

Vergaderjaar 2012–2013

32 707

Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor

Nr. 28

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

Vastgesteld 3 december 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 26 november 2012 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over **het eindrapport Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor**.

(De volledige agenda is opgenomen aan het einde van het verslag.)

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Paulus Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Israel

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, De Graaf, Hoogland, Paulus Jansen, De Rouwe en Van Veldhoven,

en staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom. Naar ik begrijp, is dit haar eerste notaoverleg en haar eerste commissiedebat in deze Kamer. Over het algemeen gaat het er goed aan toe in deze commissie. Ik heet ook de belangstellenden op de publieke tribune van harte welkom, net als de collega's. Voordat ik de heer Hoogland het woord geef, vraag ik eerst aan de andere leden of zij er bezwaar tegen hebben dat hij spreekt. Formeel is hij namelijk nog geen lid van de commissie; er moeten eerst nog wat formaliteiten afgehandeld worden. Ik stel vast dat niemand bezwaar heeft. Ik controleer nog even of iedereen de spreektijden kent: van zeven minuten voor de VVD-fractie tot drie minuten voor de kleine fracties en de helft daarvan in tweede termijn. Als u moties wilt indienen in de tweede termijn, dan moet u dat doen binnen de spreektijd. De spreektijd is dus redelijk krap en daar dient u rekening mee te houden. Ik stel vast dat iedereen hiermee akkoord gaat.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Allereerst wil ik de commissie-Kuiken hartelijk danken, net als de ondersteunende medewerkers, voor het rapport dat ze hebben gemaakt. Het rapport geeft een goed beeld van de vraag waar de uitdagingen op het spoor zich bevinden. Het is net als bij een voetbalteam dat meespeelt in de eredivisie: de afgelopen jaren heeft het team in vergelijking met andere teams goed gepresteerd, maar om mee te kunnen blijven draaien op niveau, moet er de komende tijd geïnvesteerd worden in de spelers, de coach, het stadion en de supporters. Voor het spoor in Nederland is dat een uitdaging. Ik wil vandaag een paar punten noemen die voor de Partij van de Arbeid belangrijk zijn en die garanderen dat de reizigers die in de trein stappen elke dag vlot en soepel en vooral ook veilig naar hun bestemming kunnen. Dat laatste lukte mij vanochtend overigens wel, maar dat eerste niet. De PvdA vindt dat de staatssecretaris moet kunnen sturen en regie moet kunnen voeren op het spoor. Daarvoor is een goede informatiepositie nodig. Sturen zonder kennis gaat namelijk niet. De vraag is dan ook op welke manier de staatssecretaris haar kennispositie en haar regierol gaat versterken. Ik verneem graag een reactie hierop. De PvdA vraagt naar het hoe omdat de aanbevelingen 5 tot en met 9 over sturing gaan. Deze worden door de staatssecretaris – ik paraphraseer nu de brief – op hoofdlijnen onderschreven en overgenomen. Voor de goede orde: dit betreft de brief van de toenmalige minister. Aangezien de aanbevelingen vrij gedetailleerd zijn, horen wij graag concreter hoe de staatssecretaris hiermee omgaat. Hoe gaat zij de kennis op haar departement vergroten? Voor de PvdA staat vast dat het hebben van kennis onontbeerlijk is om te kunnen sturen. Dat geldt niet alleen voor het departement, maar natuurlijk ook voor ProRail. Wat ons betreft gaat ProRail dan ook weer gewoon zelf klein onderhoud uitvoeren. Zo zal het mogelijk zijn flexibel en snel in te springen op de problemen op het spoor en is er sprake van opbouw van kennis in de organisatie. Graag horen wij van de staatssecretaris of zij deze suggestie oppakt en of zij onze mening deelt dat de uitvoering van werkzaamheden door ProRail een manier kan zijn om de kwaliteit van het spoor op lange termijn te borgen.

De commissie-Kuiken concludeert dat er te weinig geïnvesteerd wordt in de lange termijn en dat het onderhoud te weinig planmatig plaatsvindt. Het rapport bevat hiertoe een aantal aanknopingspunten. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de investeringen op peil komen, kortom, dat het aantal wissels dat vervangen wordt weer het aantal is dat het zou moeten zijn?

Ik kom op financiën en rapportage. Hoeveel geld geven wij uit aan het spoor? Waaraan wordt elke euro belastinggeld die hiernaartoe gaat, besteed? Dat is een vraag die vooropstaat bij het kunnen vervullen van een controlerende rol en van een regierol. Dat laatste is voor de staatssecretaris belangrijk. Dan kunnen wij sturen op kwaliteit en op vooraf vastgestelde doelen. De aanbevelingen hierover juichen wij toe. Daarnaast beveelt de commissie-Kuiken aan om onderzoek te doen naar een verhoging van de gebruiksvergoeding op het spoor. Voor de PvdA-fractie lijkt het logisch om kostendekkend te werken. Kan deze richting in het onderzoek worden meegenomen? Wij wachten de resultaten met belangstelling af. Verder is de opbouw van een kloppend activaregister belangrijk. Misschien kan dit hieraan bijdragen. Ik merk hierbij op dat er rekening moet worden gehouden met de wens om de prijs van het treinkaartje betaalbaar te houden. Daarnaast is de staatssecretaris voornemens om per begrotingsjaar mutaties inzichtelijk te maken. Dat is goed. Gebeurt dat ook op projectniveau en is het mogelijk om niet alleen het begrotingsjaar, maar ook de mutaties van de jaren ervoor inzichtelijk te maken en aan de Kamer te rapporteren? Zo hebben we inzicht in uitgaven op projectbasis door de jaren heen. Ik kan me zelfs voorstellen dat er een monitor over de stand van zaken rond spoorprojecten ontwikkeld wordt, om de Kamer één keer per halfjaar op de hoogte te stellen van de grote projecten die lopen, conform de huidige werkwijze bij de grote infrastructurele projecten. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegenaan? Tot slot nog een klein vraagje. Is de staatssecretaris bereid om het jaarverslag van ProRail aan de Kamer te zenden? Daarover was zij niet expliciet in de aanbevelingen.

Ik ga nu in op de structuur op het spoor. Ik zit daar niet geharnast in. De PvdA zit daar ook niet stellig in. De discussie daarover kost veel tijd en energie, en wij geloven niet dat zij nu ten goede komt aan de reizigers op de lange of op de korte termijn. Wat betreft de structuur van ProRail en NS in de toekomst volgen wij dus de gedachte dat de structuur de inhoud volgt. Er moet eerst een strategie komen, met heldere doelen en operationele prestatie-indicatoren. Kortom: eerst weten wat je wilt en dan pas een discussie over het hoe.

De heer **De Graaf** (PVV): Volgens mij heb ik in het PvdA-verkiezingsprogramma gelezen dat NS en ProRail weer samen zouden moeten gaan tot één organisatie. Hoe staat de PvdA daar nu in?

De heer **Hoogland** (PvdA): Om het wat jolig te zeggen: dan komt het socialisme dus een dagje later. Het klopt; het staat in ons verkiezingsprogramma en het is dus het einddoel dat wij voor ons zien. Wij denken alleen dat het nu voeren van die discussie niet vruchtbaar is. Dat is de reden waarom ik het zeg zoals ik het zeg.

De heer **De Graaf** (PVV): Maar nu ligt wel het rapport-Kuiken voor, met heldere aanbevelingen. Dit is dus wel een juist moment om de discussie te voeren. Anders schuiven we het weer op de lange baan, om in spoortermen te spreken, en dat lijkt me niet constructief. Dan blijven we hangen in een situatie waarin zowel NS als ProRail als de reiziger niet weten waar ze aan toe zijn. Als we de discussie weer vier jaar voor ons uitschuiven, gaat het te lang duren, lijkt mij.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het rapport-Kuiken biedt een aantal aanknopingspunten voor verbeteringen op het spoor. Wij hopen dat de staatssecretaris die nu concreet oppakt. Daar nemen wij nu genoeg mee, omdat we denken dat dit de reiziger op het spoor het meest ten goede komt. Het nu voeren van een structuurdiscussie zal leiden tot enorm veel energie en inzet in die discussie, en daar rijdt uiteindelijk geen trein efficiënter, veiliger en soepeler door.

De heer **Bashir** (SP): Ik begrijp het niet meer. Is de PvdA-fractie voor of tegen een onderzoek om te bekijken of NS en ProRail samengevoegd kunnen worden om zo uiteindelijk de reiziger van dienst te zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA): Wij volgen daarin de brief van de staatssecretaris, waarin een aantal lijnen worden uitgezet voor de discussie. Die brief wachten wij eerst af, en dan gaan we beoordelen wat we het beste kunnen gaan doen.

De heer **Bashir** (SP): Dat is wel heel wollig taalgebruik om te verdoezelen waar je voor staat. Laten we eerlijk zijn. De PvdA-fractie wilde tot nu toe gewoon een onderzoek. Zij wilde bekijken wat het beste is voor de reiziger. Bovendien hebben we het nu niet over structuurwijzigingen op korte termijn. We bespreken wat op lange termijn het beste is voor de reiziger. Wellicht komt uit zo'n onderzoek dat er kanttekeningen zitten aan samenvoegen, maar er kan ook uitkomen dat het goed is voor de reiziger om één organisatie te hebben die efficiënt en doelmatig werkt. Mijn vraag is simpel: is de PvdA-fractie voor zo'n onderzoek of niet?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik blijf bij het antwoord dat ik zojuist gaf. Volgens mij was dat duidelijk en niet echt wollig.

De **voorzitter**: U hebt nog krap twee minuten voor de rest van uw betoog.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het invoegen van het Europese veiligheidsstelsel voor de treinen kan op onze steun rekenen. Hierover komen we nog veel te spreken vanwege de omvang en de complexiteit van de operatie. Wat ons betreft is er dus groen licht voor een zorgvuldig traject, zoals de staatssecretaris dat heeft beschreven. De routekaart vormt daarvoor het startpunt.

Ik sluit af met de vraag hoe de staatssecretaris gaat zorgen voor betere aanbestedingen bij ProRail. Dat punt is nu actueel. Graag horen wij wat de staatssecretaris gaat doen om de aanbestedingen te verbeteren. Om in voetbaltermen te eindigen: de competitie is begonnen. Om in het linkerrijtje te eindigen, moeten er nog flink wat punten worden binnengehaald.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Dan hoop ik wel dat ADO daar nog net boven staat, maar dat is een andere discussie. Guus Meeuwis zong het al in zijn liedje Per Spoor: de trein had wat vertraging, en mijn god daar baal ik van, omdat ik nu tien minuten minder bij je blijven kan. Zo zie je maar dat een nummer 1-frustratie van veel Nederlanders over het reizen, een nummer 1-hit kan opleveren. We staan nu voor de principiële keuze over de toekomst van het spoor. De PVV ziet niets in de huidige situatie. Reizen per trein is te veel een marketingdingetje geworden. Daarmee wil ik de marketeers niet voor het hoofd stoten. Het is een prachtige beroepsgroep. Ik heb er zelf ook dingen in gedaan. Het spoor is onder invloed daarvan echter wel te veel verworden tot een bouwput voor nieuwe stations, waar nieuwe, mooie bankjes op het perron voorrang krijgen boven echte klantgerichtheid oftewel customer focus. Klantgerichtheid op het spoor is namelijk vertaald naar het creëren van

een food court in de stationshallen in het kader van een stukje added value voor de klant. Klantgerichtheid is ook vertaald naar de juiste communicatie naar de reiziger, communicatie in parsebroekenmarketing- termen als «het aanschaffen van een vervoersproduct», «het verkopen van de spoorbeleving» en «het genieten van een treinarrangement». Uit ervaring – daar komt het – weet ik dat het op de burelen van commerciële organisaties dan gaat over een win-winsituatie, een robuuste strategie, producten in de pipeline, benchmarken, branding en een mooi vision statement. Dat alles in een level playing field waarbinnen een high-end reisproduct moet worden afgeleverd. We moeten ons echter afvragen of de spoormarkt wel een markt is waarin moet worden gestreefd naar maximizing profits door middel van een state-of-the-artvervoersproduct. Moet een spoorvervoerder first to market zijn of moeten de treinen gewoon rijden? Ik krijg hierop graag een helder antwoord van de staatssecretaris.

Wat de PVV betreft, is het tijd om nog even door te gaan voor een stop and refocus. Het rapport-Kuiken, maar ook het parlementair onderzoek in de Eerste Kamer, moet een wake-upcall zijn, leidend tot een paradigma-shift. Wifi in de intercity is hartstikke leuk, maar zonder 3G-dekking op diverse stations zijn de reizigers ontevreden. File-info van het spoorbedrijf is hartstikke leuk, maar bij hoge nood in een sprinter koop je daar niets voor, ook niet met een geavanceerde plaszak onder handbereik. Met deze voorbeelden wil ik alleen maar zeggen dat de privatisering van een nutsbedrijf kan leiden tot verkeerde prioriteiten. Hoe ziet de staatssecretaris dit, mede in verband met de conclusies van het parlementaire onderzoek van de Eerste Kamer?

Enkele weken geleden kreeg ik een overzicht van de Algemene Rekenkamer. Daarin staat op welke manieren de geldstromen zijn geregeld. Ik neem aan dat die geldstromen hier al eens besproken zijn, maar het blijft een gordiaanse knoop, in de spoormarkt en bij de ministeries. De woorden die over de desbetreffende knoop werden gesproken, zijn veelzeggend: wie deze knoop losmaakt, zal meester over de hele wereld worden. Dat koppelen we terug naar het spoor: zodra we de structuren helder krijgen, moeten en kunnen we weer heersen op het spoor. Veel mensen weten best hoe die mythe afliep. De knoop werd doorgesneden. Dat is precies waar de PVV voor kiest. Het is tijd voor actie. Er zit een bel in de huidige structuur. Er moet een duidelijke structuur komen. Wat ons betreft, gaan we de komende tijd goed onderzoeken hoe we NS en ProRail weer tot één bedrijf kunnen maken, onder strakke regie van het ministerie. We hebben het al gehad over het ERTMS. In het verleden hebben we ons daarover positief uitgelaten, maar het volgende wil ik er nog wel over kwijt. Ik zal van mijn hart geen moordkuil maken. De regering wil op tal van gebieden koploper zijn. Voor dit spoorstelsel heeft Nederland als proeftuin gediend. Dat heeft veel geld en moeite gekost, maar hoeveel gaat de invoering van ERTMS uiteindelijk kosten? Dat is nog steeds onduidelijk. Is het systeem in deze tijd van crisis, waarin we veel moeten bezuinigen op infrastructuur, nog wel een prioriteit? Het systeem zou in twintig jaar in heel Nederland kunnen liggen, zo hoor ik mevrouw Kuiken nog zeggen. Dan praten we dus over een project dat mogelijk nog langer duurt dan de looptijd van het Infrastructuurfonds. Daarom zegt de PVV: misschien kunnen we beter wachten op economisch herstel. Ook hierop krijg ik graag een reactie.

De conclusie is: de wissel moet om. Echte klantgerichtheid bij nutsvoorzieningen bestaat eruit dat de te leveren dienst of het te leveren product te allen tijde wordt geleverd. Waarom rijden hondkoptreinen, die heel oude dingen, het langste door, ook bij hondenweer? Omdat ze door NS zijn ontworpen om onder alle omstandigheden te kunnen rijden. Natuurlijk is de wereld sinds de privatisering veranderd. Het spoor is uitgebreider en ingewikkelder geworden, maar er is bezuinigd op de verkeerde zaken en er is te veel geluisterd naar, inderdaad, de marketingjongens. Treinen

moeten gewoon rijden, tegen een redelijke prijs. Dan mag het best tochten op het station. Zolang de reiziger maar veilig van a naar b komt. Een kleine vertraging is dan geen ramp. Die wordt best wel vergeven. Moeilijker hoeft het niet te zijn, al helemaal niet in de communicatie tussen ProRail en NS bij een incident. Daar hebben we het natuurlijk al vaker over gehad. De twee bedrijven hebben nu zelf door dat een betere samenwerking nodig is. Wat ons betreft starten we dan meteen door met een goed onderzoek naar een eventuele fusie van deze twee bedrijven, waarbij de regie heel strak terug moet naar het Rijk. Graag krijg ik ook op deze laatste opmerking een reactie van de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Een half jaar geleden tijdens het plenaire debat met de commissie-Kuiken was de conclusie dat er meer aandacht moet komen voor de lange termijn. Daar waren alle partijen het van harte mee eens, ook D66. We moeten geen schulden doorschuiven naar volgende generaties: geen financiële schuld, geen groene schuld en ook geen schuld door de slechte staat van onze infrastructuur. Het vermijden van kosten kan op termijn namelijk een veel grotere kostenpost opleveren. De commissie-Kuiken noemde dat mooi «een wissel op de toekomst trekken». D66 stelde in het debat dat we niet alleen onze ambities moeten vaststellen, maar ook hoeveel middelen we daarvoor nodig hebben. Het een kan niet zonder het ander.

De laatste week is er veel gesproken over prioriteren. Met de bezuinigingen op komst moeten we nog scherper kijken naar wat we belangrijk vinden. De staatssecretaris schrijft dat er in het kader van de langetermijnagenda spoor een herijking komt van de spoorprogramma's en -projecten en dat die over een jaar vastgesteld zal worden. Hoe verhoudt deze herijking zich tot het voorjaarslijstje van infraprojecten die de bezuinigingen overleven? Hoe lopen die twee samen in de tijd? Komt het lijstje van de staatssecretaris over een jaar niet veel te laat als de minister haar lijstje al in het voorjaar vaststelt?

Wij zijn voorstander van ERTMS en zijn blij dat de staatssecretaris hiermee aan de slag gaat. We kijken ook uit naar de roadmap zoals zij die in haar brief heeft beschreven. Wil de staatssecretaris daarin aandacht besteden aan de effecten voor decentrale vervoerders?

Over de aansturing is al veel gezegd. Het is een heel ingewikkelde vorm. Financiën is aandeelhouder van NS, maar bemoeit zich niet met het beleid. Het ministerie van I en M kan als beleidsverantwoordelijke eigenlijk weinig druk uitoefenen op NS en ProRail. Het schema van de geldstromen binnen het spoor lijkt eerder op een gordiaanse knoop of een onontwarbare kluwen dan op een schema. Ik ben benieuwd of de staatssecretaris ook vindt dat de aansturing te diffuus is.

Over de rol van en de aansturing door aandeelhouder Financiën was de Rekenkamer eerder kritisch toen het ging om de gasrotonde. Ook inzake ProRail heeft de Rekenkamer in 2009 een kritisch rapport opgesteld waarin geadviseerd werd om beleid en toezicht te scheiden. Heeft de staatssecretaris overwogen om zich ten aanzien van de sturing van NS en ProRail te laten adviseren door de Algemene Rekenkamer ter voorbereiding op die langetermijnagenda spoor? Of is zij daar anders toe bereid? Waarom komt het onderzoek naar gedeeltelijke privatisering van NS door de staatssecretaris van Financiën pas na afronding van de ordeningsdiscussie? Is dat niet een beetje mosterd na de maaltijd? Zouden we dat advies daar niet bij moeten kunnen betrekken? Voor de aansturing van NS biedt de wet voldoende ruimte, maar de concessies zijn niet goed genoeg vormgegeven om goed te kunnen sturen, aldus de commissie. Wat zou de staatssecretaris de volgende keer concreet anders willen kunnen?

Dan kom ik op de gebruikersvergoeding. De staatssecretaris geeft aan dat zij de ruimte in de Nederlandse markt onderzoekt voor een verhoging daarvan. Als dit moet gebeuren zonder de prijs van de kaartjes te laten stijgen, is het dan niet grotendeels een kwestie van vestzak-broekzak? Kan

de staatssecretaris bevestigen dat zij op zoek is naar ruimte hierbuiten en niet alleen geld verschuift?

Wij zijn een groot voorstander van lifecyclebenaderingen bij aanbesteden. Dit stimuleert duurzaamheid en innovatie. Hoe wil de staatssecretaris dit gaan toepassen? Wordt de ladder van ProRail, een heel mooi instrument, consequent toegepast, ook richting onderaannemers?

De minister heeft eerder aangegeven de Kamer beter te informeren over de onderbesteding van spoorbudgetten. Wellicht kan de staatssecretaris dit nu overnemen. Hoe zorgt zij ervoor dat geld dat bedoeld is voor spoor ook bij het spoor blijft en dat het niet gebruikt wordt om tegenvallers te dekken?

Wij kijken uit naar de discussie over de langetermijnagenda spoor, waarbij de structuur de inhoud zou moeten volgen, mits de reiziger daarin centraal staat.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Wij zijn blij met de kabinetsreactie op het rapport van de commissie-Kuiken waarover we vandaag spreken. Het kabinet neemt nagenoeg alle aanbevelingen over, zoals ook was gevraagd in de motie-Aptroot c.s. We hebben natuurlijk ook veel waardering voor het rapport van de commissie. Het geeft een nieuwe woordvoerder zoals ik een heel mooi inkijkje in hoe het er op het spoor aan toegaat. Donderdag komen we te spreken over de langetermijnagenda spoor, dus ik zal me nu beperken tot een aantal onderwerpen uit het rapport.

Het ERTMS heeft inmiddels een breed draagvlak. Ook de commissie heeft benadrukt dat zij eraan hecht dat dit wordt uitgerold in Nederland. Ik zou graag duidelijkheid krijgen over de invoering van een stappenplan voor het ERTMS. De staatssecretaris kondigde al een roadmap aan – ik zou het eerder een railmap willen noemen – en die mogen we begin 2013 verwachten. We hechten aan een zo spoedig mogelijke uitrol. Daar heb ik een paar vragen over. Heeft de komst van het ERTMS invloed op het Programma Hoogfrequent Spoor zoals dat nu ontwikkeld wordt? Ik heb begrepen dat het PHS niet zou doorgaan. Kan de staatssecretaris bij de railmap, zoals ik deze toch maar blijf noemen, de samenhang met het PHS betrekken?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mevrouw De Boer zegt dat zij begrepen heeft dat het PHS niet zou doorgaan. Weet zij meer dan de Kamer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nee, ik heb geen informatie die de rest van de Kamer niet heeft. Mijn informatie komt uit de wandelgangen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan mevrouw De Boer hier iets meer over vertellen? Ik ben hier erg benieuwd naar. Wij hebben de minister ernaar gevraagd, maar zij heeft gezegd dat dit nog niet duidelijk is en dat alles nog bekeken moet worden. Mevrouw De Boer weet blijkbaar al wel dat het niet zou doorgaan. Wij zouden dat heel slecht vinden. Ik zou graag een nadere onderbouwing krijgen, anders gaan misschien meer mensen zich ongerust maken.

Ik wil ook graag een reactie van de staatssecretaris, nu dit door een van de coalitiepartijen op tafel wordt gelegd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Aan het verzoek dat mevrouw Van Veldhoven de staatssecretaris doet, kan ik tegemoetkomen. Ik vraag de staatssecretaris namelijk zelf ook om een reactie. Ik heb deze informatie van derden gehoord en ik klap hier niet uit de school over gesprekken met derden. We snappen dat kortere opvolgtijden in de SAAL-corridor voor het eerst worden uitgevoerd, omdat een en ander al in gang is gezet. Daar kan de regio jaren plezier van hebben. Begrijp ik nu uit de brief van vorige week dat dit project valt in het rijtje herijkingen van nieuwe projecten? De

uitkomsten van de herijkingen worden over een jaar verwacht. Dat vind ik rijkelijk laat. Ik zou dit in stappen willen doen. Eerst zou ik willen weten wat de criteria voor de herijking zijn. Vervolgens zou ik een debat met de Kamer willen over die projecten.

Op de nieuwe Hanzelijn kan 200 km/u worden gereden met behulp van het ERTMS. Het materiaal dat op de Hanzelijn rijdt, kan deze snelheid echter niet aan. Dat is typisch een geval waarin je zegt: jammer. Misschien kan dit alsnog worden hersteld. Wat is de planning om treinen aan te passen aan dit systeem? Wanneer wordt het ERTMS gebruikt op de Hanzelijn? Is het, gezien het geluid, überhaupt wel mogelijk om 200 km/u te rijden op de Hanzelijn?

Een belangrijk punt is het onderhoud van het spoor. Als ik de stukken lees, bekruipt me het gevoel dat we niet weten hoe het gesteld is met de kwaliteit van het spoor. Artikelen in de krant over de aanbesteding van het onderhoud rondom Amersfoort dragen niet bij aan het gevoel van veiligheid van de reiziger. Is er bij het aanbesteden te veel gekeken naar de laagste prijs, in plaats van naar de kwaliteit op de lange termijn? In de krant is te lezen van wel, maar uit de sector hoor ik andere geluiden. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris. Waar plaatsen wij een stip op de horizon voor de kwaliteit van het spoornet? Hoe zorgen wij ervoor dat ProRail doet wat het moet doen? We kunnen ProRail niet afrekenen op een slechte kwaliteit van het spoornet en een andere spoorbeheerder inhuren, want we hebben er maar een. Hoe houden we ProRail scherp? We moeten daarbij de beheersconcessie effectiever als sturingsmiddel gebruiken.

De heer **Bashir** (SP): Mevrouw De Boer snijdt een belangrijk onderwerp aan: het onderhoud van het spoor. Als je een goed spoor wilt, ook voor de volgende generaties, moet je onderhoud plegen, want onderhouden is behouden. Hoe zou mevrouw De Boer de vragen die zij aan de staatssecretaris heeft gesteld, zelf beantwoorden? Wat is haar prioriteit: de laagste kosten of goed onderhoud van het spoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het een hoeft het ander niet uit te sluiten. Het gaat natuurlijk om de kwaliteit van het spoor. Met een aanbesteding zorg je ervoor dat goedkoop kan worden ingeschreven, tegen de laagste prijs. Tegelijkertijd kun je bepaalde kwaliteitseisen stellen. Daar zijn wij zelf bij. In de beheersconcessie kun je die aangeven. Ik kom hier straks op terug, maar ik kan dit punt nu wel bij de beantwoording betrekken. ProRail besteedt een en ander nu aan. Daarbij kan het zeggen: wij willen geen calamiteiten meer op het spoor. Dat is misschien een goed uitgangspunt: je bepaalt niet precies wat de kwaliteit is, maar je eist in de aanbesteding en concessie dat er geen calamiteiten of ongelukken meer komen op het spoor. Als dit wel gebeurt, draait het onderhoudsbedrijf daarvoor op.

De heer **Bashir** (SP): Het gaat de VVD dus niet zozeer om de aanbesteding, als wel om de kwaliteit. Dan moet je ook kwaliteitseisen stellen. Kan mevrouw De Boer een aantal criteria geven voor de wijze waarop wij dit kunnen vormgeven? De afgelopen tijd hebben wij namelijk niets anders gedaan dan eisen stellen, maar die waren achteraf blijkbaar niet goed gesteld. Daardoor hebben wij nu een hobbelig spoor. De conducteurs kunnen de kaartjes niet controleren, omdat zij niet kunnen blijven staan in de trein. Hoe gaan wij dit zodanig vormgeven, dat zowel de reiziger als het treinpersoneel in de trein kan staan zonder pijn in de knieën te krijgen omdat de trein zo hobbelt?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb geen idee in welke hoek van het land de heer Bashir woonachtig is. In ieder geval heb ik vanochtend heerlijk in de trein gezeten. De conducteur is heel rustig langsgelopen. De heer Bashir loopt nu vooruit op iets dat in feite moet worden ingevuld door het

ministerie. Wij, de Tweede Kamer, moeten daarvoor de goede randvoorwaarden aangegeven. Ik vind het een goed idee dat wij een onderhoudsbedrijf afrekenen op het feit dat op het spoor geen ongelukken meer gebeuren en zich geen calamiteiten meer voordoen. Daarmee scherpen wij een onderhoudsbedrijf in het voorkomen van achterstallig onderhoud waaruit calamiteiten kunnen voortvloeien. Dat wil ik aangeven. Ik heb hier ook een hele stapel brieven uit de afgelopen jaren liggen. Die staan allemaal geagendeerd voor vandaag. In allerlei brieven wordt aangegeven wat er allemaal al gedaan wordt. Ik doel onder andere op ATB en STS. Ik moet nog wel even in de afkortingen komen. Er gebeurt dus al heel veel en dat is volgens mij precies de vraag van de heer Bashir. Misschien kan hij daar straks zelfs eens antwoord op geven.

De voorzitter: Dat doet de heer Bashir dan in zijn eigen termijn. Mevrouw De Boer vervolgt haar betoog.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik denk dat ik die vraag straks maar eens ga stellen.

Hoe staat het met de taskforce die voor de zomer in het leven is geroepen naar aanleiding van het ongeval in Amsterdam en de STS-passage te Utrecht? Die taskforce is bezig met een verbeterplan om het aantal STS-passages terug te dringen. De rapportage van de taskforce wordt in december verwacht. De Inspectie Leefomgeving en Transport doet onderzoek naar de ongevallen in Amsterdam en Utrecht. Zijn de rapporten daarover er al? Zij zijn namelijk al voor oktober aangekondigd. Hoe zit het met de verbetering van 500 ATB-seinen waarvoor 24 miljoen euro is gereserveerd in het PHS?

De commissie-Kuiken is verder helder over de doelstelling waar wij naartoe willen met de kwaliteit: meer sturen op levensduur, capaciteitsbehoefte en robuustheid van het spoor. Slim aanbesteden is hierbij inderdaad van groot belang. Zoals ik net al min of meer zei, vinden wij het daarbij van belang dat zich zo weinig mogelijk calamiteiten op het spoor voordoen.

Een ander punt is de beheervergoeding. Wat moet hiervan idealiter de hoogte zijn? De commissie geeft aan dat het treinkaartje duurder wordt als de gebruiksvergoeding omhooggaat. Toch hecht de VVD eraan om te werken met de echte vergoeding die voor het onderhoud staat. Wat zijn de effecten daarvan? De staatssecretaris geeft aan dit te zullen onderzoeken. Wanneer kunnen we de resultaten hiervan verwachten? Eigenlijk heeft het onze voorkeur om te bekijken in hoeverre we deze resultaten nog kunnen meenemen in de aanbesteding van het hoofdrailnet. Donderdag spreken wij over de langetermijnagenda voor het spoor. Mijn volgende punt is het inzicht in de besteding van de budgetten. De staatssecretaris neemt een aanbeveling op dit punt over. Het lijkt me een goed idee dat we, de Tweede Kamer, dit informatie-inzicht een aantal keren per jaar krijgen. Het kan niet dat het budgetrecht van de Kamer niet wordt gerespecteerd.

Wanneer kunnen wij het onderzoek naar de structuurdiscussie verwachten, zoals in de kabinetsreactie is aangekondigd? De VVD stelt zich voor dat dit onderzoek in de loop van januari naar de Kamer komt, zodat we daarover een gefundeerde en zorgvuldige discussie kunnen voeren. Dit is een belangrijk punt dat niet op een achternamiddag of bij de behandeling van de langetermijnagenda voor het spoor moet worden afgehandeld. Daarnaast is dit onderzoek in de kabinetsreactie weergegeven.

Een laatste punt is de sms-alert. Volgens mij gaat die hier in Den Haag ook van start. Is het een idee dat reizigers bij storingen en overlast een sms naar een bepaald nummer sturen om de veiligheid te vergroten? Het gaat om een sms over overlast in de trein dan wel calamiteiten op het spoor.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie heeft al eerder aangegeven zeer tevreden te zijn met het werk van de tijdelijke commissie spoor. Het rapport dat de commissie heeft gepubliceerd, biedt ons handvaten om het zeer intensief gebruikte spoor in Nederland te verbeteren en toekomstbestendig te maken. De minister – inmiddels is de staatssecretaris verantwoordelijk – heeft het rapport op veel punten omarmd. Dat vind ik zeer positief. De staatssecretaris gaat nu aan de slag met de uitwerking van de aanbevelingen van de tijdelijke commissie spoor in een langetermijnagenda voor het spoor. Volgens de SP-fractie is dat een goede beslissing, maar er zijn nog wel een aantal punten waarover ik extra vragen aan de staatssecretaris heb.

Om te beginnen is het goed dat de staatssecretaris onderzoek gaat doen naar de vraag of NS en ProRail mogelijk weer kunnen worden samengevoegd tot één bedrijf. Wat de SP-fractie betreft zou dit veel problemen oplossen. Vandaar dat zij hier al jaren voor pleit. Ook zou het bedrijf dat dan ontstaat, onder directe verantwoordelijkheid van de bewindspersoon moeten vallen. Hoe gaat het onderzoek dat de staatssecretaris gaat uitvoeren er concreet uitzien? Daar zijn wij benieuwd naar. Welke partijen worden hierbij betrokken? Zal de staatssecretaris ook het personeel van NS en ProRail bij dit onderzoek betrekken en niet enkel de top van die bedrijven? Graag krijg ik hierop een reactie.

De SP-fractie wil ook dat er wat gebeurt aan de huidige bonuscultuur van NS en ProRail. Hierdoor zijn de bedrijven veel gericht op de korte termijn en op het halen van prestatieafspraken die lang niet altijd in het voordeel van de reiziger zijn. Zo moet de NS treinen precies op tijd laten wegrijden van een perron. Als een conducteur nog even twee minuten wacht op overstappende passagiers, zal een trein worden beschouwd als te laat vertrokken. Dit heeft negatieve gevolgen voor de stiptheid van de NS, terwijl reizigers waarschijnlijk tevredener zouden zijn als een trein niet voor hun neus weg zou rijden en die twee minuten later zouden worden ingelopen, elders op het traject. Moet er niet veel meer gekeken worden naar de tevredenheid van de reizigers in plaats van naar allerlei bureaucratische prestatie-indicatoren? Graag een reactie van de staatssecretaris. Het is verstandig dat de staatssecretaris nu eindelijk de beslissing neemt om ERTMS in te voeren. Al heel lang dringt de SP-fractie daarop aan, omdat dit beveiligingssysteem veel voordelen kent. Het is veiliger, treinen kunnen met hogere snelheid en dichter op elkaar rijden en het heeft voordelen bij grensoverschrijdend treinverkeer. De commissie voor het spoor heeft geconcludeerd dat er geen enkele reden is om nog langer te wachten met de uitrol van dit systeem. De staatssecretaris gaat nu aan de slag met een roadmap om ERTMS in te voeren. Dat lijkt mij een goede beslissing. Kan de staatssecretaris enig inzicht geven in het tijdsbestek waarbinnen zij ERTMS wenst in te voeren? Wat is haar ambitie in dezen, 5, 10 of 30 jaar?

En wat doen wij in de tussentijd met de seinen die voorzien zijn van het oude ATB-systeem? De staatssecretaris stelt voor om deze op sommige plekken toch eerst te voorzien van ATB-Vv, de verbeterde versie. Dat is niet in lijn met de aanbevelingen van de commissie-Kuiken, die stelt dat dit een vorm van kapitaalvernietiging is en dat net zo goed in één keer ERTMS kan worden ingevoerd. Graag krijg ik een toelichting van de staatssecretaris.

Ik begrijp dat de staatssecretaris geen extra geld uittrekt om ERTMS in te voeren, maar dat zij de invoering binnen de bestaande budgetten op wil vangen. Klopt dat? Ten koste waarvan gaat dat?

De staatssecretaris gaat in kaart brengen op welke trajecten een snelheidsverhoging naar 160 km/ kan worden ingevoerd. Kan zij ook in kaart brengen hoeveel tijdswinst dit de reiziger gaat opleveren? Mijn laatste punt gaat over de erbarmelijke staat van ons spoor. De commissie-Kuiken is hier ook uitgebreid op ingegaan. Zij concludeert dat er extra geld nodig is om het onderhoud van het spoor weer op peil te

brengen. Dat is een cruciaal punt dat wij hier allemaal moeten onderkennen: willen wij het spoor behouden, dan moeten wij het ook goed onderhouden. Het is leuk dat wij harder willen gaan rijden, maar op veel stukken kan de machinist al amper de 140 km/u halen omdat het spoor daar veranderd is in een achtbaan die niet zou misstaan in de Efteling. Laatst sprak ik conducteurs die in dubbeldekkers op bepaalde stukken niet eens meer kaartjes kunnen controleren op de tweede verdieping, omdat zij dan zodanig heen en weer worden geslingerd dat zij omvallen. De staatssecretaris herkent zich niet in de kritiek rondom het schuiven met spoorgeld, maar dit wordt al twee jaar aangekaart door de Rekenkamer en nu ook door de tijdelijke commissie spoor.

De **voorzitter**: Wilt u gaan afronden?

De heer **Bashir** (SP): Dit moet echt beter. Kan de staatssecretaris mij uitleggen waarom het geld dat voor onderhoud is toegezegd, niet daaraan besteed wordt, maar wordt doorgeschoven?

Een ander probleem is dat ProRail al het onderhoud uitbesteedt aan onderaannemers, die op hun beurt vaak weer anderen inhuren om zo goedkoop mogelijk mee te kunnen dingen bij aanbestedingen. Dit is ook een reactie op de woorden van mevrouw De Boer. Wat is hier het geval? Doordat ProRail onderaannemers inhuurt, blijft heel veel geld aan de strijkstok hangen. Kan dit niet beter? ProRail moet de boel niet meer uitbesteden, maar zelf het onderhoud doen, zoals vroeger ook het geval was. Daardoor kan het geld direct geïnvesteerd worden en kan de staatssecretaris daarop toezicht houden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben nogal nieuwsgierig naar alle criteria die u aan het onderhoud van het spoor zou willen hangen. Kunt u een inhoudelijke toelichting geven op dat punt? Verder gaat ProRail nu zelf over het budget, maar denkt de heer Bashir echt dat er minder geld zou blijven hangen als ProRail alles zelf gaat doen en niet meer uitbesteedt? Ik begrijp dit niet helemaal. ProRail doet gewoon zijn werk of zou dat in elk geval moeten doen. Ook op dit moment gebeurt niet alles. Waarom zou het dan wel gebeuren?

De heer **Bashir** (SP): De vraag over criteria heb ik aan mevrouw De Boer gesteld, omdat het gewoon heel moeilijk is om criteria te stellen bij uit- en aanbesteding. Ik vraag mij zelfs af of je criteria kunt stellen. Alles wat je op papier zet, blijft namelijk een papieren werkelijkheid. Daarom pleit ik er ook voor om de boel niet uit te besteden maar door ProRail zelf te laten doen. Dan kan ProRail zelf doen wat het moet doen, namelijk goed onderhoud plegen. Wat het probleem met geld betreft, het volgende. Er zijn allerlei onderaannemers die aandeelhouders hebben en die ook winst moeten maken. En als je het onderhoud uitbesteedt, zal daar heel veel geld blijven hangen. De commissie constateert terecht dat er te weinig geld is uitgetrokken voor onderhoud, maar daarnaast kan het geld dat nu besteed wordt aan onderhoud, efficiënter worden besteed als men het zelf gaat doen. Het bijkomende voordeel, als ProRail het onderhoud zelf gaat doen, is dat het de kennis die het nu elders moet inkopen vervolgens zelf in huis zal hebben.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Eerlijk gezegd kan de heer Bashir mij niet overtuigen. Nu ben je flexibel en kun je mensen inhuren op momenten dat het uitkomt. Als je echter allemaal mensen in dienst hebt, zorgt dat voor een zekere overhead. Ik hoor van de heer Bashir geen inhoudelijke argumenten waarmee hij mij ervan zou kunnen overtuigen dat wij dat inderdaad in eigen hand zouden moeten nemen. Wel moet je ervoor zorgen dat er goede mensen zijn die voor een deel kunnen controleren hoe dat onderhoud wordt uitgevoerd.

De heer **Bashir** (SP): Misschien kan ik mevrouw De Boer overtuigen door haar te vragen een keertje mee te gaan kijken naar die hobbelige treinen, waarvan ze net niet wist waar die waren. Dan kunnen we zelf zien hoe het er nu mee staat. ProRail werkt nu met het systeem van uitbesteden. Er zou goed onderhoud gepleegd moeten worden omdat er allerlei afspraken worden gemaakt op papier. De werkelijkheid is toch dat het onderhoud heel slecht is. Machinisten klagen, conducteurs klagen, zelfs reizigers hoor ik er tegenwoordig over klagen dat de treinen hobbelen. Je kunt van de mensen niet vragen om 40 uur per week in een hobbelige trein te zitten terwijl ze heen-en-weer worden geslingerd. Als ProRail zelf het onderhoud doet, kunnen ze ook zelf de boel in de hand houden. Het geld dat nu aan de strijkstok blijft hangen omdat ook bij de onderaannemers winst moet worden gemaakt, kan vervolgens gewoon in het spoor worden geïnvesteerd.

De **voorzitter**: Dan is het woord aan de heer De Rouwe namens de fractie van het CDA. Ik ben benieuwd of hij qua beeldspraak over de heer Bashir heen kan.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik zat al te overleggen met mijn buurvrouw, maar wij kwamen er nog niet helemaal uit. Ik heb ook overwogen om te beginnen met het zingen van een liedje, omdat de heer De Graaf toch ook wel mooie songteksten naar voren heeft gebracht. Maar het is maandagochtend en ik moet dus nog een beetje op gang komen. Ik bespaar het u dus een beetje. Ik ben het eens met mevrouw De Boer die het een goed rapport vindt, alleen al voor nieuwe woordvoerders. Ik ben ook een nieuwe woordvoerder. Toen ik het rapport dit weekend aan het lezen was, vond ik wel dat het heel goed de bestaande uitdagingen en problemen inzichtelijk maakt. Het rapport werkt echter ook relativerend, omdat het op een groot aantal terreinen onderbouwt dat ons spoorstelsel het op zichzelf best goed doet. Wij besteden relatief weinig geld aan spoor en infrastructuur, en desalniettemin concurreren wij met Zwitserland om de eerste plek qua meest bereden spoor. Dat zijn andere geluiden dan de kritiek op de hobbelige treinen waar iedereen al dan geen last van heeft. Zo'n rapport markeert voor de Kamer wel weer even dat we er bovenop zitten. Het is heel erg macro, waardoor de neiging bestaat om er in detail op in te gaan omdat de grote lijnen voor veel mensen soms wat moeilijk te volgen zijn. Die grote lijnen kwamen in het rapport heel goed terug. Ik begin met twee open vragen te stellen aan de staatssecretaris. Zijn er aanbevelingen die de staatssecretaris niet overneemt? Zo ja, welke? De aanvankelijke reactie op dit rapport kwam van een ander kabinet. Er zit nu een nieuw kabinet met een andere inkleuring. Leidt dat bij deze staatssecretaris tot andere beleidskeuzes, omdat zij toch een andere politieke kleur heeft?

Dan kom ik bij de gebruiksvergoeding. Het lijkt mijn fractie een goed idee om te onderzoeken hoe je onrendabele investeringen zo kunt omvormen dat je er ook een reëel bedrag tegenover stelt, om ook meer balans te brengen in de discussie. De staatssecretaris geeft aan dat «de verhoging van de verbruiksvergoeding door de nieuwe concessie niet meer mogelijk is vanwege reeds gemaakte afspraken met de NS». Dat vind ik wel interessant. Kan de staatssecretaris direct aangeven welke afspraken dat precies zijn? Heeft zij al meer afspraken gemaakt op dit moment? Dan kom ik op de aansturing van NS en ProRail. De staatssecretaris heeft aangegeven dat het onderzoek naar de verschillende ordeningsmodellen na de zomer beschikbaar zou zijn. Gezien de temperatuur kan gesteld worden dat de zomer al een beetje voorbij is. Volgens mij heeft de staatssecretaris daarna aangegeven dat het nu in de langetermijnspooragenda zal staan. Bij de presentatie daarvan heeft zij aangegeven dat het bij het voltooiën daarvan zal plaatsvinden. Wordt het onderzoek uitgesteld

omdat in de coalitie verdeeldheid bestaat over het orderingsvraagstuk of zijn hiervoor andere redenen?

De commissie beveelt aan om de ordening binnen de huidige aansturing en de huidige structuur te verbeteren. De concessies moeten als instrument worden gebruikt om goede afspraken te maken en ruimte te laten voor de toekomst. Dat zijn heel goede teksten, maar het is direct ook een heel prangende tekst. Hoe gaat de staatssecretaris daar de komende tijd uitvoering aan geven, gezien het feit dat wij voor grote opdrachten staan? Wij staan voor een megaconcessie voor tien jaar. De staatssecretaris staat voor een door haar opgelegde bezuiniging van structureel 250 miljoen. Dan hebben wij nog de winterperikelen. Die perikelen hielden in de kern in dat er heel forse problemen zijn, als het spoor onder druk staat. Als het gewoon gemiddeld en gematigd gaat, is er niets aan de hand, maar als er even druk op komt, loopt alles echt in het honderd. Dat roept bij mij echt de vraag op hoe de staatssecretaris daaraan handen en voeten gaat geven.

Er is al aangegeven dat de minister – nu is dat de staatssecretaris – haar kennispositie moet verbeteren, maar het is ondertussen ook bekend dat er heel veel ambtenaren weg moeten bij Rijkswaterstaat. Met hoeveel fte gaat de staatssecretaris deze drie grote monsters te lijf, die van de megaconcessie, de winterproblemen en de bezuinigingen? Ik zie dat nog niet helemaal reëel voor me. Ik zou daarop graag gewoon een eerlijk antwoord van de staatssecretaris hebben. Zij moet het niet wegcijferen en zeggen dat het allemaal wel lukt. Volgens mij is het ingewikkelder en zouden wij daarover meer duidelijkheid moeten hebben.

De voorzitter: Mijnheer De Rouwe, zou u langzamerhand willen afronden?

De heer De Rouwe (CDA): Ja, ik heb maar vier minuten, hè? Het wordt echt tijd dat wij weer eens dertig, veertig zetels hebben! Dan kan ik een wat grotere inbreng leveren.

De voorzitter: Ik zal voor u duimen!

De heer De Rouwe (CDA): Dank u wel, voorzitter.

Dan pak ik even het ERTMS. Ook hierbij speelt de vraag met de aanstaande bezuinigingen hoe de minister dit gaat invullen. Er is aangegeven dat je dit moet invoeren bij een concessie. De concessieonderhandelingen beginnen zo langzamerhand een beetje warm te lopen, denk ik. Gaat de staatssecretaris het echt afdwingen? Wat vindt de staatssecretaris van de bedragen die daarbij zijn genoemd? Het schijnt nu veel goedkoper te zijn. Is de staatssecretaris inmiddels ook tot dat inzicht gekomen?

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij alle complimenten die zijn geuit over het voorliggende rapport. Het was zeer helder leesbaar en voor mij als nieuw Kamerlid was het goed om mij daarmee op dit dossier te kunnen inwerken.

Ik zoom eerst even in op ERTMS. Dat is een van de belangrijkste onderdelen die wij vandaag gaan bespreken. Het aantal Kamervragen en moties over ERTMS in de afgelopen tien jaar is behoorlijk groot. De Onderzoeksraad voor Veiligheid adviseerde in januari 2011 na het ernstige ongeluk in Barendrecht om binnen een jaar te komen met de invoeringsplannen voor ERTMS. Wij zijn nu twee jaar, een grote treinbotsing bij Amsterdam en een parlementair onderzoek verder. Er is nu na al die tijd een principebesluit genomen dat ERTMS zal worden ingevoerd in Nederland. Dat is natuurlijk een mooi resultaat van het parlementair onderzoek, dat er is gekomen op voorstel van de ChristenUnie en de VVD, maar ik moet ook concluderen dat het te lang heeft geduurd.

De ChristenUnie gaat ervan uit dat de nieuwe staatssecretaris met het regeerakkoord in de hand zal doorpakken. Daar zit bij mij een grote zorg. Ik krijg het gevoel dat ERTMS nu een doel op zichzelf wordt. Niet de techniek moet centraal staan, maar wat wij met ERTMS willen bereiken. Het is een middel om het spoor veiliger te maken, reistijden te verkorten, meer treinen te laten rijden op hetzelfde spoor, verstoringen beter op te vangen, treinen makkelijker de landsgrens te laten passeren en het spoor energiezuiniger te maken door slimmere snelheidsadvisering. Kortom, het gaat om meer capaciteit en hogere prestaties. Het moet dus niet gaan om systeemvervanging, maar om de vraag hoe wij door het nieuwe systeem doelmatig en kosteneffectief tot echte innovatie op het spoor kunnen komen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op zichzelf vind ik het heel wijs om te zeggen dat het om het doel gaat en niet om het middel. Desalniettemin is dan de vraag hoe de ChristenUnie nu tegenover ERTMS staat, want in het verleden heeft de partij er heel nadrukkelijk voor gekozen om dat vanwege het doel in te voeren. Geeft mevrouw Dik aan dat het genuanceerder ligt en dat het meer naar de achtergrond moet? Of stelt de ChristenUnie nog steeds dat ERTMS er hoe dan ook moet komen en het liefst zo snel mogelijk?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie stelt zich op het standpunt dat het nieuwe beveiligingssysteem moet worden ingevoerd, vanwege alle voordelen die ik zojuist heb genoemd. Daarbij houd ik vast aan het standpunt dat het geen doel op zichzelf is, maar dat we wel voortvarend moeten werken aan het beveiligingssysteem. Wij beseffen namelijk dat al die punten die we op het spoor willen realiseren, een stukje snelheidsverhoging, capaciteitsvergroting, een Europees systeem et cetera, alleen maar te realiseren zijn als we ERTMS invoeren. Is dit voldoende helder?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dan ga ik weer verder. Voorzitter. Ik kom op het principebesluit over ERTMS. In de kabinetsreactie staan een aantal onzekerheden en randvoorwaarden. Er wordt eerst nog een roadmap afgerond, maar die zou er een paar jaar geleden al zijn. De commissie-Kuiken heeft de migratiestrategie uitgewerkt. De ChristenUnie wil daarom dat er snel een helder besluit wordt genomen. Met het ombouwen van de treinen hoeven we toch niet te wachten tot 2016? De staatssecretaris constateert dat het spoorstelsel aan de grenzen van de capaciteit zit. Juist in verstoorde situaties kan ERTMS een bijdrage leveren. De ChristenUnie vraagt de staatssecretaris daarom de bijdrage van ERTMS aan een hogere capaciteit als een harde randvoorwaarde te stellen, want juist die hogere capaciteit ontbreekt in het rijtje randvoorwaarden in de brief die het kabinet ons gestuurd heeft. Ik kom op de snelheidsverhoging. ERTMS maakt hogere snelheden mogelijk op het spoor. We moeten een stip op de horizon zetten van 200 km/u op de belangrijkste corridors, te beginnen waar dit het meeste effect heeft op de reistijd. Ook in ons kleine land kan dit verschil maken. Het traject Lelystad-Zwolle is al geschikt voor 200 km/u. Daar wordt de reistijd slechts 20 minuten in plaats van 26 minuten. Helaas is NS nooit gevraagd om treinen aan te schaffen die 200 km/u kunnen. Gaat de staatssecretaris deze fout herstellen? Is de staatssecretaris bereid om de lijn echt af te maken door het realiseren van ERTMS of seinverdichting op het drukste stuk tussen Hattem en Zwolle? Het moge duidelijk zijn, de laatste twee punten die ik heb genoemd, namelijk capaciteit en snelheid, zijn voor de ChristenUnie essentieel. Door in te zetten op capaciteit en snelheid kan de trein immers concurrerend

worden ten opzichte van de auto, en zo een volwaardig alternatief worden.

De invoering van ERTMS kost zeker tien jaar. Het is logisch om in de tussentijd te blijven investeren in het veiliger maken van het spoor, maar het aanpassen van een sein kost € 50 000. Een paar extra seinen aanpassen is prima, maar voor meer seinen zijn er doelmatiger oplossingen. De minister heeft vorig jaar, in juli 2011, toegezegd een plan te presenteren voor betere alertering van machinisten in het 40 km/u-gebied, bijvoorbeeld met het systeem ORBIT. De Kamer heeft daarvan niets gezien tot het ongeluk in Amsterdam. Toen kondigde ProRail ineens weer aan een plan te maken. Hoe staat het hier nu mee?

De **voorzitter**: Mevrouw Dik, kunt u langzamerhand afronden?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ja, ik heb nog één punt. Het is mooi dat de regering alleen in de huidige beveiligingscomponenten wil investeren als dit «no regret» is, maar betekent dit dat bij grotere projecten zoals de aanpak van de emplacementen alleen nog elektronische beveiligingen zullen worden toegepast, zoals ook de commissie adviseert? Graag wil ik op dit punt een duidelijke toezegging. Dit hoeft niet te wachten tot de afronding van de roadmap. Mijn laatste vraag is: wat gaat er gebeuren op de regionale spoorlijnen?

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft gevraagd om twintig minuten te schorsen voordat zij begint met de beantwoording.

De vergadering wordt van 10.55 uur tot 11.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Voor ik de staatssecretaris het woord geef, vraag ik haar om even kort aan te geven hoe zij de beantwoording denkt in te richten, zodat de leden zich daarop kunnen voorbereiden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik sluit mij allereerst aan bij de woorden van de heer De Rouwe, die treffend aangaf hoe gelukkig hij was met het rapport-Kuiken, omdat het een enorm inzicht in het geheel geeft. Mevrouw De Boer zei dat ook, maar tegelijkertijd gaf zij aan dat wij een zeer hoogkwalitatief spoor hebben, waarmee wij ons kunnen meten met de top drie van de wereld. Het is mijn ambitie om die top bij te houden en daarin te blijven staan.

Ik zal in vijf blokjes antwoorden: visie en regie, ordening, spoorbudgetten, onderhoud en ERTMS. Overigens is dit een willekeurige volgorde. Het rapport van de commissie-Kuiken is voor mij de start. Het is heel bijzonder om met zo'n rapport te starten. Eerst dacht ik: wat jammer dat het zolang heeft geduurd voordat het besproken wordt. Nu ik mij in de positie van staatssecretaris bevind, is dat een gelukje, want nu heb ik het brede overzicht.

Ik kom op de relatie tussen visie en regie. Welke aanbevelingen zijn wel en niet overgenomen? De commissie heeft geconcludeerd dat een langetermijnvisie nodig is. Deze aanbeveling is overgenomen. Het is goed dat met het rapport-Kuiken de wat- en waarom-vraag rond de langetermijnspooragenda wordt gesteld. De hoe-vraag zullen wij verder uitwerken in de concessie. In dat opzicht is het een zeer logische weg. Ik besef dat het spoor steeds kwetsbaarder is geworden voor verstoringen. Daar zijn allerlei beelden bij. Ik wil het spoor zo inrichten, dat de reiziger centraal staat. Betrouwbaarheid, veiligheid en toegankelijkheid van a naar b en niet van station naar station zijn het doel van het openbaar vervoer in Nederland.

Zijn alle aanbevelingen overgenomen? Ja, met twee uitzonderingen. De aanbeveling rond de investeringen in kort volgen is deels niet overgenomen. Kort volgen is nodig op weg naar ERTMS. Op weg naar dat

systeem kan er op die manier capaciteitswinst worden geboekt. Wij blijven investeringen in kort volgen doen. Zijn de aanbevelingen 5 tot en met 9 op hoofdlijnen overgenomen? Ja. Waarom? Omdat wij denken deze uit te werken in de langetermijnspooragenda. Daarin zullen de details vorm krijgen. De aanbeveling over de overgang van het aandeelhouderschap van de NS naar I en M is aangehouden. Dit wordt in het kader van de spooragenda nog onderzocht.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Waarom worden de aanbevelingen 5 en 7, met name waar het gaat om het monitoren van de prestaties per corridor, misschien niet of misschien wel uitgevoerd?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niet gezegd dat ze misschien niet of misschien wel worden uitgevoerd. Ik heb gezegd dat wij de manier waarop wij ze uitvoeren, vorm zullen geven in de spooragenda.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik begrijp hieruit dat de staatssecretaris deze aanbevelingen wel integraal wil overnemen, maar dat zij hierover nog een gesprek met de commissie zal voeren in het kader van de langetermijnspooragenda.

Staatssecretaris **Mansveld**: Nee, ik heb gezegd dat wij de aanbevelingen op hoofdlijnen overnemen. Het is de intentie om de aanbevelingen over te nemen, maar hoe wij een en ander zullen invullen, zullen wij uitwerken in de spooragenda. Ik kan het niet duidelijker maken.

De **voorzitter**: Op welke termijn valt die uitwerking te verwachten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat hangt af van de uiteindelijke invulling van de langetermijnspooragenda. Ik neem aan dat dit in 2013 het geval is. Ik kijk af en toe even naar mijn ambtenaren aan mijn rechterzijde. Dat doe ik simpelweg omdat daar nog mijn geheugen zit. Ik heb slechts «drieënhalve week geheugen». Dat moet trouwens in 2013 gebeuren, simpelweg omdat wij de concessie in 2014 vormgeven.

De **voorzitter**: Dit kan dus nog wel worden betrokken bij de vormgeving van de concessie. Dat was volgens mij het relevante punt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

De **voorzitter**: Dank u wel.

Staatssecretaris **Mansveld**: De PvdA en de PVV hebben gevraagd of ik de regie op mij neem. In de langetermijnspooragenda worden de visie en het doel opgenomen. Dat is de richting die de sector naar mijn mening moet opgaan. Daarna ga ik NS en ProRail aansturen via de nieuwe vervoer- en beheerconcessie. Ik wil graag meer sturen op gezamenlijk doelen en op differentiatie in prestaties. In de beheer- en vervoerconcessie worden ook de afspraken vastgelegd over de informatievoorziening. De heer Hoogland vroeg hoe ik de kennis op het departement ga vergroten. Wij hebben laten zien dat wij ons er inderdaad van bewust waren dat de kennis op een aantal punten wellicht niet voldoende was. Op de terreinen van het wind- en weerprogramma, het ERTMS en de veiligheid worden echter sprongen gemaakt. Ik denk dat het belangrijk is dat we ervoor zorgen dat wij in de breedte al die sprongen maken en op een voldoende kennisniveau terechtkomen. Je zult altijd moeten toetsen of je voldoende kennis hebt en je zult altijd weer even een tussenspurt moeten maken, maar op het departement is men zich er volledig van bewust dat een brede basiskennis en op sommige dossiers wat meer dan dat nodig zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ook ik heb daar vragen over gesteld. Gaat de staatssecretaris daar straks nog op in of heeft ze met dit antwoord ook mijn vraag beantwoord? Ik vroeg namelijk naar het kennisniveau, naar de aanstaande bezuinigingen en naar de drie grote uitdagingen waarmee de staatssecretaris te maken heeft.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet dat die vraag nog aan de orde komt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Prima. Dan wacht ik even.

Staatssecretaris **Mansveld**: Gevraagd is of de gebruiksvergoeding omhooggaat. Daar wordt onderzoek naar gedaan. De resultaten daarvan zullen voor de zomer beschikbaar zijn. Men kan zich voorstellen dat het van invloed zal zijn op de concurrentiepositie van het goederenvervoer als de gebruikersvergoeding voor het goederenvervoer omhooggaat. Voor de particulieren betekent een verhoging van de gebruikersvergoeding dat de prijs van het treinkaartje omhooggaat. Mij lijkt dat wij goed moeten bekijken welke keuzes daarbij worden gemaakt. Daarom wacht ik graag dat onderzoek af.

Mevrouw Van Veldhoven van D66 vroeg of wij de Algemene Rekenkamer betrekken bij de scheiding van toezicht en sturing. Naar aanleiding van het rapport van de Rekenkamer zijn het aandeelhouderschap en de sturing van ProRail via de concessie intern gescheiden binnen het departement. Deze aspecten van sturing zullen wij bij de uitwerking van de spooragenda betrekken.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg verder hoe het lijstje van de minister zich verhoudt tot de herijking van de programma's en de projecten. De minister heeft bij de behandeling van de begroting verteld hoe wij omgaan met bezuinigingen. Zij heeft gezegd dat wij zullen bekijken wat getemporiseerd kan worden of geschrapt moet worden. Wij geven een hoge prioriteit aan het beheer en onderhoud van het spoor. Het lijstje dat daaruit voortkomt, zal kaderstellend zijn voor de herijking bij het spoor. Daar vinden wij de invulling weer terug. Die samenhang kunnen wij daar dan in aanbrengen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Kan de staatssecretaris begrijpen dat ik verbaasd ben als ik van mevrouw De Boer, hier naast mij, hoor dat over een bepaald traject al conclusies zijn getrokken? Wat is haar reactie daarop?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het prima dat mevrouw Van Veldhoven in mijn spreektijd daarover discussieert met haar buurvrouw, maar eigenlijk gaat de voorzitter daarover.

Ik vind daar heel weinig van. Ik denk dat het de woorden zijn van mevrouw De Boer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had de staatssecretaris daarover een vraag gesteld toen ik daar met mevrouw De Boer over sprak. Kan de staatssecretaris garanderen dat er nog geen voornemen is om het PHS te schrappen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, dat kan ik.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ruim een week geleden stond in De Telegraaf dat het PHS al ter discussie stond. Ik kan mij voorstellen dat die woorden niet van de staatssecretaris zijn, maar in het artikel werden wel verschillende bronnen genoemd. Staat het PHS ter discussie en sluit de staatssecretaris uit dat het PHS de komende weken ter discussie komt te staan? Dat staat dan nog los van de vraag of het helemaal wordt geschrapt of niet.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet hoe dingen in de krant komen, maar bij mij is dit in de categorie proefballon gevallen. Op dit moment kijken wij er niet op die manier naar. Ik kom later in het kader van ERTMS terug op de relatie met het PHS, want daarover is een vraag gesteld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is prima. Ik kan me voorstellen dat de staatssecretaris niet altijd direct op krantenartikelen reageert. Zij was er zelf ook niet verantwoordelijk voor; volgens mij stond haar naam er ook niet bij. Dat is dus allemaal begrijpelijk. Desalniettemin is het verhaal in de wereld. Kan de staatssecretaris duidelijkheid geven en de proefballon doorprikken door te zeggen of het PHS een onderdeel wordt van de bezuinigingsdiscussie? Dat is toch het minimale wat zij nu al kan aangeven. Kortom: staat het PHS bij de komende bezuinigingen wel of niet ter discussie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik neem aan dat het gaat om de bezuiniging van 250 miljoen. Zoals gezegd, zijn we daar op dit moment over in gesprek. Ik zal gelijk het onderwerp PHS in relatie tot ERTMS benoemen. PHS dient vooral de doelen van het verhogen van de frequentie op het spoor en van de inpassing. ERTMS gaat iets verder, namelijk het verhogen van de veiligheid, snelheid en capaciteit. In de herijking is het wat ons betreft belangrijk om deze twee projecten naast elkaar te leggen en te bekijken waar ze elkaar versterken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat was mijn vraag niet. Mijn vraag is heel simpel. Ik wil het brede verhaal ook graag horen, maar ik wil allereerst antwoord op de vraag of het PHS de komende tijd ter discussie staat als het gaat om de bezuinigingen. Die proefballon kan de staatssecretaris toch wel doorprikken?

Staatssecretaris **Mansveld**: De doelen van het PHS staan niet ter discussie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb het over de financiën, voorzitter.

De **voorzitter**: Ja, maar de staatssecretaris gaat over haar eigen woorden. Zij vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dank u.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter, ik verzoek u om de staatssecretaris te vragen, hierop een duidelijk antwoord te geven. Op deze manier komen Kamerleden niet aan de informatie die ze graag willen hebben. Twee collega's hebben een simpele vraag gesteld. Ik vraag de staatssecretaris om een duidelijker antwoord te geven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb niet meer informatie dan de heer Bashir en de heer De Rouwe. Wij zijn momenteel aan het bekijken hoe de dingen worden ingevuld. Ik heb niet meer informatie dan de woordvoering van de minister van vorige week. Het PHS brengen wij in relatie met ERTMS, waarbij het wat ons betreft om de doelen gaat.

De heer **Bashir** (SP): Nu lijkt het net alsof niet de staatssecretaris degene is die hierover gaat, maar iemand anders op het ministerie. De Kamer gaat er toch gewoon van uit dat de staatssecretaris degene is die over de budgetten gaat, alsmede over de inzet. Zij kan toch gewoon aangeven wat haar inzet wordt en wat ze van plan is te doen? Ze kan ook zeggen dat ze er op heel korte termijn op terugkomt. Hier wordt echter een heel simpele vraag gesteld. Wat gaat de staatssecretaris hiermee doen? Er gaan hierover veel geruchten rond. Kranten schrijven erover, in de wandel-

gangen horen we van alles, mevrouw De Boer heeft iets gehoord, dus we willen gewoon duidelijkheid. Dat is niet te veel gevraagd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp dat de Kamer duidelijkheid wil. Het budget van het PHS staat niet ter discussie. De discussie over de bezuinigingen zal echter breed worden gevoerd en ik heb daar nog geen antwoorden op. Die twee dingen leg ik naast elkaar. De minister is hier vorige week ook duidelijk in geweest. Ik zeg «de minister», maar ook zij heeft consequent met «wij», dus met de staatssecretaris erbij, haar woordvoering geformuleerd. Wij kijken ernaar. Ik ga ervan uit – dat heeft de minister ook gezegd – dat dingen op niet al te lange termijn duidelijk zullen worden. Eerst moet er echter goed naar worden gekeken.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De heer Bashir heeft het meten van de tevredenheid van de reiziger gerelateerd aan de bonusregelingen. De bonussen van ProRail worden per 1 januari 2013 afgeschaft. Over de bonussen van de NS gaat het ministerie van Financiën. Die scheiding is aangebracht. De minister van Financiën heeft, naar ik heb begrepen, de Kamer voor de zomer al een brief gestuurd hoe hieraan invulling wordt gegeven. Ik heb begrepen dat de tevredenheid van de reizigers hiervan ook onderdeel is.

De heer De Rouwe vroeg naar de drie monsters: de concessie, het winterweer en de bezuinigingen. Ik zie ze zelf niet als monsters, maar dat terzijde. Bezuinigen op het ambtelijke apparaat is altijd een uitdaging. De kunst is om een evenwicht te vinden tussen de kwaliteit en de kwantiteit van de formatie. Wij zullen onze uiterste best doen om mensen met de juiste kwaliteit op de juiste plek te krijgen teneinde ervoor te zorgen dat wij deze drie monsters te lijf kunnen. De onderwerpen die de heer De Rouwe noemde, hebben prioriteit. De concessie is gepland voor 2014. Het programma voor het winterweer is, zoals men weet, inmiddels opgestart. Hierin zijn faseringen. Ik ben de eerste twee weken zo'n 30 à 40 keer bevraagd over de blaadjes, maar het lijkt goed te gaan deze herfst. Garantie voor het weer gaat echter niet verder dan tot de voordeur. Wij zetten hier voldoende goede mensen op.

Ik ga door naar het orderingsvraagstuk. Hierover is een aantal vragen gesteld: NS en ProRail samen of anders ordenen? Ik kan hier vrij kort over zijn. In de brief die naar de Kamer is gestuurd, staat een aantal mogelijkheden. Ik denk dat het niet goed is om te beginnen bij de ordening.

Misschien is het wat merkwaardig, maar ik maak in dezen de vergelijking met de Wet op de jeugdzorg, waarin ik mij heb verdiept vanaf 2005. Daar heeft het structuurvraagstuk de inhoudelijke discussie overvleugeld. Ik denk niet dat het goed is om op dit moment de ordening ter discussie te stellen; die vraag komt vanzelf als wij toegaan naar de invulling van de spooragenda voor de lange termijn. Ik begrijp dat de Kamer hier allerlei dingen van vindt. Dat is ook heel belangrijk, maar ik blijf bij de aanvliegroute van het ministerie zoals verwoord in mijn brief.

Over de relatie van de spoorbudgetten is ook een aantal vragen gesteld. Uit de stukken heb ik begrepen dat er in het verleden vragen waren over mutaties binnen het Infrastructuurfonds, mutaties binnen projecten. Ik heb begrepen – dat is het voordeel van de tijd die het gekost heeft om dit rapport te bespreken – dat inmiddels in de jaarrekening 2012 inzichtelijk is gemaakt hoe de projecten in 2012 verlopen zijn. In de jaarstukken over 2012 en in de begroting is inzage gegeven in de doorloop van het Infrastructuurfonds tot 2028. De kasschuiven tussen de jaren zijn voor het spoor inzichtelijk gemaakt. Waar sprake was van verschuivingen tussen wegen, spoor en water om financieel zo verstandig mogelijk met het fonds om te gaan, is dit ook inzichtelijk gemaakt. Er is nimmer sprake van

geweest dat geld bedoeld voor het spoor, naar wegen is gegaan of andersom.

Dat brengt mij bij de vraag van de heer Hoogland of de mutaties van projecten in de begroting zichtbaar zijn. Het antwoord is: ja, in de reguliere plan- en controlcyclus.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil nog een vraag stellen over het voorgaande. Kan worden vastgesteld dat er binnen al die spoorbudgetten geen geld bestemd voor onderhoud is ingezet om andere tegenvallers te dekken? Spoor is één blok, maar daarbinnen heb je te maken met verschillende uitgavenposten. Mijn fractie en anderen maken zich zorgen over de vraag of er wel voldoende geld wordt besteed aan het onderhoud van het spoor. Worden er elders op de begroting geen gaten gedekt met de budgetten die hiervoor bestemd zijn? Wij zien dit ook bij andere begrotingen. Zo heeft het ministerie van EL&I op een gegeven moment geld voor duurzame energie gebruikt voor het aanvullen van pensioenpremies van ambtenaren. Dat is voor mijn fractie niet zo'n wenselijke vorm van schuiven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Zoals ik net al zei, hebben er wel eens kasschuiven plaatsgevonden; doorschuiven van geld. Dit geld is echter nimmer naar andere doelen gegaan.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dan is de vraag: hoe breed definieer je het doel? Zijn er binnen spoor grote brokken geld bedoeld voor onderhoud verschoven naar andere posten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik herhaal: ja, het is wel eens gebeurd dat geld verschoven werd, maar dat was altijd tijdelijk. Daarna ging het weer terug. Dat is wat ik zojuist bedoelde toen ik zei: om het financiële beheer van het fonds zo goed mogelijk uit te voeren, is wel eens geschoven. Dat noemen ze een kasschuif. Het probleem is geweest dat de Kamer daar niet bij betrokken is, in die zin dat het voor de Kamer niet inzichtelijk is geweest. Daarin zit de makke. Het is echter nooit misgegaan in die zin dat geld ergens anders naartoe is gegaan dan waarvoor het bedoeld was. Ik ben ook blij dat die transparantie er nu is. Mocht de Kamer vragen hebben over transparantie van stukken, dan hoor ik die graag, want het is de bedoeling dat de Kamer zo goed mogelijk geïnformeerd wordt. Iemand noemde zojuist het woord «budgetrecht». Ik ben mij zeer bewust van het feit dat het budgetrecht bij de Kamer ligt.

De heer Hoogland vroeg of ik de Kamer de jaarrekening van ProRail wil toezenden. Ik was verrast over die vraag. Staat die niet op de website? Ik heb begrepen dat er ook moeite is geweest met de inzage in de cijfers van ProRail en het ministerie. Dat vergat ik zojuist bij het onderdeel financiën te zeggen. Ik heb echter begrepen dat ook die vertaalslag inmiddels voor de Kamer is gemaakt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vraag was niet zozeer of we de jaarrekening op de website kunnen vinden, want dat zal wel lukken, maar of de staatssecretaris ons de jaarrekening wil toezenden zodat we haar hier kunnen bespreken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat was het tweede stukje van mijn antwoord. We zullen de jaarrekening toezenden, samen met het jaarverslag van ons departement.

De heer Bashir merkte op dat er de afgelopen jaren grote bedragen onttrokken zijn aan het toekomstige budget voor onderhoud ten gunste van het spoor. Ik heb zojuist al gezegd dat de Rekenkamer ook heeft aangegeven dat er geen gelden voor het spoor verloren zijn gegaan. Ik ga ervan uit dat alle cijfers inmiddels inzichtelijk zijn.

De heer **Bashir** (SP): Dat ze inzichtelijk zijn gemaakt, is een pluspunt. Er ligt echter nog heel veel geld op de plank dat aan onderhoud van het spoor besteed had moeten worden. Is de staatssecretaris bereid om met een versneld plan te komen om die gelden nu daadwerkelijk te investeren in onderhoud van het spoor?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord is ja.

De heer **Bashir** (SP): Hierover had ik een motie gemaakt, maar als we nu ook een termijn kunnen horen van de staatssecretaris, hoef ik die niet in te dienen. Het zou mijn voorkeur hebben dat we binnen drie maanden een plan krijgen voor het aanpakken van het achterstallige onderhoud.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir introduceert nu het onderwerp achterstallig onderhoud. Dat is niet helemaal waar wij op doelen. Het geld dat voor beheer en onderhoud is bedoeld en nog niet is uitgegeven, ligt gewoon op de plank. Dat gaat nergens anders naartoe. Met ProRail zullen we bekijken hoe die zaken worden ingevuld en wat daarvoor nodig is.

De **voorzitter**: De heer Bashir vroeg u om een termijn te noemen waarop duidelijk is of het geld op de plank effectief wordt ingezet. Is dat mogelijk?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het beheerplan van ProRail komt in maart weer. Ik ga ervan uit dat daarmee duidelijkheid ontstaat. Mijn volgende punt is de roadmap ERTMS. Ik ben het geheel eens met mevrouw de Boer dat dit een «railmap» moet zijn. Ik stel dus voor dat we hem van roadmap naar railmap promoveren. De heer De Graaf vroeg wat ERTMS gaat kosten. Heeft het systeem nog prioriteit in crisistijd of kunnen we beter wachten op economisch herstel? Ik zou veiligheid niet willen koppelen aan crisistijd. Het belangrijk dat ERTMS uitgerold wordt. In het kader van de railmap zal besproken worden hoe ERTMS uitgerold gaat worden en wat daarvan de kosten zijn. Mevrouw Van Veldhoven vraagt om aandacht voor decentrale vervoerders bij ERTMS. Het is logisch dat met hen wordt gesproken, want als het in de rails ligt, moet het uiteindelijk ook in de trein komen. Daarover wordt gesproken en de decentrale vervoerders zullen worden betrokken bij de railmap, ook omdat zij veel concessies over de grens uitoefenen omdat zij vaak in de randgebieden van ons land zitten. Het grensoverschrijdende treinvervoer blijft prioriteit houden. Ook dat staat in het regeerakkoord. Er moet zo spoedig mogelijk duidelijk komen over ERTMS, waarbij ook de samenhang met PHS wordt meegenomen. Dat zei mevrouw De Boer. Ik ben daar al op ingegaan. Dit zijn langetermijnprojecten. Als je dit soort projecten in gang zet, is het goed om te bekijken waar PHS en ERTMS elkaar versterken en hoe een en ander kan worden uitgerold. Bij de herijking van de projecten kijken we daar ook naar. De roadmap, nee, de railmap – het is nog even wennen – zal begin 2013 bij de Kamer bekend worden. Ik heb een brief daarover gestuurd. De railmap zal aansluiten bij de herijking van de programma's. Mevrouw De Boer vroeg naar de planning van de ombouw van het materieel naar ERTMS. Ze vroeg ook om op de Hanzelijn zo spoedig mogelijk te laten rijden met een snelheid van 160 km/u tot 200 km/u. Het materieel is niet van de ene op de andere dag omgebouwd. Dat kost tijd. Dat zal in de planning gefaseerd gebeuren. Er zijn al wel lijnen met ERTMS. In testritten is al met een snelheid van 160 km/u tot 200 km/u gereden op het traject Amsterdam-Utrecht en op de Hanzelijn. Het is bewezen dat het kan met de Duitse ICE. De test is dus gedaan. In de dienstregeling zal dit realiseerbaar zijn als voldoende treinen het aan boord hebben en er ook consequent zo kan worden gereden. We willen namelijk geen onduidelijkheid voor de reiziger.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil ook geen onduidelijkheid voor de portemonnee en voor degene die betaalt. Die onduidelijkheid is er nu nog wel. Het kabinet wil de invoering van ERTMS versnellen. Dat vinden we op zich goed, maar waaruit wordt dat betaald en met welke kosten houdt de staatssecretaris rekening? Ze zegt wel dat ze het wil, maar we weten nog helemaal niet hoeveel het kost. Hoe ziet de staatssecretaris de volgorde? Mijn volgende vraag is: deelt de staatssecretaris onze conclusie dat je moet beginnen op de lijnen waarop het kan en dus met voorrang bijvoorbeeld de Hanzelijn zou moeten toerusten op rijden met ERTMS? Ook hierbij is de belangrijkste vraag: wie betaalt en wie bepaalt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Precies daarom zal er een railmap komen. In het rapport-Kuiken is een bedrag van 0,9 miljard genoemd. Het is niet duidelijk of het dat ook wordt. Daar zal naar gekeken moeten worden. Voor de uitrol zou het handig zijn als de nieuwe tracés of de met ERTMS uitgeruste tracés prioritair zouden zijn, omdat ERTMS daarin al is ingebouwd. We moeten niet denken dat ERTMS er even in één of twee jaar in wordt gelegd. In Duitsland en Denemarken heeft men een plan om het er in tien jaar neer te leggen en dat blijkt al zeer krap te zijn. We zijn echt aan het bekijken – daar is de railmap ook voor bedoeld – hoe het totaalplaatje eruitziet, hoe de link naar het PHS is, wat het allemaal gaat kosten en wat een realistische uitroltermijn is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik stel vast dat er nog geen antwoord is op de vraag wat het kost en wie het gaat betalen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat komt nog, zoals de staatssecretaris ook aangeeft. Ik neem aan dat het aan het begin van het komende jaar duidelijk is. Ik heb nog een andere vraag. De commissie-Kuiken zegt in haar rapportage ook dat het kabinet nu geen goede instrumenten heeft om dit af te dwingen of te regelen. Ze doet de suggestie om dit in een concessie te regelen. Hoe kijkt de staatssecretaris naar deze opmerking? Deelt ze die conclusie? Gaat de staatssecretaris het meenemen in de concessie of gaat ze in januari een voorstel voorleggen om dit al voor de concessieverlening te regelen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Eerst komt er een railmap. Vervolgens bekijken we hoe een en ander verdergaat. De uitkomst daarvan zal in een concessie worden neergelegd.

De heer Bashir vroeg in welk tijdsbestek ERTMS kan worden ingevoerd. Ik zei net al: Denemarken en België – ik zei eerder: Denemarken en Duitsland – verwachten dat het zeker tien jaar gaat duren. Als in 2016 wordt gestart, dan ligt het er in 2026 in Nederland. De vraag is of we dat zullen halen. Dat zal ook in Denemarken en België moeten blijken. Het is wat dat betreft heel luxe dat we kunnen meekijken naar de voortgang van de invoering in die landen.

De heer Bashir heeft ook gevraagd hoe het staat met de STS-taskforce en de 500 ATB-Vv-seinen binnen het PHS. ERTMS wordt op middellange termijn ingevoerd, zoals ik net al zei, en voor een deel zelfs op lange termijn. Op korte termijn willen we stoptonend sein passages tegengaan. Daar zijn verschillende maatregelen voor. Die zijn door de taskforce in het STS-verbeterplan opgenomen. De ATB-Vv is zo'n maatregel. De taskforce zoekt naar een goede mix van maatregelen. In december komen we hier verder over te spreken.

Er werd net een vraag gesteld waarop ik het antwoord zelfs uit mijn hoofd wist, namelijk de vraag wanneer de rapporten van de OVV en de ILT over het ongeval in Amsterdam komen. Zoals het nu voorzien is, is dat op 11 december.

Dan kom ik bij het laatste blokje, namelijk het onderhoud. Mevrouw De Boer sprak over de aanbesteding. Zij vroeg of ProRail gunt op de laagste prijs in plaats van op de kwaliteit. ProRail wil het exact zo doen als mevrouw De Boer beschreef, namelijk door te sturen op beschikbaarheid en de uiteindelijke output van minder calamiteiten. Hier zijn afspraken over gemaakt door de spooraanneemers en ProRail. Er werd het woord «onderaannemer» gebruikt. Ik zou zelf liever het woord «aannemer» gebruiken, want ProRail besteedt dat aan bij aannemers. ProRail en niet het ministerie gaat over de aanbesteding van ProRail. Het is belangrijk dat ProRail de zaken zo gunt dat uiteindelijk de kwaliteitscriteria die wij wensen vorm krijgen. Zo gaat ProRail met zijn aanbestedingen om. Moet ProRail zelf weer het klein onderhoud gaan uitvoeren? Ik was van plan om hier vrij uitgebreid op te antwoorden, maar tegelijkertijd bedacht ik me dat het aan ProRail is om dit te beoordelen. ProRail staat voor de werkzaamheden. Als het wordt aanbesteed bij aannemers, dan ga ik ervan uit dat ProRail waakt over de manier waarop dat vorm krijgt. Onderhoudsprocessen moeten zo eenvoudig zijn dat het proces zelf geen belemmering vormt voor het snel kunnen handelen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Maar wat vindt de staatssecretaris ervan? Denkt zij dat het bijdraagt aan de kennis in de organisatie als ze het wel doen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat doet me een beetje denken aan de beruchte discussie over outsourcing en insourcing. Daarin zie je altijd een cyclus van twaalf jaar. Bedrijven die alles outsourcen zie je na twaalf jaar alles weer naar binnen halen. Met nieuw management zie je na twaalf jaar weer een andere beweging. Ik denk dat het goed is dat die cyclus er is, simpelweg omdat het betekent dat het onderwerp op de agenda staat en dat er goed wordt nagedacht over de vraag waar het werk het best gedaan kan worden. Dat geldt ook voor ProRail. ProRail heeft voor de kwaliteit te staan. Als ProRail besluit tot aanbesteden en het op die manier organiseert, is voor ons de uitkomst van de aanbestedingen voor de kwaliteit het belangrijkste.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat ben ik natuurlijk met de staatssecretaris eens. Het gaat inderdaad om de kwaliteit van de aanbestedingen. Ik kan me echter voorstellen dat als er in zo'n cyclus, hoe lang die ook duurt, steeds maar wordt aanbesteed, uiteindelijk kennis weglekt. Sterker nog, er worden zelfs mensen ingehuurd om die aanbestedingen vorm te geven. Dan word je in feite een doorgeefluik en verdwijnt de kennis. Ik heb dat ook bij verschillende diensten in de gemeente Rotterdam gezien en bij het havenbedrijf. Dat risico ligt op de loer. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Hoogland noemt enkele voorbeelden die veel met mijn vorige baan te maken hebben. Het is ook belangrijk dat er goed opdrachtgeverschap is bij een aanbesteding. Dat bewustzijn moet er wel zijn. Men moet natuurlijk wel duidelijk zijn over wat van andere mensen gevraagd wordt te doen, zodat het de kwaliteit oplevert die men zelf ook had willen bieden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Bashir wil interrumperen, maar hij is al door zijn interrupties heen. Aan het einde van de termijn van de staatssecretaris ga ik inventariseren of alle vragen beantwoord zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Hiermee heb ik volgens mij de vragen beantwoord.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording en complimenteer haar met de compactheid daarvan. Voor we aan de tweede termijn beginnen, zal ik controleren of er nog vragen zijn blijven liggen.

De heer **De Graaf** (PVV): Ik had gevraagd naar de visie van de staatssecretaris op het parlementair rapport van de Eerste Kamer, gekoppeld aan de NS. Ook heb ik een ludieke, maar duidelijke vraag gesteld: moet een spoorvervoerder zich verliezen in al die marketingtermen, die ik zo mooi gebracht heb, of moet hij er nuchter van uitgaan dat treinen moeten rijden? Hoe ziet de staatssecretaris dit in het licht van het principe van het terugbrengen van de regie naar het Rijk?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik had gevraagd of de staatssecretaris ook vindt dat de aansturing erg diffuus is. Een andere vraag was, waarom de resultaten van het onderzoek door de staatssecretaris van Financiën naar de ordeningsdiscussie pas na afronding van de ordeningsdiscussie aan de Kamer worden gestuurd. Zou het niet logischer zijn om ervoor te zorgen dat we de ordeningsdiscussie voeren met de resultaten van het onderzoek van de staatssecretaris van Financiën op tafel? Ook had ik de staatssecretaris gevraagd wat zij anders zou willen doen bij de concessie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik bewaar mijn vragen voor de tweede termijn.

De heer **Bashir** (SP): Ik had een concrete vraag aan de staatssecretaris over de aannemers, over de situatie rond Amersfoort en het prestatiegericht onderhoudscontract Eemland. Eerst was er een aanbesteding door ProRail. Toen heeft ProRail de aanbesteding afgebroken, omdat het vond dat de prijs onrealistisch zou zijn en tot onveilige situaties zou kunnen leiden. Nu is er een nieuwe aanbesteding. De uitkomst daarvan is een nog lagere prijs dan de eerste keer. Staat de kwaliteit op deze manier nu voorop?

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat dit een nieuwe vraag is.

De heer **De Rouwe** (CDA): Aan het begin van mijn betoog heb ik twee vragen gesteld. De eerste vraag was welke conclusies de staatssecretaris niet overneemt. Die vraag heeft de staatssecretaris keurig beantwoord. Volgens mij is de tweede vraag echter onbeantwoord gebleven. Waarin verschilt het huidige kabinetsbeleid van dat van de vorige, rechtse regering, waarover zo veel gezegd is? Op welk punt laat deze staatssecretaris een ander geluid of verhaal horen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Op het parlementair rapport van de Eerste Kamer kom ik in tweede termijn terug. De heer De Graaf wil geen marketing, maar wil dat treinen gewoon rijden. In mijn inleiding bij de begrotingsbehandeling heb ik gezegd dat ik verder niet over het spoor zou praten, maar dat ik het wel belangrijk vind dat reizigers ertoe verleid worden om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Om mensen te verleiden, moet je een en ander soms in mooie woorden verpakken.

De heer **De Graaf** (PVV): Dat snap ik. Verleiding is nodig als je mensen de trein in en de auto uit wilt hebben. Met allerlei voorbeelden heb ik echter laten zien dat men daarin ook kan doorschieten. Wij zien de NS meer als een nutsbedrijf. Je kunt doorschieten in je marketing, waardoor er andere prioriteiten worden gesteld. Hoe kijkt de staatssecretaris hiertegen aan? Er moeten geen verkeerde prioriteiten worden gesteld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik denk dat marketing een subjectieve beleving is. Wat bij de een voor verleiding zorgt, leidt bij de ander tot afkeer. Hoe de NS marketing gebruikt bij het informeren van de reizigers, is aan de NS. Of het bedrijf daarin wel of niet doorgeschooten is, laat ik aan de Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg wat ik anders zou doen in de concessie. We zijn nog op weg naar de concessie. Er zijn tot op dit moment volgens mij geen onverstandige keuzes gemaakt. Omdat de concessietijd nog een jaar loopt, denk ik dat we daar nog alle invulling aan kunnen geven. Ik kom in tweede termijn terug op de vraag over het rapport van het ministerie van Financiën.

De SP vroeg naar het pgo Eemland. Dat is een beetje lastig. Toen de heer Bashir de naam noemde – dat had hij in eerste termijn volgens mij niet gedaan – dacht ik: dan komen we op individuele aanbestedingen. Daarmee kom ik precies op wat ik eerder in mijn beantwoording probeerde te zeggen, namelijk dat de aanbesteding een zaak van ProRail is. Het lijkt mij niet verstandig dat wij hier over individuele aanbestedingen gaan praten, terwijl wij daar slechts beperkte informatie of kennis over hebben.

De commissie-Kuiken constateerde dat het aanbesteden van prestatiegerichte onderhoudscontracten heeft geleid tot een prijsdaling. Dit is het gevolg van concurrentie tussen marktpartijen die er in het verleden niet was en van het anders inrichten van werkzaamheden. Ik heb al eerder aangegeven dat ik aanbevelingen overneem. De commissie doet de aanbeveling om onafhankelijke partijen in 2015 de effecten van pgo's op kwaliteit, kosten en doelmatigheid te laten toetsen. Ik zal de Kamer over de uitkomsten daarvan informeren.

Ik kom op een interessante vraag, namelijk of ik ander kabinetsbeleid ga voeren. Ik zal het invullen van de langetermijnspooragenda en de concessie op zodanige wijze uitvoeren dat ik denk dat het goed is. Het is aan de heer De Rouwe om de conclusie te trekken of ik daarmee wel of niet afstand neem van eerdere kabinetten of conclusies. Ik leg de bal bij hem terug. Daar wil ik het bij laten.

De **voorzitter**: Vol verwachting klopt ons hart. Ik kijk even naar links om te inventariseren of de leden behoefte hebben aan een korte schorsing voor de tweede termijn of dat wij daar direct mee kunnen beginnen.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil graag een korte schorsing.

De **voorzitter**: Dan hervatten wij het debat om 12.05 uur. U kunt moties indienen in tweede termijn, maar wel binnen de tijd die daarvoor staat.

De vergadering wordt van 11.58 uur tot 12.05 uur geschorst.

De **voorzitter**: Omdat enkele collega's er nog niet zijn, stel ik voor dat wij beginnen met de collega's die er wel zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Het is goed om te zien dat de staatssecretaris kort is in haar beantwoording. Dat is prettig, want dan houden wij meer tijd over om vragen te stellen. Zij verwijst nu ook nog vaak naar latere debatten of brieven die nog moeten komen. Dat is uiteraard heel erg begrijpelijk, zeker op dit moment, maar dat maakt ons wel erg benieuwd naar de insteek van de staatssecretaris bij die komende debatten. Financiën, ordening, toekomstvisie: wij spreken er in brokjes over bij de debatten over de langetermijnagenda, de concessieverlening en de bezuinigingen. Ik zou graag voorkomen dat wij in een situatie terechtkomen waarbij wij in het ene debat van de staatssecretaris horen dat dit nog niet het moment is, terwijl in het volgende debat blijkt dat het handiger was geweest als wij een bepaald punt eerder hadden ingebracht.

Omdat er zo veel debatten aankomen die met elkaar samenhangen, die wij vervolgens in allerlei brokjes in een heldere tijdslijn met elkaar zullen moeten bespreken, stel ik de staatssecretaris voor dat wij een heldere agenda afspreken waarin staat wanneer wij waarover besluiten nemen. Daarom heb ik samen met de heer De Rouwe de volgende motie opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat op dit moment een groot aantal langetermijndossiers speelt op het gebied van spoor, zoals de langetermijnspooragenda, de concessieverlening Hoofdrailnet, de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds en de Roadmap ERTMS;

overwegende dat deze dossiers grote samenhang vertonen, maar niet in samenhang worden behandeld;

overwegende dat het vanuit de informatiepositie van de Kamer belangrijk is dat duidelijk is wanneer welke besluiten moeten worden genomen en welke consequenties dit heeft voor andere dossiers;

verzoekt de regering, te komen met een stappenplan waarin duidelijk staat wat de samenhang is tussen bovengenoemde dossiers, wanneer welke besluiten moeten worden genomen en wat de consequenties zijn van elk van de genoemde besluiten voor de andere dossiers, en dit voor het algemeen overleg langetermijnspooragenda naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 17 (32 707).

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog één vraag aan de staatssecretaris. In hoeverre is er nog ruimte om te sturen op het onderzoek naar de gebruiksvergoeding? Er werd gesuggereerd dat dit niet meer kan, dus ik ben hier benieuwd naar. Wanneer is het onderzoek ongeveer af en wanneer kunnen wij het rapport ongeveer verwachten? Daarnaast heb ik een motie. Ik twijfelde nog een beetje of ik die zou indienen, maar ik begrijp dat het nu moet en dat het anders niet meer kan. Misschien kunnen wij er eventueel nog wat aan wijzigen, maar ik dien de motie nu toch maar in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in andere Europese landen klein onderhoud vaak in handen is van de infrabeheerder en dat de commissie-Kuiken adviseert om dit ook in Nederland weer in handen te leggen van ProRail;

overwegende dat het weer in eigen beheer brengen van klein onderhoud bijdraagt aan de kennis van ProRail waarvan bijvoorbeeld bij problemen met winterweer geprofiteerd kan worden;

verzoekt de regering om in overleg met ProRail een pilot op te starten waarin het kleinschalig onderhoud weer in handen komt van ProRail en op basis van de resultaten te besluiten om dit op meer plaatsen in te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 18 (32 707).

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb een vraag over de motie. Ik heb de heer Hoogland inderdaad horen bepleiten dat mensen bij ProRail weer een gereedschapskist moeten krijgen en erheen moeten rennen als er ergens pech is. De heer Hoogland koppelt dit aan het rapport van mevrouw Kuiken. Ik ben benieuwd naar welke passage verwezen wordt. Ik vermoed dat de heer Hoogland verwijst naar aanbeveling 10, waarin staat dat ProRail zijn technische kennispositie dient te verbeteren. Als hij inderdaad daarop doelt, vraag ik mij af of dit de oplossing is.

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer De Rouwe heeft gelijk: dat is inderdaad de intentie van de motie. Zoals ik al zei, kunnen wij nog bekijken of dit de oplossing is. Ik ben vrij ontspannen over het middel om het doel te bereiken. Het maakt mij niet zo veel uit hoe dit gebeurt. Het gaat erom dat de kennispositie weer op orde komt. Ik denk dat ik het daarover alleen maar eens kan zijn met de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is onomstreden. De staatssecretaris heeft dit al toegezegd, want dit zat niet in haar lijstje van twee zaken die zij niet overnam. Ik vraag mij dus allereerst af wat voor zin een motie dan heeft. Bovendien vind ik het middel, een gereedschapskist uitdelen, niet heel wijs overkomen. Ik denk niet dat aanbeveling 10 hier echt op doelt. Volgens mij gaat die meer over de borging van kennis en niet zozeer over de vraag of je al dan niet een hamer in de hand hebt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp het standpunt van de heer De Rouwe, maar wij denken dat dit juist wel zinnig is. Dit kan ertoe leiden dat men bij ProRail beter op de hoogte is van de kennis die in de organisatie nodig is om klein onderhoud uit te voeren. Men hoeft het niet allemaal zelf te doen, en het starten van een pilot kan ertoe leiden dat ProRail beter op de hoogte is van de situatie op het spoor en dus beter kan aanbesteden. Dat is de gedachte achter de motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als dat de invulling is van de aanbeveling, zoals de heer De Rouwe zonet aangaf, is de heer Hoogland dan content hiermee? Wordt hiermee invulling gegeven aan die aanbeveling? Houdt het dan vervolgens op? Ik kan nog wel andere dingen bedenken op basis waarvan expertise zou kunnen worden vergroot binnen ProRail. Het is kennelijk een punt, maar sluit het daarmee ook andere dingen uit waarmee je juist die expertise op peil zou kunnen krijgen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik sluit niets uit en ik ben ook benieuwd naar de voorstellen van mevrouw De Boer om op andere punten de expertise te vergroten. Als dat zinnige punten zijn, steunen we haar om die te realiseren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil voorkomen dat de illusie wordt gewekt dat de Kamer vindt dat er op die manier voldoende invulling is gegeven aan die aanbeveling. Ik wil dus niet zozeer met concrete voorstellen komen; ik ben ook geen technéut. De Kamer moet de kaders stellen en bekijken hoe de minister dit gaat uitvoeren in samenwerking met ProRail en dat netjes in die beheersconcessie neerlegt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wacht eerst de reactie van de staatssecretaris af. Misschien is die wel afdoende en dan hoeven we de motie niet eens in stemming te brengen.

De **voorzitter**: De heer De Graaf geeft aan geen behoefte te hebben aan een tweede termijn. Dan is het woord aan mevrouw De Boer namens de fractie van de VVD.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Een aantal punten is blijven liggen. Ik ben blij met de beantwoording van de minister maar ik heb nog een vraag gesteld over de OV SAAL-corrridor. Als het goed is, heb ik het antwoord daarop nog niet gehoord. Wordt dat project nu herijkt of wordt dat nu uitgevoerd?

De beheersconcessie is het belangrijkste punt van dit overleg. Hoe gaan we om met de kwaliteit van het spoor. Ik denk dat het goed is om daar nog eens met elkaar over te spreken in het kader van de beheersconcessie die tussen het Rijk en ProRail wordt afgesproken, zonder dat wij ons gaan bemoeien met de inhoud daarvan. Wij zijn geen technéuten. Dit is puur de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, die wij daar ook op mogen aanspreken als dingen niet goed gaan. Daar is dit soort overleg ook voor bedoeld, zonder dat ik in de inhoud ga treden. Dat laat ik heel graag aan de staatssecretaris over. Wat ons betreft gaat het om de hoogste kwaliteit tegen de laagst mogelijke prijs.

Binnenkort komt er een onderzoek naar de beheersvergoeding. Kunnen we dat nog meenemen in het kader van de NS-aanbesteding waar we vlak voor het kerstreces nog over te spreken komen? Kunnen we die vergoeding niet kostendekkend maken? De heer Hoogland van de PvdA zei dat in zijn eerste termijn ook even. Ik ben het met hem eens.

Is het een idee om het sms-alert landelijk op te zetten bij overlast in de treinen en ongeregelde heden op het spoor? Dan kunnen reizigers zich op één punt melden, zodat een snelle communicatie mogelijk is met de mensen die waarschijnlijk nog gebruik willen maken van datzelfde spoor.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de antwoorden. Bij heel veel onderwerpen heeft de staatssecretaris aangegeven er nog nader op terug te willen komen. Dat wachten we af. Ik dien een drietal moties in. De eerste gaat over het pgo Eemland. Wij vinden dat dit wel degelijk een aanleiding kan zijn om niet alleen naar het geheel maar ook naar de specifieke situatie te kijken, vooral als het algemeen belang in het geding is. Dat is in het geding, op het moment dat 75% van de werknemers ontslagen dreigt te worden en niet zozeer de kwaliteit van het onderhoud maar de kosten vooropstaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de aanbesteding spooronderhoud rond Amersfoort (pgo Eemland) volgens ProRail expertise en vakkennis op het gebied van preventief onderhoud doorslaggevend is;

constaterende dat ProRail eerder dit jaar de aanbesteding afbrak omdat de kwaliteitsbeloften niet gerealiseerd konden worden;

van mening dat het spooronderhoud pgo Eemland weer naar de laagste aanbieder dreigt te gaan;

verzoekt de regering, ProRail op te dragen alle aanbestedingen van het onderhoud te stoppen en met alle betrokken partijen om tafel te gaan op zoek naar een duurzaam onderhoudsmodel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (32 707).

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Deze motie is concreet, maar ik zou het ook wat minder concreet willen hebben over het geheel. Wat willen we nu met het onderhoud? Vandaar de volgende motie, die ook voor zich spreekt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ProRail onderhoud uitbesteedt aan externe partijen, die op hun beurt dit onderhoud in bepaalde gevallen weer uitbesteden aan onderaannemers;

overwegende dat de kwaliteit van het onderhoud door de sterke focus op de laagste prijs onder druk komt te staan;

overwegende dat door deze constructie de mogelijkheid bestaat dat een aanzienlijk deel van het budget aan de «strijkstok blijft hangen» bij de onderaannemers;

verzoekt de regering om in kaart te brengen wat de voor- en nadelen zijn wanneer ProRail het onderhoud weer in eigen beheer neemt, en de Kamer hier voor het tweede kwartaal van 2013 over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 20 (32 707).

De heer **Bashir** (SP): Dan kom ik bij mijn motie, die ook concreet is. Zij gaat over het geld dat nog op de plank ligt en geïnvesteerd kan worden. Daarover willen wij echt een concrete uitspraak van de Kamer, want het is veel geld en onderhoud van het spoor kan veel beter. Dat heeft ook de

commissie-Kuiken gezegd. Wij willen dat het geld nu wordt geïnvesteerd en wij willen nu een plan van aanpak.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een groot deel van het budget dat bestemd is voor onderhoud en innovatie aan het spoor is doorgeschoven;

overwegende dat de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor heeft geconcludeerd dat extra investeringen in het onderhoud van het spoornet noodzakelijk zijn;

overwegende dat er geen noodzaak is het budget langer «op de plank te laten liggen»;

overwegende dat nu investeren in onderhoud en innovatie aan het spoor zowel goed is voor de reiziger als voor de werkgelegenheid;

verzoekt de regering om het budget dat is gereserveerd voor onderhoud en innovatie van het spoor niet langer door te schuiven maar versneld te investeren en de Kamer binnen drie maanden te informeren over de wijze waarop dit gaat gebeuren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 21 (32 707).

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar korte antwoorden. Ik stel vast dat er nog heel veel moet worden ingevuld. Dat kunnen wij de staatssecretaris niet kwalijk nemen. Het is al heel dapper dat wij dit notaoverleg hier voeren. Vorige week hadden wij de begrotingsbehandeling. Op zich klinkt het allemaal goed, maar er zijn nog veel vragen niet beantwoord, bijvoorbeeld over het PHS, het ERTMS, de bezuinigingen en de ordening van het spoor. Ik stel vast dat daarop nog antwoorden moeten komen.

De staatssecretaris heeft aangegeven dat de doelen en het budget voor het PHS niet ter discussie staan. Ik vroeg mij af of op die uitspraak een houdbaarheidsticker zit. Misschien kan de staatssecretaris daarop nog even ingaan.

Mevrouw Kuiken en haar commissie hebben 29 aanbevelingen gedaan. De staatssecretaris neemt 2 daarvan niet over. Ik heb geen grommende Kamerleden gehoord. Wellicht kunnen wij concluderen dat daarvoor enigszins steun bestaat. Desalniettemin worden rapporten vaak goedbedoeld geschreven en ontvangen. Het is altijd de vraag wat ermee gebeurt. Ik heb daarover geen motie ingediend, maar zou de staatssecretaris een afspraak kunnen maken met de Kamer dat wij hierover een stoplichtnotitie krijgen? Dan kunnen wij die 29 conclusies over een jaar weer even bij de hand nemen en bekijken wat op rood, oranje en groen staat.

De heer **Bashir** (SP): De heer De Rouwe zegt dat er geen gegrom was over de aanbevelingen die de staatssecretaris niet overneemt. Ik geef hier

aan dat ik het er in ieder geval niet mee eens ben dat de staatssecretaris alsnog naar ATB-Vv gaat en dat zij niet in één keer op ERTMS overgaat.

De **voorzitter**: Als ik eerlijk ben, vond ik dit geen echte interruptie.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog een laatste opmerking over de vraag of zij een ander kabinetsbeleid gaat voeren. Op die vraag bleef de staatssecretaris heel lang stil. Het antwoord was uiteindelijk: ik ga het goed doen. Dat snap ik wel, maar voor de notulen stel ik vast dat wat nu wordt voorgesteld volledig in lijn is met het beleid van het vorige, rechtse kabinet. Daarvoor hebben partijgenoten ook weleens andere benamingen gegeven. Op zich is dat niet erg, maar ik stel vast dat er geen grote koerswijzingen zijn ten opzichte van het vorige kabinet. Daarover kan ik echter alleen verheugd zijn, want ik denk dat er goede stappen zijn gezet. Wellicht dat nog anders zal blijken, maar vooralsnog zie ik precies hetzelfde beleid als het vorige kabinet. Wij spreken de staatssecretaris gauw over de nog niet ingevulde opgaven die voor ons liggen. Ik spreek in ieder geval waardering uit voor de manier waarop de staatssecretaris de Kamer kort en bondig informeert. Ik heb op zich heel veel vertrouwen in haar.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. In verband met de spreektijd beperk ik mij tot het indienen van een viertal moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering het principebesluit heeft genomen om ERTMS in te voeren op het spoorwegnet;

overwegende dat de goedkoopste implementatiestrategie is om zo veel mogelijk eerst de treinen te voorzien van ERTMS zodat dubbele beveiligingssystemen in de infrastructuur niet nodig zijn;

overwegende dat het ombouwen van alle treinen enkele jaren kost;

verzoekt de regering, in overleg met de vervoerders uiterlijk in 2014 te starten met de ombouw van treinen, zodat de implementatie van ERTMS conform het regeerakkoord in 2016 kan starten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 22 (32 707).

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag mij af of met deze motie iets anders wordt gevraagd dan het kabinet voorstaat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Er is wel degelijk een verschil. Uit de beantwoording van de staatssecretaris namens het kabinet bleek heel duidelijk dat pas in 2016 treinen zullen worden omgebouwd. Dan gaan we dus aan de slag met de implementatie van ERTMS. De fractie van de ChristenUnie wil daar niet op wachten. Er is een heel duidelijke implemen-

tatiestrategie kenbaar gemaakt door de commissie-Kuiken. Volgens ons kan er in 2014 worden begonnen met het ombouwen van de treinen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit verbaast mij een beetje. We willen allemaal een zo snel mogelijke uitruil. Wat mij betreft zou het in 2015 mogen. Maar wat gaat de ChristenUnie doen als dit bijvoorbeeld niet lukt?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Volgens mij gaat het wel lukken, want vanuit de spoorsector is er op een drietal momenten een strategie om hiermee aan de slag te gaan, alleen heeft de spoorsector de stappen nog niet gezet omdat het Rijk het principebesluit steeds niet nam. Dat principebesluit is nu wel genomen. Ik zie dus geen belemmeringen waardoor er in 2014 niet al gestart kan worden met de ombouw van de treinen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dan snap ik oprecht de zin van deze motie niet.

De **voorzitter**: Dat is geen nieuwe vraag, mevrouw De Boer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik snap de zin van de motie wel. Ik denk dat iedereen dit wil. Ik heb de staatssecretaris echter gevraagd: wat gaat dit kosten en wie zal dit betalen? De ChristenUnie stelt nu voor om het in 2014 te doen. Zij heeft daar dus kennelijk al een beeld van. Ik wil de vraag die de staatssecretaris niet heeft beantwoord, daarom aan de ChristenUnie stellen: wat gaat dit kosten en wie zal dit betalen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik kan daar op dit moment geen antwoord op geven, maar ik zal ervoor zorgen dat we daarover meer duidelijkheid hebben voor de stemmingen over de moties. We zullen daarover met elkaar in gesprek gaan.

De **voorzitter**: Ik wijs er misschien ten overvloede op dat de commissie-Kuiken hier ook iets over gezegd heeft. Zij heeft een inschatting gemaakt van de kosten van de investeringen in materieel. We hebben het nu dus vooral over de vraag of dit een jaar of twee jaren naar voren wordt gehaald.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil niet onbelezen overkomen. Ik heb die 900 miljoen ook gezien, maar de staatssecretaris geeft aan dat zij het niet kan bevestigen en dat zij het niet weet. Ik vind het bij dit soort moties wel handig om te weten hoe de vork in de steel zit.

De **voorzitter**: Helder. Mevrouw Dik vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ERTMS een middel is om het doel van meer capaciteit en hogere prestaties op het spoor in termen van onder meer snelheid, duurzaamheid en veiligheid te bereiken;

overwegende dat capaciteits- en snelheidsverbetering niet expliciet zijn opgenomen in de randvoorwaarden voor de invoering van ERTMS in de kabinetsreactie op het parlementair onderzoek;

verzoekt de regering, in de railmap ERTMS hogere capaciteit en reistijdverbetering als randvoorwaarde te stellen voor de invoering van ERTMS, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 23 (32 707).

Mevrouw **De Boer** (VVD): De strekking van deze motie is inherent aan ERTMS. Wat wil de ChristenUnie toevoegen met deze motie? Wat daarin staat, is namelijk de bedoeling van ERTMS.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat is inderdaad de bedoeling van ERTMS. Des te verbazingwekkender is het feit dat het kabinet dit niet als randvoorwaarde heeft genoemd. We willen dus heel graag als signaal vanuit de Kamer aan het kabinet meegeven dat dit nadrukkelijk een van de doelstellingen is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is een van de doelstellingen, maar goed ...

De **voorzitter**: Ik hoor geen nieuwe vraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat ERTMS, afhankelijk van de lokale infrastructuurlay-out, hogere snelheden mogelijk maakt, waaronder 200 km/u op conventioneel spoor;

verzoekt de regering, in de railmap ERTMS de mogelijkheden voor snelheidsverhoging tot 200 km/u op de langere termijn op (delen van) de belangrijkste corridors vanuit de Randstad naar de landsdelen te verkennen en bij infrastructurele aanpassingen op deze corridors deze hogere snelheden niet onmogelijk te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 24 (32 707).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de kabinetsreactie niet wordt gesproken over ERTMS op de regionale lijnen;

overwegende dat ook op deze lijnen ERTMS kan bijdragen aan meer capaciteit en hogere prestaties met betrekking tot snelheid, duurzaamheid, veiligheid en kortere hersteltijd bij verstoringen;

constaterende dat de regionale lijnen zijn beveiligd met ATB-NG waarvoor maar één leverancier is, in tegenstelling tot ATB-EG op het hoofdrailnet;

verzoekt de regering, in de railmap ERTMS ook nut en noodzaak van invoering van ERTMS op regionale lijnen te betrekken en hierover in overleg te gaan met de regionale spoorvervoerders;

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 25 (32 707).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Wat is deze motie nog meer dan de toezegging van de staatssecretaris aan mij om de regionale vervoerders te betrekken bij de verdere uitwerking en de ERTMS-railmap?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dit is een terechte vraag. Ik heb die toezegging ook gehoord, maar het gaat mij niet alleen om de aanpassing van het materieel, maar ook om de aanpassing van de infrastructuur. Daar willen wij in de railmap duidelijkheid over hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag was breder bedoeld, dus ik neem aan dat de toezegging breed bedoeld is, in die zin dat er over beide aspecten met de regionale vervoerders wordt gesproken.

De **voorzitter**: Of die interpretatie juist is, zullen wij zo horen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben het niet oneens met de strekking van deze moties, maar ze zijn inherent aan het verhaal van vandaag en de stukken en toezeggingen. Mijn fractie is niet voornemens om onzinmoties te steunen. Die laatste motie vind ik eigenlijk wat oncollegiaal. Een collega heeft een toezegging van de staatssecretaris gekregen. Het is dan wat vreemd om dat over te nemen in een motie. Ik zal de moties niet steunen, want ze zijn inherent aan wat er nu ligt. Daar moeten wij in de Kamer mee ophouden. Het zijn moties die onder in een la komen te liggen. Niemand kijkt er meer naar.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb daarnet nadrukkelijk overleg gehad over de toezegging van de staatssecretaris. Eerlijk gezegd heb ik niet met mevrouw Van Veldhoven overlegd; dat had ik misschien even kunnen doen. Ik heb de toezegging van de staatssecretaris als volgt geïnterpreteerd. Er zal worden gekeken naar aanpassingen aan het materieel. Omdat regionale vervoerders ook gebruikmaken van het hoofdrailnet, staat dat natuurlijk niet ter discussie. Mij is uit de beantwoording niet duidelijk geworden dat de toezegging ook geldt voor de infrastructuur. Daarom hebben wij deze motie ingediend. Als die toezegging ook voor de infrastructuur geldt, is er nog genoeg gelegenheid om de motie in te trekken.

De **voorzitter**: Dat geldt overigens voor alle moties. Voor ik de staatssecretaris het woord geef, leg ik de leden een praktisch punt voor. Ik wil voorstellen om de moties volgende week dinsdag in stemming te

brengen. Het kan ook morgen, maar met het oog op de zorgvuldigheid en het mogelijke voortschrijdend inzicht lijkt het mij handig om het volgende week dinsdag te doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op basis van haar ogen maak ik een opmerking in coproductie met mevrouw Van Veldhoven. Wij willen onze motie graag morgen in stemming gebracht zien. Wij vragen nogal wat en wij hebben de komende week een aantal debatten voor ons.

De heer **Bashir** (SP): Het heeft mijn voorkeur om er een week mee te wachten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Morgen is prima.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er een meerderheid is om de moties morgen in stemming te brengen. De leden moeten dus snel zijn als zij hun motie nog willen aanpassen. Ik zeg dat bijvoorbeeld aan het adres van de heer Hoogland. Op die manier kunnen de andere fracties er nog tijdig kennis van nemen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik ben razendsnel.

De **voorzitter**: Dat is zeer te waarderen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er lagen nog twee vragen uit de eerste termijn. De eerste betreft de visie op het rapport van de Eerste Kamer. Deze vraag van de heer De Graaf betreft de privatiserings- en verzelfstandigingstrajecten, onder andere van KPN. In januari komt het kabinet, in het bijzonder het ministerie van BZK met een breed antwoord. Voor ons is het relevant om eerst de inhoud te bezien en dan de orderingsvraag te beantwoorden. Op dat moment zal het eerdergenoemde antwoord van het kabinet bekend zijn. Wat het spoor betreft komt het orderingsvraagstuk na de inhoudelijke discussie.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de aansturing diffuus is. «Diffuus» is niet het woord dat wij zelf zouden gebruiken. Ik zou zeggen dat die meervoudig is. Daarom hebben wij die rol binnen het ministerie gesplitst, zoals ik net al zei. Wij willen wel zaken onder de samenwerking brengen, maar dat zal in het orderingsvraagstuk aan de orde komen. Ook daarvoor geldt: eerst de inhoud en dan de structuur. Ik ga eerst in op de vragen en tot slot op de moties.

De heer Hoogland heeft gevraagd of de gebruiksvergoeding nog te sturen is. De Tweede Kamer kan daar altijd in sturen. Ik heb al gezegd dat ik de rapportage tegen de zomer verwacht. Zodra die er is, kunnen wij hierover spreken. Pas daarna wordt een besluit genomen.

De VVD-fractie heeft een vraag gesteld over OV SAAL. Die vraag heb ik inderdaad niet in eerste termijn beantwoord. Naar mijn mening geldt voor OV SAAL hetzelfde als voor het PHS. Het is belangrijk, maar het moet ook in het bredere plaatje worden gezien. Het PHS en ERTMS koppel ik in één zin aan elkaar: wat kan elkaar versterken? Dat geldt ook voor OV SAAL. Bij de herijking van de projecten gaan wij daarnaar kijken. Het kan invloed hebben op de planning en dergelijke, maar ik koppel OV SAAL toch aan het PHS en ERTMS. We zullen kijken naar het bredere plaatje van robuustheid en ERTMS. Op die manier wil ik dat hierbij betrekken. Ik hoop dat ik daar nu duidelijk genoeg in ben.

Mij is verder een vraag gesteld over het sms-alert. Ik begrijp dat de NS een twitteraccount heeft en terug twittert. De NS heeft zelf een sms-service om verstoringen te melden aan reizigers. Dat lijkt mij voldoende. Als de leden andere signalen hebben gekregen, dan verneem ik dat graag.

Het CDA vroeg naar de houdbaarheid van uitspraken. Dat is toch een beetje de verleiding. Blijkbaar is de heer De Rouwe niet helemaal tevreden over mijn antwoord over het PHS, maar ik ga het toch herhalen. In de huidige bezuinigingen blijven de doelen en het budget van het PHS staan. We moeten kijken of dit in een breder plaatje past. Daarom worden het PHS en OV SAAL in de herijking gerelateerd aan de vraag wat wij in de railmap willen met ERTMS. Wat wij willen, is dat het een beter op het ander aansluit. Daar laat ik het toch echt bij.

Dan ga ik in op de commissie-Kuiken en de stoplichtenrapportage. Ik was even verrast omdat wij de aanbevelingen van de commissie-Kuiken nou juist in de langetermijnspooragenda kwijt willen. Als er straks een langetermijnspooragenda ligt, moeten we dus kunnen afvinken wat we wel en niet hebben opgenomen. Ook moet daaruit blijken waarom dat is gebeurd. Ik heb gezegd dat wij de aanbevelingen vijf tot en met negen op hoofdlijnen volgen; de vraag is wel hoe wij die gaan invullen. Het kan zijn dat wij de keuze maken om wel een hoofdlijn te volgen, maar een aantal details niet. Het leek mij bijna een logische zaak dat we de 28 aanbevelingen afvinken als de langetermijnspooragenda er ligt. Als ik het in die context mag plaatsen, dan kan ik mij dat goed voorstellen.

De voorzitter: Ik had het verzoek van de heer De Rouwe zo verstaan dat hij graag een soort monitoring wil op de uitvoering. Hij doelde dus niet alleen op het voornemen. Is er een «natuurlijk moment» waarop de staatssecretaris daarover aan de Kamer kan rapporteren?

Staatssecretaris Mansveld: Dat kan als er een langetermijnspooragenda is. Die komt er voor de concessieverlening. Dat is de volgorde. Ik kan wel meteen ingaan op de motie-Van Veldhoven/De Rouwe op stuk nr. 17. Ik kan mij goed voorstellen dat het desbetreffende verzoek wordt gedaan. Er moet veel in samenhang worden gebracht. Ik steun deze motie. Voor woensdag zal ik daarop op hoofdlijnen ingaan. Ik kan mij voorstellen dat wij in de loop van de besprekingen en in de vele AO's die nog volgen, zullen bekijken of daarin nog een detaillering moet worden aangebracht of niet. Dat is echter ook voor een groot deel aan de Kamer.

Mevrouw Van Veldhoven (D66): De staatssecretaris is nog niet ingegaan op mijn concrete vraag over het onderzoek dat door de minister van Financiën wordt gedaan naar de gedeeltelijke privatisering van de NS. Het lijkt mij heel belangrijk dat wij dat kunnen betrekken bij onze discussie over de ordening die, daarmee ben ik het wel eens, na de discussie over de inhoud komt. De brief waarin dat rapport wordt vermeld, is echter al van 8 juni. Misschien is het onderzoek er inmiddels al. Mocht dat niet zo zijn, wanneer komt het dan? Is de staatssecretaris het met mij eens dat we het bij onze eigen orderingsdiscussie moeten kunnen betrekken?

Staatssecretaris Mansveld: Ik ga in overleg en zal de Kamer het tijdspad laten weten.

Voorzitter: Ik vraag de heer Hoogland van de fractie van de Partij van de Arbeid om zijn motie op stuk nr. 18 aan te houden. Ik ga graag in overleg met ProRail en wil er dan schriftelijk op reageren.

De heer Hoogland (PvdA): Dat lijkt me een goed voorstel.

Staatssecretaris Mansveld: Ik kom bij de motie van de heer Bashir om alle aanbestedingen van het onderhoud te stoppen. Dat ontraad ik ten zeerste ...

De heer Hoogland (PvdA): Voorzitter, ik vergeet iets wat mij is geleerd in de cursus «politiek voor beginners», namelijk op welke termijn de staatssecretaris erop denkt te kunnen terugkomen.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat het intrekken van de motie afhankelijk is van een goede toezegging op dat punt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga uit van zo snel mogelijk na het kerstreces.

De **voorzitter**: Ik kijk even naar de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dank u; dat is duidelijk.

De **voorzitter**: Denkt u nog even na over de motie of is de toezegging voldoende?

De heer **Hoogland** (PvdA): Bij dezen is zij ingetrokken, of aangehouden zoals dat heet.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Hoogland stel ik voor, zijn motie (32707, nr. 18) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Met zijn motie op stuk nr. 19 roept de heer Bashir de regering op om alle aanbestedingen van het onderhoud te stoppen. Zoals ik al zei, gaan wij hier niet over. ProRail is degene die de aanbestedingen doet. ProRail gunt op basis van een prijs-kwaliteitafweging en niet alleen op basis van de laagste prijs. Dat heeft het bedrijf ook duidelijk gemaakt. De PGO-contractering wordt in 2015 geëvalueerd, conform de aanbeveling van de commissie-Kuiken. Ik ontraad deze motie dus.

De motie-Bashir op stuk nr. 20 gaat over de voor- en nadelen van het in eigen beheer nemen van het onderhoud door ProRail. Ik ontraad deze motie. Eerst wil ik de langetermijnspooragenda uitwerken, waarna ik bekijk of de huidige structuur met aanbestedingen voldoende effectief is. Daarover wil ik in gesprek gaan met ProRail.

De heer **Bashir** (SP): De staatssecretaris kan deze motie toch ook meenemen in de langetermijnspooragenda?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat kan.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, houdt u de motie dan aan of wilt u haar in stemming brengen?

De heer **Bashir** (SP): Als de voor- en nadelen worden meegenomen in de langetermijnspooragenda, houd ik de motie aan.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (32707, nr. 20) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er staat «voor het tweede kwartaal van 2013». Ik kan me op voorhand niet aan die termijn houden, omdat ik eerst het langetermijnspooragendatraject wil uitlopen totdat we een langetermijnspooragenda hebben. Daarin zal ook worden bekeken of de huidige structuur van aanbesteding voldoende effectief is. Dat gaat in het pad mee. Daarom ontraad ik de motie, want daarin wordt specifiek gestuurd op het weer in eigen beheer nemen door ProRail en op het informeren van de Kamer daarover vóór het tweede kwartaal van 2013. Zoals ik al heb uitgelegd, ben ik er niet op voorhand een voorstander van dat het kleine

onderhoud weer in eigen beheer van ProRail komt. Ik kan zeker niet aan de termijn voldoen omdat ik het wil koppelen aan de langetermijnspooragenda. Dat zijn mijn argumenten om de motie op dit moment te ontraden.

De **voorzitter**: Ik constateer echter dat de motie is aangehouden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Prima.

Voorzitter. In de motie-Bashir op stuk nr. 21 wordt de suggestie gewekt dat er allerlei geld op de plank ligt waarmee niets gebeurt. Die indruk wil ik hier in ieder geval wegnemen. Voor het project Mistral ligt bijvoorbeeld nog geld op de plank, niet omdat we daar helemaal niets aan doen maar simpelweg omdat heel goed wordt bekeken welke interlocking moet worden gebruikt. Wordt dat de oude of wordt dat een elektronische nieuwe? Dat is een inhoudelijke vraag. Ik zou het heel naar vinden dat als wij geld even op de plank laten liggen omdat we een inhoudelijk vraagstuk willen wegen, dit direct wordt gekoppeld aan de constatering dat het geld niet snel genoeg of goed genoeg wordt uitgegeven. Dat is de reden waarom ik deze motie ontraad.

Dan kom ik op de moties op stukken nrs. 22 tot en met 25. Die betreffen allemaal het ERTMS-project. Laat ik beginnen met de motie op stuk nr. 22. Zoals ik al heb aangegeven, komt er geen roadmap maar een railmap. De railmap verschijnt begin 2013. Hierin wordt ingegaan op de financiering en de inbouw van kastjes. Ik wil het woord «overbodig» gebruiken, maar ik denk dat deze kwalificatie niet gebruikt mag worden.

De **voorzitter**: Jawel.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan zeg ik dat de motie mij overbodig lijkt. In de motie op stuk nr. 23 wordt gesproken over verhoging van de capaciteit en een verbetering van de reistijd. Deze motie is ondersteuning van beleid. Een en ander kan worden gezien als onderdeel van de railmap. De motie op stuk nr. 24 wil ik afraden omdat deze niet alleen over nieuwe lijnen gaat maar ook over bestaande.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil graag iets meer toelichting. Ik heb niet helemaal begrepen waarom de staatssecretaris deze motie ontraadt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Met deze motie wordt de indruk gewekt dat overal 200 km/u gereden moet worden. Het upgraden van de huidige lijnen is een zeer kostbare aangelegenheid.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Dat is helder. Laat helder zijn dat het niet de ambitie van de ChristenUnie is om overal in het land 200 km/u te rijden. Als wij ERTMS invoeren, wordt dat echter wel een mogelijkheid. Wij vinden het belangrijk dat wij deze stip op de horizon houden, niet om overal 200 km/u te rijden maar wel op bepaalde corridors. Dat is inderdaad meer dan de corridors die er nu al geschikt voor zijn. Wij willen dit graag in kaart gebracht zien.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een onderdeel van de railmap. Het is niet alleen een technisch hoogstandje; het is van meer zaken afhankelijk.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil hierover nog een vraag stellen. Zitten er wellicht financiële consequenties aan deze motie? Er staat

namelijk: hogere snelheden niet onmogelijk te maken. Stel dat wij deze motie steunen, betekent dat dan dat er financiële consequenties aan zitten?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, daar zitten grote consequenties aan.

De **voorzitter**: De staatssecretaris gaat verder met een reactie op de laatste motie.

Staatssecretaris **Mansveld**: De motie op stuk nr. 25 zie ik als ondersteuning van beleid. Ik heb al eerder aangegeven dat wij met de regionale vervoerders in gesprek zullen gaan over ERTMS. De motie is overbodig, want ondersteuning van beleid.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De staatssecretaris zegt in gesprek te gaan met de regionale vervoerders. Dat betreft een aanpassing van zowel het materieel als de infrastructuur in het kader van ERTMS. Klopt dat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het antwoord hierop is: ja. Als onderdeel van de railmap zullen wij spreken met de regionale vervoerders. Ik zei het al in mijn eerste termijn, ook zij zullen aanpassingen moeten doen om met ERTMS te kunnen rijden.

De heer **Bashir** (SP): Mijn motie over het stoppen van alle aanbestedingen wil ik aanhouden.

De **voorzitter**: Op verzoek van de heer Bashir stel ik voor, zijn motie (32707, nr. 19) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Gaat er nog iets met andere moties gebeuren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voor de goede orde: ik heb mijn motie ingetrokken. Ik wist het onderscheid tussen intrekken en aanhouden niet.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Hoogland (32 707, nr. 18) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wij trekken onze motie op stuk nr. 25 in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Dik-Faber (32 707, nr. 25) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit. Ik noem nu de toezeggingen.

- Voor de zomer van 2013 ontvangt de Kamer de resultaten van het onderzoek naar eventuele wijzigingen in de gebruiksvergoeding die NS aan de Staat betaalt voor de exploitatie van het hoofdrailnet.
- De staatssecretaris zegt toe dat zij het jaarverslag van ProRail voortaan met het jaarverslag van het ministerie aan de Kamer zal doen toekomen.
- De Kamer wordt met het volgende beheerplan van ProRail geïnformeerd over de wijze waarop achterstallig onderhoud wordt weggevoerd.
- De staatssecretaris zal overleg voeren met de minister van Financiën over het aandeelhouderschap van de Staat in NS en over de wijze waarop deze kwestie wordt betrokken bij de discussie over de spoorordering.

- Kort na het kerstreces ontvangt de Kamer nadere informatie over de mogelijke start van een pilot met betrekking tot kleinschalig onderhoud door ProRail.

De heer **De Rouwe** (CDA): Bij de vierde toezegging zou ik graag een termijn willen horen.

De **voorzitter**: Die toezegging betreft het overleg met de staatssecretaris van Financiën over het aandeelhouderschap.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet niet of en wanneer het rapport komt. Het is dus sowieso afhankelijk van het rapport van het ministerie van Financiën. Het gebeurt zo spoedig mogelijk daarna.

De **voorzitter**: Is het mogelijk dat de staatssecretaris daar in principe voor de kerst mee komt, en het de Kamer schriftelijk laat weten als dat niet gaat lukken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja.

De **voorzitter**: Dat is dan tot tevredenheid opgelost. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van dit notaoverleg. Ik dank de staatssecretaris, haar medewerkers, de belangstellenden op de tribune en uiteraard de Kamerleden.

Sluiting 12.45 uur.

Volledige agenda

1. *Aanbieding van het eindrapport van het Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor*
32 707-8 – Parlementair onderzoeksrapport d.d. 16-02-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
2. *Verslagen van openbare gesprekken door de commissie Tijdelijke commissie Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor*
32 707-10 – Parlementair onderzoeksrapport d.d. 16-02-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
3. *Rapport van externe onderzoekers in het kader van het Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor*
32 707-11 – Parlementair onderzoeksrapport d.d. 16-02-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
4. *Rapport van externe onderzoekers in het kader van het Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor*
32 707-12 – Parlementair onderzoeksrapport d.d. 16-02-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
5. *Bijlagenbundel bij het Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor*
32 707-13 – Parlementair onderzoeksrapport d.d. 16-02-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
6. *Kabinetsreactie op onderzoek Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor*
32 707-16 – Brief regering d.d. 08-06-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
7. *Aanbieding rapport Besteding spoorbudgetten door ProRail.*
32 707-4 – Brief regering d.d. 03-10-2011

- president van de Algemene Rekenkamer, S.J. Stuiveling*
8. *Reactie op AR-rapport inzake de besteding van spoorbudgetten door ProRail*
32 707-5 – Brief regering d.d. 11-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 9. *Resultaten van het onderzoek van de departementale auditdienst en de accountant van ProRail naar de besteding van budgetten door ProRail*
32 707-6 – Brief regering d.d. 28-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 10. *Lijst van vragen en antwoorden van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie Spoor over het rapport «Wissel op de toekomst»*
32 707-14 – Brief van lid/fractie/commissie d.d. 23-03-2012
Voorzitter van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, A.H. Kuiken (PvdA)
 11. *Internationale benchmark 2011 ProRail*
29 984-273 – Brief regering d.d. 25-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 12. *Onafhankelijk onderzoek naar snelheidsverhoging naar 160 km/u*
29 984-206 – Brief regering d.d. 25-11-2009
minister van Verkeer en Waterstaat, Eurlings C.M.P.S
 13. *Snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorwegnet*
29 984-165 – Brief regering d.d. 03-02-2009
minister van Verkeer en Waterstaat, Eurlings C.M.P.S
 14. *Nadere informatie over snelheidsverhoging op het spoor*
29 984-236 – Brief regering d.d. 27-10-2010
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 15. *Treinongeval op zaterdag 21 april 2012*
29 893-129 – Brief regering d.d. 23-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 16. *Aanbieding Concept-verbeterplan ProRail*
29 893-133 – Brief regering d.d. 04-05-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 17. *Aanbieding afschrift van de reactie op het onderzoeksrapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid inzake de treinbotsing nabij Barendrecht op 24 september 2009*
29 893-124 – Brief regering d.d. 11-10-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 18. *Veiligheidsrapportages 2011*
29 893-135 – Brief regering d.d. 09-07-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 19. *Toezending van de 24-uursrapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail.*
29 893-132 – Brief regering d.d. 26-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 20. *Nadere informatie over het treinongeval van zaterdag 21 april 2012*
29 893-130 – Brief regering d.d. 24-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
 21. *Reactie op rapport Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake treinongeval Stavoren dd. 25 juli 2010*
29 893-127 – Brief regering d.d. 29-11-2011

- minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus*
22. *Trendanalyse railveiligheid 2010*
29 893-121 – Brief regering d.d. 30-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
23. *Railveiligheid*
29 893-120 – Brief regering d.d. 20-06-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
24. *Voortgang van de implementatie van Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) en de effectiviteit van ATB-Vv*
29 893-126 – Brief regering d.d. 11-11-2011
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
25. *Stoptonend sein passage emplacement Utrecht*
29 893-131 – Brief regering d.d. 26-04-2012
minister van Infrastructuur en Milieu, M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus
26. *Verzoek inzake Roadmap ERTMS*
2012Z20234 – Brief regering d.d. 23-11-2012
staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, W.J. Mansveld