoeld met bereikbaarheid en wat is absoluut noodzakelijk? In het programma Hoogfrequent spoor, bij de viersporigheid en bij metroachtige treinen komen dit soort vragen allemaal structureel terug: waar moeten we wat doen aan de infra, moeten we de overwegen handhaven of moeten we het op sommige plekken anders oplossen? Dat is het structurele verhaal. Bij deze proef moeten wij kijken wat de effecten zijn, zodat we bij de planning van het PHS al ervaringsmateriaal hebben op basis waarvan je beslissingen kunt nemen. Het is altijd sterk als je niet alleen in modellen rekent, maar ook al praktijkmetingen hebt. De heer Roemer heeft gesproken over de Beneluxtrein. Het is goed dat er in elk geval enige tevredenheid bij de klanten is. Het gaat gelukkig iets beter en laten we hopen dat het niet weer terugzakt. Ik hoop mevrouw Vervotte snel te spreken en zal de Kamer berichten, niet alleen over de andere zaak die ik met haar te bespreken heb maar ook over deze zaak, namelijk hoe wij toch een Beneluxtrein-plus kunnen hebben, ook als de Italiaanse treinen er zijn en de HSL volledig en goed rijdt. Ik heb de Kamer al eerder uitgelegd waarom wij een overstap in Dordrecht wel een goed alternatief vinden. Wij verschillen daarover van mening, maar ik zal de Kamer graag berichten als ik daarover met mevrouw Vervotte heb gesproken. Ik zal graag schriftelijk terugkomen op de motie van mevrouw Van Gent over het BLEVE-vrij rijden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoop dat het een beetje snel kan, want ik wacht er al vrij lang op.

Minister **Eurlings**: Ik zal proberen de brief rap te schrijven. De ICE-dienst maakt onderdeel uit van de business van NS Hispeed. Die heeft mij gemeld dat deze dienst verliesgevend was door de afspraken die indertijd met de Deutsche Bahn zijn gemaakt. NS Hispeed is nu in gesprek met Deutsche Bahn om deze contracten te actualiseren voor de huidige marktsituatie. Het lijkt mij goed om hieraan toe te voegen dat het hier om bedrijfsinterne en marktstrategische afwegingen gaat tussen NS Hispeed en de Deutsche Bahn. Aangezien het gaat om een internationale verbinding worden deze afwegingen door NS Hispeed zelf gemaakt en vallen ze buiten mijn verantwoordelijkheid. Het beeld is in ieder geval niet dat die dienst komt te vervallen. Wat dat betreft, kunnen wij onze oosterburen recht in de ogen blijven kijken.

De vraag is gesteld of de verlenging van het MIRT voldoende zeker is. Die is zeker; daartoe heeft de regering besloten in het crisispakket van vorig jaar. Over de eerste invulling van het verlengde MIRT zal meer duidelijkheid komen bij de komende begroting, de begroting 2011. De mogelijkheden van een HSL-Oost zullen worden meegenomen in het kader van de NMCA, zoals ik aangaf bij de behandeling van de mobiliteitsaanpak. Wat betreft de motie-Koopmans van 16 februari 2009 wil ik de verwachtingen op dit punt niet al te hoog leggen. Ik heb eerder gezegd wat de kosten-

batenbeelden waren – miljarden ten opzichte van aantal minuten reistijd-winst – maar wij zullen er wel nog een keer serieus naar kijken. Dat heb ik de Kamer ook toegezegd. Zo zal de HSL-Oost een rol spelen in de afweging van de verschillende potentiële investeringen in het spoorwegnet na 2020, passend bij de beschikbare middelen. Naar aanleiding van Best kan ik formeel zeggen dat NS de dienstregeling maken en niet wij en dat NS dus ook bepalen op welke stations de intercity's stoppen. Het beeld in de regio was dat NS en ProRail het intercitystation wilden handhaven, terwijl ons beeld was dat dit niet het geval was. Ik zit nu even in dubio en zal contact opnemen met NS, ProRail en met de regio, opdat het beeld weer helder wordt hoe het nu precies zit. Ik zal de Kamer daarover binnenkort berichten.

Ik kom op de verbreding van het spoor Emmerich-Oberhausen. Het bericht in de Duitse krant is niet juist en dat hebben wij vanuit Duitsland herbevestigd gekregen. Wat is nu de exacte situatie? In eerste instantie komt er een blokverdichting, dat wil zeggen dat treinen dichter op elkaar komen te rijden. Dat zou in 2011 worden gerealiseerd en dat is al volgend jaar. Capaciteitsuitbreiding van de bestaande twee sporen geeft bijkomende ruimte om de groei van het verkeer over de Betuweroute de komende jaren te kunnen accommoderen, totdat het derde spoor wordt gerealiseerd. Dat is noodzakelijk voor de jaren na 2013. De planning aan de Duitse kant is voortvarend opgepakt en er wordt van uitgegaan dat eind 2010, begin 2011 het bouwrecht wordt verkregen. De drukstbereden gedeelten, onder andere Oberhausen en Wesel worden als eerste aangepakt. Eind 2013 is als einddatum gepland voor de integrale afbouw van het derde spoor.

De informatievoorziening bij storingen is een belangrijk punt. Ik ben dat met de heer Eski eens. Vertraging is erg genoeg en als je weet hoe het komt, scheelt dat weer omdat je kunt bellen hoe laat je opgehaald kan worden. Dan is de schade een stuk minder dan wanneer je totaal niet weet waar je aan toe bent. Het is een van de indicatoren uit het Vervoersplan 2010. Juist over dit soort punten ben ik nog met de spoorsector in discussie en ik hoop dat wij daar de ambitie kunnen opschroeven ten opzichte van eerdere jaren. Dat is in ieder geval wel de insteek. Gevraagd is welke acties worden ondernomen naar aanleiding van de melding over slecht zichtbare seinen. ProRail richt het onderzoek naar aanleiding van de melding van een slecht zichtbaar sein eerst op de oorzaak. Als blijkt dat het probleem snel is op te lossen, bijvoorbeeld een defecte lamp, wordt dat ook snel opgelost. Dat lijkt mij logisch. Bij meldingen van een slecht zichtbaar sein ten gevolge van de seinplaatsing – dat zijn natuurlijk de moeilijkere punten – voert ProRail nader onderzoek uit. Indien blijkt dat die melding terecht is, komt er een passende oplossing.

Wat is de aard van de meldingen over die seinen geweest? In 2009 zijn er 19 meldingen gekomen over de slechte zichtbaarheid van seinen en in 2008 waren dat er nog 40. De afname komt vooral door minder kapotte lampen in 2009. Alle meldingen zijn binnen vijf uur en gemiddeld zelfs binnen twee uur hersteld.

Hoe staat het met de aanpak van de lange dichtlichttijden? Op 1 september 2009 heb ik de Kamer daarover geïnformeerd. ProRail is gestart met het onderzoek naar sluitingstijden van de overwegen en heeft op een overweg in Hilversum verschillende mogelijkheden beproefd om de sluitingstijden te verkorten. De proef heeft veel informatie opgeleverd en verbetermaatregelen kunnen liggen op het vlak van techniek, het vertrekproces en de planning van de dienstregeling. Ik zal de Kamer over ongeveer drie maanden over de uitkomst van deze proef nader informeren, in ieder geval voor de zomer.

Wat is de reden van de uitstelbrief over het onderzoek naar 160 km/u? Waarom wordt nog gewacht? Het onderzoek van de TU Delft is in de afrondende fase. Nadat ik het definitieve concept van de TU hebt

ontvangen, zal ik het snel voorleggen aan de trein- en spoorsector. Wij moeten wel de hoor- en wederhoorprocedure hebben. Vervolgens zal ik het rapport inclusief het definitieve standpunt aan de Kamer doen toekomen met daarbij het plan van aanpak van de spoor sector voor de optie ATB-code 147. Dit gaat niet meer lang duren. Uiterlijk 1 juni wil ik dit aan de Kamer doen toekomen en zo mogelijk eerder. Het wordt nu wel tijd om op dit punt resultaat te boeken. Het is een moeilijke aangelegenheid en we hebben er vaak over gediscussieerd, in technische zin, in Europees verband, in regeltechnische zin en het wordt nu tijd voor helderheid. Uiterlijk 1 juni zal ik die geven maar ik hoop echt dat dit eerder gebeurt. Dit is echt de laatste fase. Ik vind het een belangrijk onderwerp, maar het moet dadelijk ook wel gaan werken. We willen nu geen oplossingen kiezen en de vlag uitsteken om na een halfjaar weer ergens vast te lopen. Mijn inzet is erop gericht om dit voorjaar de conclusies te kunnen aanbieden. Er is gesproken over slijtage en energieverbruik. Gevraagd is of het klopt dat staatssecretaris Schultz al in het najaar van 2006 aan de Kamer heeft gemeld dat het onderzoek zou plaatsvinden. Ik moet het antwoord daarop schuldig blijven, maar ik kom daar spoedig schriftelijk op terug.

De heer **Roemer** (SP): Dat is prima, maar daar gaat het mij niet om. Het gaat mij erom dat deze onderzoeken en deze discussie al die tijd al gaande zijn. Ik ben er niet meer van overtuigd dat de minister die urgentie ook voelt. Dat gevoel moet weg. Als de minister zegt dat het in het voorjaar geconcludeerd wordt, laat hij dat dan maar bewijzen en ervoor zorgen dat de boel in april bij de Kamer ligt. Dan heb ik het vertrouwen misschien weer een beetje teruggekregen.

Minister **Eurlings**: Ik zal deze vraag met een retorische wedervraag beantwoorden: welk belang zou ik erbij hebben om niet de 160 km/u te willen bereiken? Het is belangrijk voor het openbaar vervoer en het is voor mij natuurlijk een prachtig profiel als het zou lukken. Ik kan zelfs verdacht worden van eigenbelang, want een van waarop treinen 160 km/u gaan rijden, gaat van Utrecht richting het zuidoosten van het land. Ik kan u zeggen dat de thuisreis voor mij een akelig eind is en het zou mij dus een lief ding waard zijn als dat sneller zou kunnen. Ik ga nogal eens met de trein als ik niet te veel tassen bij me heb. Het moet echter wel gaan werken. De heer Roemer kent de discussie en hij weet hoe moeilijk het is geweest. Ik kom serieus nog terug op de vraag over mevrouw Schultz, omdat ik hier niet kan zeggen of dat over hetzelfde ging. In ieder geval is 1 juni voor mij de uiterste datum en ik probeer de conclusies echt eerder bij de Kamer te hebben. Ik zal de Kamer op de hoogte houden zodra ik het onderzoek heb en kan inschatten hoe lang de hoor- en wederhoorfase gaat duren. Dit voorjaar willen wij in ieder geval tot conclusies komen. Ik heb hetzelfde ongeduld, maar laten wij er ook voor zorgen dat het ook voor de reizigers wel wat gaat betekenen, anders zijn we jarenlang voor niks bezig geweest.

De heer **Roemer** (SP): Wat wij met elkaar wilden, wilden wij al heel lang. Waarom is dat nu zo vaak uitgesteld? Waarom is vergeten om dat onderzoek tijdig te starten? Waar gaat het dan fout? De minister zegt geen redenen te hebben voor de vertraging, maar er is keer op keer vertraging geweest. De Kamer heeft er voortdurend op gehamerd en er wordt al zo lang gezegd dat allerlei onderzoek moest worden verricht. Het is niets nieuws, maar elke keer zit er vertraging in, maar komen wij er niet achter waarom het nu elke keer gefrustreerd of vertraagd wordt.

Minister **Eurlings**: Het gaat er niet om dat het gefrustreerd of vertraagd wordt. De heer Roemer weet hoe complex het was. Hij weet ook hoe belangrijk het is, uit tal van discussies, dat de gehele sector zich in de oplossing moet vinden. Daar hebben we hard aan gewerkt. Het ligt nu in

het verschiet, maar het is ook de sector zelf die het nodig vindt om te weten wat de gevolgen zijn van slijtage en dergelijke. Dat kost misschien een aantal maanden, maar als we straks met het geld waarvoor wij eerst dachten een corridor op 160 km/u te kunnen krijgen, vier corridors op die snelheid hebben gekregen, hebben we wel wat binnengehaald.

De heer **Roemer** (SP): Misschien kan de minister nog even toelichten waar de hoor- en wederhoor goed voor is?

Minister **Eurlings**: We hebben eerder besproken dat het van belang is dat de sector zich in den brede in de oplossing kan vinden. Mensen moeten erin mee willen gaan, want je kunt het niet afdwingen. We hebben eerder technische discussies gehad over de verschillende opties. Ik heb toen gezegd dat het ons toch leek te gaan lukken, maar dat we daar nog wel dit onderzoek voor nodig hadden. Ik begrijp het ongeduld, maar laten wij toch een paar maanden de tijd nemen. Als wij er daarmee zijn, hebben wij wel een groot resultaat bereikt en worden de reistijden daadwerkelijk behoorlijk teruggebracht. Dat is toch waar het ons allemaal om te doen was. We zitten echt in de laatste fase en ik houd de Kamer op de hoogte. Zodra wij kunnen inschatten hoe laat in het voorjaar het gaat worden, laat ik de Kamer dat weten.

Ik heb de taakgroep Vitaliteit verzocht de personeelsparagraaf, waarnaar de heer Roemer vroeg, nadrukkelijk te onderzoeken en die zal tegen de zomer met haar conclusies komen. Ik heb de relatie met ProRail-aannemers, de arbeids- en de personeelsparagraaf daar dus nadrukkelijk neergelegd.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil hierover een motie indienen, maar dan wil ik even weten wat de minister nu precies toezegt, want dat zou weer een VAO kunnen schelen. Betekent dit dat de optie zoals ik die heb voorgesteld, is voorgelegd en dat die serieus wordt bekeken?

Minister **Eurlings**: Wij hebben eerder gediscussieerd over beperkingen die het aanbestedingsrecht biedt. Wij hebben er over gediscussieerd hoe dat juridisch in elkaar zit. Ik heb de taakgroep gevraagd om, rekening houdend met de beperkingen van de aanbestedingswetgeving, te kijken naar de manier waarop men die zekerheden voor het personeel toch kan vergroten of in elk geval de negatieve gevolgen kan verminderen. Maar wij hebben dus wel rekening te houden met de aanbestedingswetgeving. In die taakgroep is de sector in den brede vertegenwoordigd en zij heeft mij aangegeven nog voor deze zomer met de conclusies te komen op dit punt. Ik vind het interessant om dat af te wachten en dan te kijken welke winst wij met die conclusies kunnen halen. Ik wil en kan de aanbestedingsregels niet doorkruisen, maar ik heb toch het punt opgepakt om te kijken wat wij wel kunnen doen en hoe wij hier positief mee kunnen omgaan. Ik kom hiermee terug zodra ik het resultaat van het onderzoek heb.

Voorzitter. Ik wil het debat met een positieve noot besluiten. Sommigen hebben aangekondigd dat in het kader van de nota Deelnemingen nog wel het nodige zal worden besproken, maar ik wil toch aangeven dat de bonus niet zozeer iets is wat alleen de top beroert, want ook de machinisten van de spoorwegen krijgen bij een goede klanttevredenheid jaarlijks netto € 300 uitgekeerd. Dat is toch duizend gulden in oude termen. Het is iets waar ministers en staatssecretarissen alleen maar van kunnen dromen!

De **voorzitter**: Als er behoefte bestaat aan een tweede termijn, moet ik gelet op de tijd dit overleg de volgende week voortzetten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij zullen morgen in de procedurevergadering bezien of de kwesties die wat ons betreft nog onvoldoende zijn beantwoord, kunnen worden gekoppeld aan de volgende vergadering.

De **voorzitter**: Dan kunnen wij daar morgen nog even over hebben. Dan lees ik in ieder geval nog de toezeggingen voor die tijdens het algemeen overleg zijn gedaan:

- de minister zal schriftelijk terugkomen op de aanvullende vragen van de leden Roemer en Cramer ten aanzien van de seinopstelling geel-geel-rood (naar aanleiding van de brief minister ter zake d.d. 2 november 2009);
- de minister zal de Kamer over een halfjaar informeren over de evaluatie van de implementatie van de maatregelen die naar aanleiding van de ontsporing te Zwolle d.d. 16 januari 2009 zijn genomen;
- de minister zal de Kamer informeren over de belangrijkste procedures die gehanteerd worden bij het onderhoud aan het spoor in het kader van de kwaliteitsbewaking;
- de resultaten van de voortzetting van de proef «Elke tien minuten een trein» worden, zodra deze beschikbaar zijn, aan de Kamer gezonden;
- de minister zal direct na het krokusreces de Kamer informeren over de uitvoering van de motie-Van Gent in relatie tot het warme BLEVE-vrij rijden;
- over de proef met dichtligtijden c.q. het verkorten van sluitingstijden van overwegen zal de Kamer vóór de zomer van 2010 worden geïnformeerd;
- op de vragen over de toezegging die de ambtsvoorganger van de minister in 2006 zou hebben gedaan ten aanzien van slijtage en energieverbruik, komt de minister schriftelijk terug;
- uiterlijk in juni 2010 zal de Kamer de onderzoeken ten aanzien van de snelheidsverhoging spoor naar 160 km/u ontvangen.

De heer **Roemer** (SP): Ik had gevraagd naar de planning van de MKBA en ERMTS. Misschien kan de Kamer die informatie ook schriftelijk ontvangen. Als de minister toch een brief stuurt, kan hij daarin de Kamer wellicht ook informeren over het verloop van overleg over code 147. Dan hebben wij wat mij betreft alle punten afgehandeld.

De **voorzitter**: Dat is hierbij toegezegd. Ik sluit de vergadering.