

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 728

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 22 juni 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 december 2016 inzake het bestuursakkoord over fietsparkeren bij stations (Kamerstuk 29 984, nr. 700);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2016 inzake beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 699);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 februari 2017 inzake beheer, onderhoud en vervanging van het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 712);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 februari 2017 inzake buitendienststelling van de Moerdijkbrug (Kamerstuk 29 893, nr. 210);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 februari 2017 inzake de voortgang Betuweroute (Kamerstuk 22 589, nr. 321);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 februari 2017 met antwoorden op vragen van de commissie over de voortgang Betuweroute (Kamerstuk 22 589, nr. 322);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 februari 2017 inzake trillingen spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 711);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 januari 2017 inzake het ILT-onderzoek Verbeteringen in het prestatiegericht onderhoud door ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 710);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 april 2017 inzake de prestaties van NS en ProRail 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 714);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 18 mei 2017 ter aanbieding van het jaarverslag en de jaarrekening van ProRail over 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 715);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2016 inzake de dienstregeling voor het hoofdrailnet 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 698);
- de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 mei 2017 inzake het adviesrapport van de Auditdienst Rijk over voorschotverlening spoorzone Delft (Kamerstuk 34 550 XII, nr. 75);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2017 inzake de wetgevingsagenda voor spoor en ov-wetgeving (Kamerstuk 29 984, nr. 717);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 juni 2017 ter aanbieding van de evaluatie Tijdelijke subsidieregeling stimuleren bundeling van goederenstromen voor vervoer op het spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 718);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 juni 2017 ter aanbieding van de 13de voortgangsrapportage over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) over de periode 1 juli 2016 tot 1 april 2017 (Kamerstuk 32 404, nr. 81);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 juni 2017 inzake de dienstregeling van NS voor 2017 en 2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 719);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over prestaties NS en ProRail 2016 (Kamerstuk 29 984, nr. 721);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2017 inzake de introductie IC Amsterdam-Brussel over de HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 497);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 16 juni 2017 inzake de prestaties op de HSL (Kamerstukken 29 984 en 22026, nr. 720).

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tijdink

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Jetten, Kröger, Laçin, Von Martels en Middendorp,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen, alle aanwezigen, de mensen die meekijken, de Kamerleden en natuurlijk de bewindspersoon met ondersteuning. We hebben vandaag voor de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu een algemeen overleg over Spoor. We hanteren een spreektijd van vier minuten per fractie in eerste termijn, met twee interrupties. Ik zal het strak houden. Als de leden netjes hun best doen, zal ik dat ook doen.

We zitten in een nieuwe opstelling. Dat zal even wennen zijn. Het wijst zichzelf. Er zijn twee spreekgestoelten. Ik start bij de heer Middendorp van de VVD.

U krijgt het woord en u kunt achter het spreekgestoelte plaatsnemen.

De heer Middendorp (VVD):

Voorzitter. Reizigers willen in alle vrijheid van a naar b, zittend, op tijd en tegen een goede prijs. Goederenvervoerders willen hun klanten kunnen bedienen en concurreren met andere vormen van vervoer. Kortom, het spoor is er voor de reiziger en de vervoerder, maar niet voor de gevestigde belangen, zoals die van ProRail, NS en de vakbonden. Een voorbeeld van hoe het niet moet, zagen we begin deze week, toen het NS-personeel staakte. Er doen voorstellen de ronde om een spitsheffing in te voeren. De VVD is tegen kale spitsheffingen op het spoor, net zoals zij daartegen is op de weg. Het kan niet zo zijn dat we de drukte in de treinen oplossen door de rekening bij de hardwerkende Nederlander te leggen, die om 8.30 uur op kantoor moet zijn. Want wat heeft NS tot op heden hier zelf aan gedaan? Welke mogelijkheden worden onderzocht, waarmee niet de rekening bij de reiziger wordt neergelegd?

De VVD wil dat NS meer doet met de beschikbare middelen om zijn prestaties te verbeteren. Het concessiesysteem is daarop gebaseerd, namelijk op prikkels en het nakomen van afspraken. Voor de VVD geldt dan ook: afspraak is afspraak op het spoor. Dat geldt ook voor de hsl, waar de reiziger ook gewoon veilig en op tijd wil rijden. De afspraak was «three strikes and you're out». Wat de VVD betreft mogen verbeterprogramma's daarvoor geen excuus zijn. Als NS de afspraken voor de derde keer niet haalt, wil ik graag met de Staatssecretaris vaststellen dat als NS zo onderpresteert, zij de motie-De Boer c.s. gaat uitvoeren. Ik wil graag een update over de marktverkenning. De kernvraag daarbij is of de hsl-aanbesteding gestart kan worden, als dat nodig is bij een derde strike. Bij het tariefmodel voor het goederenvervoer zijn voor de VVD de Nederlandse goederenvervoerders en hun klanten het kernpunt. De gebruikers, daar gaat het weer om. Ik wil graag weten wat de Staatssecretaris precies gaat doen als de Duitsers, zoals verwacht, hun tarieven verlagen.

Ik heb begrepen dat Duitsland geen leveringsverplichting heeft met betrekking tot zijn deel van de Betuweroute. Wat is de nieuwe geplande datum voor ingebruikname van dat deel? Wil de Staatssecretaris toezeggen dat zij de gevolgen van de vertraging op het derde spoor voor de Nederlandse zeehavens en de industrie gaat inventariseren, monitoren en delen met de Tweede Kamer, zodat we ernaar kunnen kijken welke gevolgen het heeft dat het derde spoor later geleverd wordt? Ik ben benieuwd naar de dialoog die nu gaande is tussen de Staatssecretaris en

Duitsland. Als zij in Duitsland op bezoek is en daar de vertraging ter sprake brengt, wat is dan de reactie?

Tot slot ga ik in op de operationele gang van zaken bij ProRail met betrekking tot beheer, onderhoud en vernieuwing. Er wordt gekeken naar een nieuwe wijze van planning en uitvoering. Wanneer zijn precies concrete resultaten en veranderingen te verwachten? Kan in het huidige onderzoek bekeken worden hoe het nieuwe proces zo vormgegeven kan worden dat er op korte termijn sneller knelpunten kunnen worden aangepakt? Vooral is mijn vraag wat we op het spoor zouden kunnen leren van de weg.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter. De economie trekt aan en de mobiliteit neemt toe. Willen we Nederland in beweging houden met zijn snelle, comfortabele van-deur-tot-deurreis en voldoende ruimte voor goederenvervoer, dan is het spoor daarbij een cruciale schakel. Gelukkig zien we dat de prestaties op het spoor de afgelopen jaren zijn gestegen. De klanttevredenheid van NS gaat de goede kant op, er is een frequentieverhoging aangekondigd voor het traject Amsterdam-Eindhoven en ProRail is klantgericht gaan werken voor goederenvervoerders.

Er zijn echter ook zorgen en aandachtspunten. Ik begin met de hsl. De problemen duren voort en de reiziger krijgt nog steeds niet het beloofde product. De tweede strike is een feit. NS is met een verbeteringsprogramma bezig. Ik heb de Staatssecretaris gevraagd om de boete voor NS om te zetten in investeringen voor de reiziger. Gaat het überhaupt lukken om de komende jaren met de huidige infra een goede prestatie neer te zetten, met de verschillende voltages, de spanningssluizen, gevoelheden voor wind et cetera? Wat is de rol van Infrasppeed daarin? Hoe stuurt de Staatssecretaris op Infrasppeed? Zijn de laatste tijd de KPI's (kernprestatie-indicatoren) voor Infrasppeed aangescherpt? Ziet de Staatssecretaris net als ProRail en NS verbeteringsmogelijkheden als het beheer en onderhoud van de hsl worden overgedragen aan ProRail? Een hsl-gerelateerde tegenvaller is het nieuws dat de snelle trein van Amsterdam naar Breda en Brussel wederom vertraging oploopt, dit keer door de software. Is er op tijd en voldoende druk gezet op Bombardier? Gaat deze trein rijden zodra de software voldoende is getest en niet pas bij een nieuwe landelijke wijziging in de dienstregeling? Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de wens van de gemeenteraad van Breda om tot die tijd vervangend vervoer te regelen, aangezien de reiziger al zo lang moet wachten op dat nieuwe product?

Er zijn zorgen over het beheer en onderhoud op de lange termijn. ProRail geeft al sinds 2012 aan daarvoor te weinig budget te hebben de komende jaren. De komende jaren gaan er alleen maar meer treinen rijden over ons spoor. Hoe houdt ProRail de benodigde infra overeind?

Ik ben blij dat de Staatssecretaris bezig is met een sectorbrede veranderopgave, maar we moeten wat D66 betreft daarbij kijken naar een aanpassing van het veiligheidsregime op het spoor. Er moeten meer kwaliteitsgerichte prestatieafspraken worden gemaakt met ProRail en door ProRail met de onderhoudsaannemers. Tegelijk moet de balans worden gehouden met hinder voor reizigers. Neemt de Staatssecretaris in die veranderopgave ook de dreigende tekorten voor voldoende gekwalificeerd onderhoudspersoneel mee? In hoeverre kijkt zij serieus naar de vraag of er op lange termijn voldoende financiële middelen beschikbaar zijn, of zoekt zij het alleen in andere oplossingen? Krijgt de Kamer nog een update over deze opgave voordat de beleidsprioriteitenbrief van I en M naar ProRail komt?

Als we massaal inzetten op fiets en ov, is dat ook dé manier om Nederland met de groeiende mobiliteit in beweging te houden. De fiets is niet alleen een belangrijk vervoermiddel van a naar b, maar ook bij het transport van en naar de trein. Met het bestuursakkoord fiets creëert de Staatssecretaris

financiële ruimte om enkele urgente knelpunten aan te pakken. Dat is super, maar niet voldoende. Is de Staatssecretaris met D66 van mening dat investeren in de fiets staand beleid is en dat zij in haar demissionaire rol bij de begroting voor het jaar 2018 kan zoeken naar extra ruimte om meer knelpunten op het gebied van de fiets aan te pakken?

De ov-fiets is ondertussen een ongekend succes. Hij is ontzettend populair en gaat bijna aan zijn eigen succes ten onder. NS heeft extra fietsen besteld en kijkt naar mogelijkheden om van de ov-fiets een open deelsysteem te maken. Ik heb begrepen dat De Nederlandsche Bank het niet toestaat om de ov-chipkaart te gebruiken als betaalmiddel voor de ov-fiets en andere fietsdeelsystemen. Is de Staatssecretaris daarvan op de hoogte? Is zij bereid om met De Nederlandsche Bank te bekijken hoe de ov-chipkaart op korte termijn wel kan worden ingezet als betaalmiddel in de van-deur-tot-deurreis?

Ik heb nog een klein punt over de dienstregeling van 2017. Op veel plekken heeft deze goed uitgepakt voor de reistijd van reizigers, maar met name in Dordrecht zijn reizigers hard geraakt. De reistijd richting het zuiden is fors toegenomen. Is de Staatssecretaris met D66 van mening dat dit ongewenst is gezien het grote achterland dat vanuit station Dordrecht wordt bediend? Is zij bereid om met NS in overleg te treden om voor de dienstregeling 2018 verdere verbeteringen door te voeren?

Vanwege de tijd heb ik niet stilgestaan bij het basisnet en de gevaarlijke stoffen, maar in juli hebben we weer een AO waarin we daarover uitgebreid zullen spreken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter. Aan mij de uitdaging om binnen de beperkte tijd van vier minuten een aantal onderwerpen aan de orde te stellen. Allereerst ga ik op de prestatie van NS en ProRail. Ik heb de brief over de prestaties van NS gelezen. Die roept vragen op. Er draait veel om zitplaatsgarantie, beschikbaar materieel en tekort aan treinen. De treinen zitten overvol en er is onvoldoende materieel, hoewel het CDA daar eerder voor gewaarschuwd heeft. Een van de oplossingen die NS zou kunnen treffen is samenwerking met andere vervoerders. Waarom gebeurt dat niet? Ik wil dat duidelijk maken met een concreet voorbeeld. De lijn Zwolle-Leeuwarden gaat uit van vier treinen per uur, waarvan NS er drie levert. Arriva heeft zijn hulp aangeboden. De vierde trein zou met die hulp kunnen rijden, maar NS heeft dat aanbod uiteindelijk afgewezen omdat NS eiste dat een eigen machinist de trein van Arriva zou besturen. Het gevolg is dat er geen oplossing is, geen vierde trein en geen uitbreiding van de capaciteit. En dat om principiële redenen. Waarom staat de reiziger niet op nummer één?

Speelt dit aspect van capaciteitsuitbreiding door samenwerking op meer trajecten? Het CDA is ervan overtuigd dat door samenwerking met de regionale vervoerders meer capaciteit te genereren valt, maar dat veronderstelt wel dat NS de ruimte daartoe biedt en dus toelaat dat andere vervoerders op de trajecten gaan rijden. Technisch kan het, als de ruimte benut wordt die nu in de dienstregeling bestaat. Maar NS lijkt niet erg te willen. We hebben geen signalen dat de regionale spoorbedrijven niet willen meewerken, maar als dat wel het geval is, dan geldt voor die bedrijven natuurlijk hetzelfde. Wil de Staatssecretaris in dergelijke gevallen een stevig gesprek met de Nederlandse Spoorwegen aangaan? Als de reiziger echt op nummer één staat, dan moet hiervoor een oplossing komen. Dan zouden alle spoorbedrijven daar toch hun medewerking aan moeten verlenen en zou toch alles op alles gezet moeten worden om de reiziger vervoerd te krijgen, ongeacht de kleur van de trein of de vraag of dat gerealiseerd wordt met een eigen machinist of met een van Arriva of een andere vervoerder?

Punctualiteit blijft een punt waarvoor we aandacht willen vragen. De regionale vervoerders zijn verplicht om per lijn aan te geven wat de

punctualiteit was. Het jaarverslag van de Nederlandse Spoorwegen vermeldt niet welke prestaties per lijn geboekt zijn. Het cijfer is een totaalresultaat, waarbij alle plussen en minnen van de individuele lijnen bij elkaar opgeteld zijn. Zo krijg je dus geen zicht op de prestaties per lijn en is dus ook onduidelijk hoe het er bijvoorbeeld op de drukste lijnen werkelijk aan toe gaat met de punctualiteit. Door meer inzicht per lijn ben je ook beter in staat om te zien waar goed en minder goed gepresteerd wordt en waarop je dus moet sturen voor verbetering. NS zegt op pagina 9 van zijn jaarverslag: «We willen transparant zijn over onze prestaties omdat dit past bij onze maatschappelijke positie.» Dan zou er toch ook geen bezwaar moeten bestaan tegen het inzichtelijk maken van de prestaties per lijn? Zo kunnen de Kamer, de reiziger en de belastingbetaler inzicht krijgen in de daadwerkelijke prestaties van NS. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat de punctualiteitsgegevens gewoon openbaar moeten worden? I en M heeft die gegevens. Kom maar op met die gegevens. Ik voel een motie aankomen. De Staatssecretaris heeft in elk geval inzicht in die gegevens. Is zij bereid om die gegevens openbaar te maken in het kader van parlementaire controle en het reizigersbelang? Ik ga in op hsl en de three strikes out. Voor de hsl is een verbetertraject ingezet nu de tweede strike out geboekt is. Dat traject komt erop neer – ik citeer de Kamerbrief – «dat via een marktverkenning wordt onderzocht of samenwerking met een derde partij kan helpen om de prestaties te verbeteren.»

De voorzitter:

Komt u tot een afronding, mijnheer Von Martels?

De heer Von Martels (CDA):

Ik zei al dat het een uitdaging was om binnen de vier minuten te blijven. Ik ben bang dat dit niet helemaal gaat lukken.

De voorzitter:

U zit er al een beetje overheen. Maakt u uw zin af.

De heer Von Martels (CDA):

Alleen die zin of het onderwerp «hsl»? Dan heb ik nog een paar punten, maar die kan ik ook later tijdens het overleg inbrengen. Dat is wel jammer natuurlijk, maar ik snap de druk die op mij wordt gelegd. Ik zal het hsl-verhaal afmaken.

De voorzitter:

U kunt nog één zin afmaken. Daarna ronden we echt af.

De heer Von Martels (CDA):

Dan heb ik de onderwerpen «verbetering van stations», «NS betaalt Belgische spoorweginvervoer gevaarlijke stoffen» en «de trein van Weert naar Antwerpen» helaas niet aan de orde kunnen stellen. Jammer.

De voorzitter:

Dit gaan we niet doen. U bent nu door uw tijd heen.

Het woord is aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. De NS voelt voor veel medewerkers als familie. Letterlijk zelfs, want het komt vaak voor dat meerdere generaties van dezelfde familie bij NS werken. Als je dan het gevoel hebt dat jouw bedrijf en jouw werk onder druk komen te staan, dan kom je in actie. Het is logisch dat treinpersoneel het werk veilig en goed wil doen. Dit betekent bijvoorbeeld dat je daarvoor met z'n tweeën op een dubbeldekker moet staan. Het is logisch dat je niet wilt dat de reistijd naar je werkplek ineens enorm

toeneemt omdat jouw werkgever kantoren in de regio wil sluiten. Als je knieën of je heupen op zijn van het werken op de trein, is het logisch dat je bij jouw bedrijf wilt blijven werken, bijvoorbeeld in de horeca of retail. Al deze punten liggen al een hele tijd op tafel, maar na maanden van onderhandelingen en ultimatus is het logisch dat de maat vol is en het personeel actie gaat voeren en gaat staken. Dat is het laatste redmiddel dat deze mensen nog hebben. Ik heb in mijn rol binnen de FNV maanden mogen staken met schoonmakers en heb tientallen acties gevoerd met jongeren. Ik wil ook de VVD meegeven dat staken geen feestje is. Het vergt heel veel moed om te gaan staken, vooral als je zo veel van je eigen bedrijf houdt. De NS-werknemers die deelnemen aan deze estafettestaking denken daarnaast altijd aan de reiziger.

De voorzitter:

Mijnheer Laçin, u hebt een interruptie van de VVD. Dit was natuurlijk een beetje uitlokking.

De heer Middendorp (VVD):

Ik begrijp dat het geen feestje is. Staken is een grondrecht. Dat is een groot goed. Volgens mij zijn we het daarover eens. Maar ik denk dat we, voordat we bij het laatste redmiddel zijn, misschien wat langer moeten doorpraten over publieksvriendelijke acties en allerlei andere zaken die men zou kunnen doen voordat dit grondrecht, dat geen feestje is, in actie komt. Zo kijk ik ertegen aan. Daarbij merk ik op dat er 's avonds, op dezelfde dag dat er gestaakt is, meer vertraging is geweest door allerlei problemen aan de wissels door de warmte, dus ook het instrument zelf moet heel specifiek worden ingezet.

De voorzitter:

Dat is niet echt een vraag, maar u kunt erop reageren, mijnheer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dat staken een grondrecht is, daar zijn we het zeker over eens. Het moment van het inzetten van dit instrument bepaalt de vakbond. Zoals ik in mijn bijdrage al zei, wordt er al maandenlang gesproken over dit onderwerp. Er is onderhandeld en er zijn gesprekken gevoerd. Op een gegeven moment is voor dit instrument gekozen door de vakbond. In die zin heb ik daar respect voor. Het is het recht van de vakbond, en vooral van de werknemers die het doen. En ja, die avond was er heel veel last. Ik denk dat de FNV er bewust voor kiest om de acties klein te houden, maar dat is een inschatting.

De heer Middendorp (VVD):

Het gaat ons erom wanneer dat moment gekozen wordt. Daarover zijn we het niet eens. Ik denk dat de FNV beter nog even had kunnen wachten.

De heer Laçin (SP):

Daarover verschillen we zeker van mening.

De heer Jetten (D66):

Even los van het stakingsrecht, de heer Laçin noemde een aantal punten waarom de FNV in actie komt. Het gaat met name om reistijden naar de werkplek en personeel op de trein. Ik denk dat we elkaar daarop wel vinden. De FNV staakt echter ook om twee andere redenen. Ik wil even checken in hoeverre de heer Laçin die steunt. De eerste reden is het niet verkopen van winkels en de tweede reden is het niet meedoen aan aanbestedingen op regionaal spoor. NS faseert een aantal winkels uit omdat de Kamer wil dat NS zich focust op de kerntaak en NS doet niet mee aan de aanbestedingen op het regionale spoor omdat NS onder meer in Limburg heel grote fouten heeft gemaakt. Daar was sprake van fraude.

Is de SP met mij van mening dat staken om die redenen echt niet op zijn plaats is?

De heer **Laçin** (SP):

Het gaat inderdaad om twee punten. Wat betreft het uitbesteden van de winkels zijn er heel veel zorgen bij de FNV over de arbeidsvoorwaarden van de mensen die nu in de winkels werken en die nu dus onder de NS-cao vallen. Straks kunnen zij onder een slechtere cao komen te vallen. Daarnaast zijn er zorgen over het wegvallen van arbeidsplaatsen. Die zorgen deel ik met de FNV. Over het niet meedoen aan concessies in de provincie, om het zo te zeggen, zijn afspraken gemaakt in deze Kamer. Die gelden tot 2019. Dat gaat ook ten koste van arbeidsplaatsen. In die zin deel ik zeker de zorgen van de FNV. Wij kunnen elkaar zeker vinden in het feit dat daar in deze Kamer afspraken over gemaakt zijn. Of dat de juiste afspraken zijn, daar heb ik mijn twijfels over.

De heer **Jetten** (D66):

De meeste medewerkers in de winkels vallen nu al onder een andere cao dan de conducteur op de trein. We moeten dat onderscheid goed blijven maken. Ik ben blij dat de SP erkent dat het goed is dat NS zich nu focust op zijn kerntaak, namelijk reizigers snel en comfortabel vervoeren van a naar b op het hoofd railnet. Ik geef de SP mee dat als je bezig bent met de verbetering van de prestaties en de klanttevredenheid, nu staken echt desastreus is voor het imago van NS. Dat helpt NS op langere termijn niet. Als de heer Laçin wil dat NS op de lange termijn een goede Nederlandse vervoerder is, moet je nu rust creëren en werken aan die kerntaak. Is hij dat met mij eens?

De **voorzitter**:

Ik verzoek u om de interrupties vanaf nu iets korter te maken. Echt vragen en antwoorden.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben het niet helemaal met de heer Jetten eens. NS heeft op dit moment een goede uitstraling naar buiten. Het gaat steeds beter. Met de klanttevredenheid gaat het steeds beter. In die zin gaat het allemaal goed, gaat het steeds beter. Het gaat nog niet perfect, maar wel beter. Op het moment dat er uitgelegd wordt aan het publiek waarom er actie wordt gevoerd – dat zeg ik ook uit eigen ervaring – heeft de reiziger sympathie daarvoor. Dat heb ik ook gezien in verschillende interviews die ik heb mogen zien afgelopen maandag. Actievoeren wil helemaal niet zeggen dat NS in een slecht daglicht komt te staan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, mijnheer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. De NS-werknemers die deelnemen aan de staking denken altijd aan de reiziger. Zij doen dagelijks hun uiterste best om de reiziger zo comfortabel mogelijk van a naar b te vervoeren. Daarom vind ik het ongepast dat we kritiek leveren op de stakers en het stakende treinpersoneel. Zij maken zich zorgen over hun werk en hun toekomst. Dat is hun goed recht.

Niet alleen het personeel heeft een sterke verbondenheid met NS, maar ook het kabinet: de Staatssecretaris is inmiddels stelselverantwoordelijke als het gaat om het ov en de Minister van Financiën is de enige aandeelhouder. Wat heeft het kabinet in deze twee rollen gedaan om dit conflict op te lossen? Welke stappen ziet de Staatssecretaris nog voor zich?

Om dit punt af te sluiten, wil ik het hebben over het omnummeren van treinen door NS. Door treinen een ander ritnummer te geven heeft NS

besmette treinen, die eigenlijk niet zouden moeten rijden door de staking, toch laten rijden. Heeft NS hiermee aan stakingsbreken gedaan? Zo ja, welke gevolgen heeft dat?

De Staatssecretaris heeft boetes opgelegd aan NS en ProRail. Het opleggen van boetes met de verwachting dat er dan wel beter gepresteerd wordt, is raar, helemaal als niet inzichtelijk is hoe het geld weer terugkomt bij de reiziger. Maar goed, daar is ooit een meerderheid voor geweest in deze Kamer. Het «three strikes out»-principe is de wereld op zijn kop en gaat wat de SP betreft te kort door de bocht. Alle experts, technici en machinisten die ik heb gesproken vertellen mij hetzelfde verhaal. Het is onzin om te denken dat een nieuwe vervoerder het zo veel beter gaat kunnen. Daarvoor is de infrastructuur, zoals de heer Jetten al benoemde, immers veel te complex. Willen we echt een verbeteringsslag maken, dan moet er echt geïnvesteerd worden. Het is prima dat de Staatssecretaris zegt de keuzes daarin aan een volgend kabinet te laten, maar tegelijk verbindt zij wel allerlei voorwaarden aan prestaties die ernstig lijden onder de niet toereikende infrastructuur. Het is toch een beetje alsof je een weg openbreekt en vervolgens niet wilt accepteren dat auto's niet door kunnen rijden. Ik wil weten wat de Staatssecretaris hiervan vindt.

Tot slot kom ik te spreken over het goederenvervoer, specifiek het vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied. Doordat het project voor het derde spoor de komende jaren nog niet klaar is, zal het naar verwachting een probleem zijn waarover we het nog vaker gaan hebben in de Kamer. Uit de laatste cijfers blijkt dat zowel op het traject Deventer-Duitse grens als op het traject Breda-Duitse grens een structurele overschrijding van het risicoplaafond plaatsvindt. Welke maatregelen neemt de Staatssecretaris om de overschrijding te bestrijden? Kan de pot met 20 miljoen ten behoeve van vervoerders die omrijden, ingezet worden voor omgevingsmaatregelen?

De voorzitter:

Uw laatste zin, mijnheer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat gemeentebesturen steeds op de hoogte worden gehouden? Zij zijn immers vaak het eerste aanspreekpunt voor bezorgde omwonenden van een spoorlijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Er staan veel stukken op de agenda. Er zijn wat oudere stukken bij, maar er is ook veel actualiteit. Kort wil ik het hebben over de voortgang van de fietsenstallingen bij stations, de HSL-Zuid, goederentreinen en internationale treinen.

Om met de fiets te beginnen, GroenLinks is erg blij met de succesvolle aanpak van het enorme tekort aan stallingsplaatsen bij de stations. De trein werkt alleen goed als je bij het station kunt komen. Dat gaat het best en het goedkoopst per fiets. Het volgende kabinet moet de langetermijnagenda hiervoor maken en financiering vinden voor ons aandeel in de kosten, maar er is nog geen kabinet. Kunnen we wel voor de begroting van 2018 een financiële overbrugging verwachten zodat het project niet stopt?

Ik dank de Staatssecretaris voor de brief en de beantwoording van de vele vragen over de hsl. De vraag die bij ons blijft leven is of het uitdelen van boetes en de dreiging van competitie echt de beste manier zijn om tot een verbetering voor de reiziger te komen. Of is dit nu eenmaal hoe het systeem en de verleende concessie werken? De oorzaken van de meeste vertragingen lijken immers niet bij onwil van NS en ProRail te liggen, maar bij de technische complexiteit van deze lijn, die indertijd niet door NS is gebouwd, maar door Rijkswaterstaat, en die vol zit met technische

compromissen. Daarbij helpt geen boete, maar een verbouwing. Deelt de Staatssecretaris deze analyse? Heeft zij een indicatie welk deel van de vertragingen komt door de infrastructurele beperkingen van de rails zelf en welk deel door NS en ProRail aan te pakken is? Hoe ligt die verhouding?

Mijn ervaring als moeder is dat dreigen met straf alleen zinvol is als je uiteindelijk ook van plan bent om die straf echt uit te voeren. Maar met de huidige infrastructuur zie ik niet hoe een andere aanbesteder het per se beter zou kunnen doen. We zijn wel blij met de 60 miljoen, maar dat bedrag is, zoals de Staatssecretaris aangeeft, meer voor de lange termijn en niet genoeg.

De heer **Middendorp** (VVD):

Mijn ervaring als vader is dat je als je afspraken maakt, die alleen voor de lange termijn kunt houden met de kinderen als zij zich aan die afspraken houden. Deelt mevrouw Kröger de ervaring dat je, als je zo'n afspraak maakt, die ook echt moet nakomen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wellicht hebben VVD'ers en GroenLinkers andere opvoedstijlen. Dat zou zo kunnen zijn. De vraag is in welk kader je afspraken maakt. Op het moment dat je in het eindtraject een straf hebt die je eigenlijk niet van plan bent uit te voeren omdat je weet dat die straf de situatie niet beter maakt en wellicht zelfs verslechtert, is de vraag of je die straf boven de markt moet hangen.

De heer **Middendorp** (VVD):

Waarom neemt GroenLinks aan dat wij afspraken hebben gemaakt die we niet van plan zijn om uit te voeren? Voor de VVD geldt juist dat we wel van plan zijn om die uit te voeren. Daarbij merk ik op dat er ook een verschil moet worden gemaakt tussen boetes en de aanbesteding. Dat zijn twee heel verschillende dingen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, maar de uiteindelijke straf die nu boven de markt bungelt is dat het wordt aanbesteed aan een andere partij. Aangezien een groot deel van de vertragingen lijkt te komen door infrastructurele beperkingen, is de vraag of dat daadwerkelijk een oplossing is. Maar goed, dat is ook mijn vraag aan de Staatssecretaris: in hoeverre kan zij een inschatting maken hoeveel van die vertragingen daadwerkelijk aan te pakken zijn door de partij die het uitvoert of in hoeverre het zit in de infrastructurele beperkingen?

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De 60 miljoen die nu is toegezegd, geldt voor de middellange termijn en is wellicht niet genoeg om de problemen aan te pakken. De vertragingen zullen waarschijnlijk nog wel even blijven. Aangezien het systeem boetes en aanbestedingen voorschrijft, kunnen we het debat van volgend jaar eigenlijk nu al voeren. ProRail en NS kunnen de technische problemen immers onmogelijk binnen een paar maanden verhelpen, is onze inschatting. Onze vraag is dan ook of het huidige systeem echt in het belang van de reiziger is.

In lijn daarmee vragen we ons ook af wat de gevolgen zijn van de nieuwe klant op de hsl: de Eurostar naar Londen. Wij zijn heel erg voor een snelle trein naar Londen en hopen dat er veel meer en frequenter andere internationale treinen gaan rijden, maar de vraag is wel of de huidige infrastructuur hierop ingericht is en wat de gevolgen zijn voor de hsl.

Amsterdam-Londen is niet onze enige ambitie. GroenLinks kijkt met grote zorg naar de almaar uitdijende vliegvelden Schiphol, Lelystad en Zestienhoven. Als reiziger in Europa heb je op dit moment ook haast geen andere keuze dan vliegen. GroenLinks zou graag in afwachting van bijvoorbeeld de ontwikkeling van de hyperloop meer en betere nachttreinen naar grote Europese bestemmingen zien. In het licht van de klimaatafspraken van Parijs moeten we een reëel alternatief hebben voor het vliegtuig. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om de nachttreinen in Europa verder te stimuleren? Zou de Staatssecretaris hiervoor met een verkenning kunnen komen?

De Staatssecretaris stuurde een brief over het beëindigen van het subsidieprogramma bundeling goederenstromen. De inhoud van deze brief was ietwat summier. Als een subsidieregeling niet werkt, moeten we ermee stoppen, maar we zien heel graag meer goederenvervoer via het spoor en minder over de weg. Waarom werkte deze subsidieregeling niet? Wat zijn de mogelijkheden om op een andere manier, via een ander programma het goederenvervoer verder te stimuleren?

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Als sinds het eerste paarse kabinet, dat de splitsing van NS en ProRail doorzette, wordt geklaagd over de chaos op het spoor. De PVV denkt weleens: hadden we het maar zo gelaten, dan hadden we nu misschien niet de problemen gehad die we nu wel hebben. Of het nu blaadjes op het spoor zijn, een paar sneeuwvlokjes of, zoals afgelopen week, oververhitte sporen, NS en ProRail hebben altijd wel een excuus om de trein niet te laten rijden. Bovendien, oververhitte sporen bij 30°C? Hoe doet men dat dan in de rest van Europa, waar het veel warmer is? In ieder geval kunnen we, vooruitlopend op het debat van vanmiddag, nu al vaststellen dat NS en ProRail niet klimaatproof zijn.

Zoals gezegd wordt bij de eerste de beste windvlaag al een uitgekledede dienstregeling ingezet, zogenaamd om de reizigers beter te bedienen. Maar volgens de PVV is het louter bedoeld om de eigen prestatie-indicatoren op te poetsen. Vooraf geschrapte treinen in een uitgekledede dienstregeling worden namelijk niet zwaarder meegewogen dan een trein die vijf minuten vertraging heeft, terwijl de reiziger er juist wel bij gebaat is als een trein gewoon rijdt, al is het maar met een paar minuutjes vertraging vanwege het slechte weer. Hoe denkt de Staatssecretaris hierover en wat vindt zij ervan om de prestatie-indicatoren waarop NS en ProRail beoordeeld worden, zwaarder te laten wegen vanuit het reizigersperspectief? Dat wil zeggen: géén trein telt het zwaarst, een trein met vertraging telt iets minder zwaar, een zitplek telt nog iets minder zwaar. Volgens mij krijgen we dan een veel reëler beeld van de manier waarop reizigers de dienstverlening van NS ervaren. Ook zou de beoordeling van NS door een onafhankelijke partij gedaan moeten worden en niet door NS zelf. De regionale vervoerders doen dat al jaren en hebben daardoor een beter inzicht gekregen in de wensen van klanten. Wil de Staatssecretaris dit aan NS opdragen?

Een andere puinhoop die we van het tweede paarse kabinet geërfd hebben, is de hsl. Deze miljarden verslindende spoorlijn had er in de eerste plaats nooit moeten komen. Voor dat geld hadden we beter een A3 kunnen aanleggen. Daarvan hadden veel meer mensen plezier gehad. De slechte prestaties op de hsl verbazen de PVV dan ook niet. De grootste zorg die wij hebben wat betreft de hsl, is hoe we ervoor zorgen dat de financiële schade voor de belastingbetaler niet nog groter wordt. De Staatssecretaris geeft in antwoord op de feitelijke vragen aan dat zij er pas in 2019 over wil nadenken. Dat is veel te laat. Het is namelijk vrij aanneemelijk dat ook dit jaar weer boetes worden opgelegd vanwege de prestaties op de hsl. Sterker nog, de topman van ProRail gaf al aan dat die boetes alvast geschreven kunnen worden. Volgens het «three strikes out»-principe houdt dit in dat dit de derde slag is. Dit jaar moet er dus al

gewerkt worden aan een voorstel aan de Kamer hoe het verder moet met de hsl. Doormodderen op de huidige weg of het hele traject weg laten roesten, alles is daarbij mogelijk. Dat zou doorgerekend moeten worden. Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Ten slotte ga ik in op het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). De PVV heeft hier weinig vertrouwen in, temeer daar bij typisch Hollands winterweer, herfstweer of zomerweer NS al bij voorbaat de helft van de treinen schrapt, zoals ik al eerder aanhaalde. Eigenlijk kan NS alleen in de lente goed presteren, maar ook dan komt het vaak voor dat een intercity langzaam moet rijden omdat er een stoptrein of goederentrein voor zit. Kortom, met het PHS kan het technisch en op papier mogelijk zijn om zes treinen per uur op volle snelheid achter elkaar te laten rijden, maar kan de Staatssecretaris garanderen dat dit in de praktijk niet ertoe leidt dat we op een soort slakkenspoor achter elkaar aan sukkelen?

De voorzitter:

Ik schors de vergadering voor exact vijf minuten opdat de Staatssecretaris haar beantwoording kan voorbereiden.

De vergadering wordt van 10.34 uur tot 10.40 uur geschorst.

De voorzitter:

De Staatssecretaris is zover. Dan geef ik haar het woord voor haar beantwoording in eerste termijn.

De leden mogen maximaal twee keer interrumperen. Ze kunnen dat doen via de microfoon die voor hen staat of eventueel achter het spreekgestoelte. Het is misschien wel zo aardig om dat een keer te proberen. Dit is tenslotte een pilot.

Staatssecretaris Dijksma:

Voorzitter. Toen ik hier vanochtend kwam, dacht ik: zo, dit heb ik nog niet eerder meegemaakt. Alles wordt anders.

Misschien is het goed als ik aangeef op welke wijze ik de vragen wil beantwoorden. Dan weten de leden ongeveer bij welk blok ze welk antwoord kunnen verwachten. Ik wil eerst in bredere zin iets zeggen over de prestaties op het spoor. Daarin zou ik graag ook het hete hangijzer van de hsl willen meenemen. Vervolgens is er een blokje met antwoorden op het terrein van beheer en onderhoud. Daarna komt alles aan bod wat met goederenvervoer en de Betuweroute te maken heeft. Ten slotte zal ik een aantal vragen beantwoorden die ik wat oneerbiedig – dat is de Kamer van mij wel gewend – in het blok «overig» heb geplaatst. Dat blok gaat over de nachttreinen, de ook voor mij zeer belangrijke fiets en het thema spitsheffing. Dat haal ik er toch even uit, want ik vind dat wel mooi. Dat heeft natuurlijk ook iets te maken met de prestaties en alles wat daarbij speelt.

De voorzitter:

Dit is een procedureel punt. Ik stel voor dat de Kamer aansluit op deze indeling.

Staatssecretaris Dijksma:

Ik ga beginnen met de staking. De heer Laçin hoeft zich dus geen zorgen te maken.

De voorzitter:

Ik denk dat het een goed idee is om het per onderwerp af te ronden. Dan bekijken we of er vragen zijn naar aanleiding van die vier blokken.

Staatssecretaris Dijksma:

De heer Laçin zei: niemand houdt van de NS. Hij zei dat mensen binnen het bedrijf voelen dat er niet voldoende feeling is met het bedrijf. Daar begon hij zijn bijdrage mee. Zei u dat niet, mijnheer Laçin? Dan moet u het nog een keer zeggen.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, daar begon ik mijn bijdrage niet mee. Ik zei dat de NS voor veel werknemers als familie voelt. Veel medewerkers houden dus juist heel erg veel van de NS.

Staatssecretaris **Dijkzma**:

Dat laatste is zeker zo. De medewerkers houden veel van de NS. Dat wil ik absoluut onderschrijven.

Het valt mij wel op dat debatten over de Nationale Spoorwegen – de geel-blauwe vogel, zou je kunnen zeggen – altijd op net iets andere wijze worden gevoerd dan debatten waarbij we die andere blauwe vogel, KLM, in beeld hebben. In de bijdragen van de Kamerleden hoor ik dan eigenlijk alleen maar: Staatssecretaris, verdedig hen! Als het over de NS gaat, is de benadering toch heel anders. Dat valt mij na anderhalf jaar debat elke keer opnieuw op. De vraag is vooral: hoe komt dat nou? Ik ben daar nog niet helemaal achter, moet ik eerlijk zeggen. Als ik het antwoord wist, had ik het nu gegeven. Maar het valt mij wel op. Ik vind het ook jammer, want wat er gebeurt op het Nederlandse spoor en de prestaties die er geleverd worden, zijn vaak heel erg goed, ook in vergelijking met de landen om ons heen. Dat is niet altijd zo; er zijn ook een aantal grote problemen. Daar gaan we het zo nog over hebben. Maar de prestaties zijn over het algemeen heel goed. Het andere goede nieuws is dat steeds meer mensen gebruik willen maken van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer groeit dus. Het is druk, niet meer alleen op de weg, maar ook op het spoor.

Om een lang verhaal kort te maken: ik ben geen voorstander van een spitsheffing op het spoor. De gedachte daarachter is heel simpel: je wilt mensen verleiden om bijvoorbeeld in de spits over te stappen van de weg op het openbaar vervoer. Dan is het niet heel logisch – ik druk mij nu voorzichtig uit – om hen daar vervolgens te verblijden met een spitsheffing. Ik vind het interessanter om bijvoorbeeld te gaan experimenteren met nog verdergaande kortingen in de daluren. Een alternatief is het inzetten van meer materieel. Dat blijkt altijd een beproefd middel, en het werkt. Maar dan moet je wel goed plannen, en we hebben de afgelopen tijd gezien dat het soms lastig is om te voorspellen wat de groeistromen in het openbaar vervoer precies met zich meebrengen.

Ik kom op de stakingen. Ik zal als sociaaldemocraat echt de allerlaatste zijn om het recht op staken ter discussie te stellen. Dat ga ik dus niet doen, maar ik vind het in dit geval wel echt onverstandig. Waarom? Allereerst zijn de discussiepunten waar men mee naar voren komt voor een deel punten die met ons, met de Minister van Financiën en met mij, zijn gedeeld en die ook verstandig zijn. De heer Jetten zei het het meest treffend: het is belangrijk om de kwaliteit en de prestaties van het spoorbedrijf verder te verbeteren, en daarvoor is focus nodig. We zullen de mensen die bij het spoor werken dus eerder nodig hebben op het spoor zelf en daaromheen dan in de winkels waar ze hamburgers staan te bakken. Dat heeft gewoon minder te maken met de corebusiness van het bedrijf. We moeten zeker goed letten op het behoud van banen, maar het openbaar vervoer groeit. Naar mijn idee zullen er juist in de komende jaren dus weer meer mensen nodig zijn. Dat hoeft niet per se in al die winkeltjes te zijn; dat kan ook heel goed bij het bedrijf zelf zijn.

Een tweede punt is het regionaal aanbesteden. Dat is natuurlijk afgesproken naar aanleiding van een zaak, die overigens nog niet helemaal ten einde is, waarbij gewoon sprake was van fraude. Je moet als grootbedrijf dat meedingt met het hoofdrailnet in the pocket wel echt

voorzichtig zijn in je operaties buiten het hoofdrailnet. Het is dus logisch dat NS kiest voor een focus op het hoofdrailnet en eerst de evaluatie van zijn prestaties in 2019 afwacht voordat het weer een verdere stap zet. Dat heeft men ook met bijvoorbeeld de ondernemingsraad besproken. Het valt ook op dat bijvoorbeeld het CNV en mijn vrienden – ik ken ze goed – van de VVMC (Vakbond voor Rijdend Personeel) deze acties niet steunen. Er is dus geen sprake van een massieve actie. Als de mensen die bij de Nederlandse Spoorwegen werken hun punt willen maken, moeten ze dat doen, want dat is iets tussen werkgever en werknemer en dat is hun goed recht. Maar als ze daar steun en draagvlak voor willen creëren, is out of the blue beginnen met acties die reizigers in de spits een-op-een treffen het onverstandigste wat ze kunnen doen. Dat is gewoon niet zo handig. Ik heb er verder geen grootse en meeslepende mening over, want ik sta erbuiten, maar ik vind er wel wat van, en dit is wat ik waarneem. Als waarnemer op een wat grotere afstand zeg ik: jongens, volgens mij waren jullie nog lang niet uitgesproken en kan ook de ondernemingsraad hier een goede rol in vervullen. Laten we dit nou op z'n Nederlands oplossen aan tafel, in plaats van reizigers op spitsmomenten met stakingen te confronteren. Al zijn ze in werkelijkheid misschien niet eens zo effectief, ze veroorzaken van tevoren een hoop onrust voor reizigers die afhankelijk zijn van de trein. Neem bijvoorbeeld mensen die met de trein naar Schiphol willen. Die zeggen dan: misschien moet ik toch maar met de auto gaan. Dat gebeurde in mijn familie. Dan denk ik bij mezelf: hè, wat jammer.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Laçin wil reageren op dit onderwerp.

De heer Laçin (SP):

Ja, ik wil kort reageren. Dank voor het antwoord. Ik wil om te beginnen zeggen dat de acties niet out of the blue komen. Er wordt al maandenlang gesproken over deze punten. Het is dus niet zo dat de FNV-bestuurders wakker werden en dachten: laten we vandaag maar eens actie gaan voeren. Het is een maandenlang traject geweest. Mijn tweede punt gaat over de winkels. Die gelden voor heel veel medewerkers die op de trein werken ook als uitwijkmogelijkheid. Ze kunnen daarnaar uitwijken als ze last krijgen van hun knieën of heupen als gevolg van alle stoten die ze krijgen door de wissels van de treinen. Het gaat dus niet alleen om de winkels zelf, maar ook om de verbreding, om de uitwijkmogelijkheid voor medewerkers die iets anders moeten gaan doen. In die zin vind ik dat ook ontzettend belangrijk. Wat vindt de Staatssecretaris daarvan?

Staatssecretaris Dijkema:

Dat vind ik ook belangrijk, maar er zijn zo veel dingen binnen het bedrijf zelf en binnen de corebusiness waarbij die mensen ook een plek kunnen krijgen. Ik noem de servicebalies, de reizigersinformatie en al die andere backofficekwesties. Ik wil nu niet chef bedrijfsvoering van de NS zijn, maar ik zie zelfs op afstand allemaal mogelijkheden om mensen perspectief te bieden. En we stellen vast dat het openbaar vervoer groeit. Er gaan dus geen banen weg; er komen juist banen bij, maar soms wel op andere plekken dan eerder. Dan is het aan een goede werkgever om ervoor te zorgen dat de mensen die hij in huis heeft mobiel blijven en als dat kan op een andere plek weer perspectief vinden. Mijn indruk is dat het bedrijf dat ook doet.

De heer Laçin (SP):

Het is goed dat de Staatssecretaris alle mogelijkheden benoemt, maar wij vinden dat de winkels, waar de afgelopen jaren miljoenen in zijn geïnvesteerd en die nu ook winstgevend zijn, ook tot het bedrijf behoren. Zoals de

Staatssecretaris zei, is hamburgers bakken niet de corebusiness van de NS, maar dat wil niet zeggen dat het er niet bij kan horen. Dat gaat nu al een tijd goed. Het is winstgevend. Ook met de mogelijkheden om uit te wijken die de Staatssecretaris noemde, vinden wij dus dat het onderdeel van de NS moet blijven.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik vind dit politiek gezien de verkeerde strijd. Ik kan me voorstellen dat je als NS-medewerker niet wilt dat je baas de zeggenschap over het station kwijtraakt. Daarmee kun je namelijk de atmosfeer en de service voor reizigers beïnvloeden. Maar dat is echt iets anders dan de vraag of iedereen binnen het bedrijf ook moet kunnen doorschuiven naar de hamburgerketen. Dat is in mijn ogen echt een afgeleide. De echte discussie binnen een nieuw kabinet – dat voorspel ik eventjes – zal gaan over het eigenaarschap van bijvoorbeeld het station. Als NS, of de FNV in dit geval, daarover op voorhand alvast een punt had willen maken, dan had ik waarschijnlijk stiekem gejuicht. Maar ja, dat is niet de strijd die men uitkiest. Die begrijp ik gewoon niet.

Voorzitter. De heer Van Aalst zei dat de helft van de dienstregeling bij voorbaat geschrapt wordt bij het eerste sneeuwvlokje, de eerste donderklap of de eerste windvlaag. Ik hoop dat ik hem zo goed citeer. Hij vroeg hoe dat nou gaat als er straks meer treinen gaan rijden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. De invoering van het hoogfrequent spoorvervoer in de dienstregeling van 2018 is echt gedegen en ook heel intensief voorbereid door NS en ProRail. Op basis van ervaringen met de winterweeraanpak – u wilt niet weten wat daar allemaal bij komt kijken, echt waar – is er geanalyseerd welke aanvullende maatregelen nodig zijn om een hoogfrequente dienstregeling betrouwbaar te kunnen uitvoeren. Er is ook speciaal bekeken hoe er verantwoord kan worden ingespeeld op grote verstoringen. Ik denk dus niet dat we kunnen zeggen dat er bij een eerste grote verstoring meteen een deel van de treinen wordt geschrapt. Op basis van de overschrijding van de zogenaamde alerteringscriteria, die met mijn ministerie en ook met de Kamer zijn afgesproken, besluiten ProRail en NS steeds of ze de dienstregeling moeten aanpassen bij bijvoorbeeld extreem weer. Ik kom op een aantal vragen over de hsl en de IC Brussel. De heer Middendorp vroeg naar een update over de marktverkenning. Die marktverkenning wordt momenteel uitgevoerd, op verzoek van de Kamer. De planning is erop gericht om na de zomer de uitkomsten van de marktverkenning bij de Kamer te hebben. Bij een tweede strike ga ik NS inderdaad eerst vragen om samenwerking voor te bereiden, als uit de marktverkenning blijkt dat dat kan helpen om de prestaties te verbeteren. Ik zal zo meteen nog iets zeggen over ons beeld van waar de verstoringen precies zitten.

Toen de boetes aan de orde kwamen, was de heer Van Boxtel boos; dat snap ik ook. Hij heeft toen geroepen: deze lijn is designed for disaster. Eigenlijk zei hij daarmee met zoveel woorden: it wasn't me. Maar het probleem met dit hele verhaal is natuurlijk dat ik met NS en ProRail afspraken heb gemaakt over de prestaties op basis van voorstellen vanuit de bedrijven zelf. Zij hebben zelf eerder aangegeven: dit zijn ongeveer de KPI's, de kernprestatie-indicatoren, zoals dat zo mooi heet, waarvan wij denken dat we ze kunnen halen. Wij hebben daar druk op gezet, want zoals de Kamer weet, praten we al jarenlang over de hsl. Ik zal dat in andere termen doen dan de heer Van Aalst, maar ik ben het vanuit maatschappelijk oogpunt met hem eens dat we het aan onze stand verplicht zijn om er iets goeds van te maken. Dat betekent ook dat de prestaties gewoon goed moeten zijn. Ik heb die normen niet allemaal in mijn eentje verzonnen. Ik heb eigenlijk van beide bedrijven te horen gekregen: wij denken dat het zo moet gaan werken. In het systeem dat we nu hebben afgesproken, zo zeg ik tegen mevrouw Kröger, met concessies

en inmiddels met een basis in Europa en het Vierde Spoorpakket, werkt het nu eenmaal als volgt: als je je afspraken nakomt, dan is het allemaal mooi, en als je ze niet nakomt, dan volgt er bijvoorbeeld een boete. Dat heb ik niet bedacht, maar daar werken we mee. Zo werkt het. Mevrouw Kröger sprak over opvoeden; zo zou ik het zelf niet willen zien. Mijn houding is deze. Als ik een afspraak heb met een bedrijf, gebaseerd op de uitspraak «dit kunnen we doen» van het bedrijf zelf, en het bedrijf vervolgens zijn afspraak niet nakomt, kan ik wel ergens onder een steen gaan liggen wachten tot het voorbij is, maar dat is voor mij geen optie. Ik moet handelen. Ik kan dan zeggen dat ik het niet gezien heb of dat er verzachtende omstandigheden zijn, en dan moet ik hier verdedigen waarom ik dat vind, of ik kan zeggen: sorry, dit zijn de afspraken; we hebben nu gezien dat jullie ze niet nakomen, maar dat moet wel; dit zijn dan de consequenties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap dat de Staatssecretaris schetst dat er bepaalde afspraken zijn gemaakt, die door het bedrijf zelf zijn aangegeven. Dat zijn eigenlijk de KPI's. De vraag is alleen of dat uiteindelijk reële afspraken waren en of de vertragingen en verstoringen die nu optreden, niet veel meer gerelateerd zijn aan infrastructurele belemmeringen, waar de NS en ProRail in de huidige constellatie weinig aan kunnen doen. Het antwoord «het was een afspraak, gebaseerd op input van het bedrijf zelf, en die voer ik nu uit» geeft mij onvoldoende duidelijkheid over de vraag of het daarmee voor de reiziger daadwerkelijk beter wordt.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat laatste snap ik, maar dat eerste niet, want als een bedrijf zelf zegt «dit kunnen we», dan ga ik ervan uit dat het dat met al zijn kennis en kunde ook gecheckt heeft. Check en dan pas oversteken; zo werkt het, toch? Ons beeld is nu dat ongeveer twee derde van de uitval op de hsl beïnvloedbaar is door NS. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de betrouwbaarheid van materieel of een betere toerusting van het personeel om met het materieel een complexe infralijn te berijden. De rest is voor een deel beïnvloedbaar of wordt veroorzaakt – dat is waar – door externe oorzaken. Mevrouw Kröger hoort mij niet vertellen dat dit een lijn is waarop het allemaal smooth loopt. Als dat zo was, hadden we een deel van de problemen niet gehad en had ik de Kamer niet al eerder gezegd dat je sowieso 60 miljoen zou moeten stoppen in het verbeteren van een lijn. Daarmee is het niet zo, dat alles wat er misgaat, alleen maar aan die lijn ligt. Dat is, denk ik, wel de kern hier. Een deel van wat misgaat, ligt ook gewoon aan het bedrijf zelf. Ik verwacht dan dat men daarin verbetering laat zien. Gelukkig zien we wel dat het pakket dat is ingezet nu langzamerhand zijn vruchten afwerpt. Of dat voldoende is, moeten we bezien, maar wij zijn wel uitgegaan van hetgeen het bedrijf zelf bij ons heeft aangegeven, namelijk: dit kunnen we op deze manier halen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wordt de inschatting, de analyse dat twee derde door het bedrijf zelf kan worden overkomen, door het bedrijf zelf gedeeld?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, die inschatting is afkomstig van het bedrijf zelf, naar ik begriip.

De heer **Middendorp** (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris in ieder geval voor het eerste deel van haar antwoord, maar ik wil toch meteen aansluiten bij de woorden van mevrouw Kröger. De Staatssecretaris legde in mijn ogen mooi uit dat afspraak afspraak is, zoals ik dat samenvat, maar wat bedoelt zij met de frase «als uit de marktverkenning blijkt dat de prestaties kunnen worden

verbeterd»? Ik ga nog even terug naar de derde strike en het aanbesteden van de hsl. In de eerste plaats moeten we vaststellen – dat zou ik graag met de Staatssecretaris doen – dat als de derde strike volgt, we in principe de hsl gaan aanbesteden, even los van alle discussies die daaromheen spelen en alle punten die daarbij om de hoek komen kijken en die de Staatssecretaris ook mooi heeft uitgelegd. Mijn vraag is: gaan we bij de derde strike aanbesteden?

Staatssecretaris Dijkma:

Nee. Dat staat ook niet in de reactie van het kabinet op de Fyra-enquête; daar staat iets anders, namelijk dat bij een derde strike de samenwerking met een andere partner geëffectueerd zou moeten worden. Dat kan ook gewoon binnen de huidige concessie. Als de Kamer om politieke redenen de A1 uit het hoofdrailnet zou willen toveren – maar daarover zou echt een volgend kabinet moeten beslissen – dan zal zij daarvoor, vermoed ik, echt wel aardig wat stappen moeten zetten. Dat blijkt ook uit de verkenning van de verschillende scenario's die de Kamer heeft ontvangen. Er geldt dus niet: derde strike = aanbesteden. Daar staat geen isgelijktaken tussen. Er is echt een verschil.

De heer Middendorp (VVD):

Is de Staatssecretaris niet bang dat zij in heel veel discussies terecht gaat komen? Die discussies zouden ook legitiem zijn; begrijp mij niet verkeerd. De Staatssecretaris heeft net uitgelegd hoe de lijn in elkaar steekt et cetera. Is zij niet bang dat zij, in de richting van de derde strike, in heel veel van dat soort discussies terecht gaat komen, waardoor het concessie-systeem dat we ontworpen hebben, niet meer werkt? Dat systeem is toch gebaseerd op prikkels en afspraken.

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb geen ander systeem. Op dit moment is dit systeem het systeem dat we hebben. Het is een politieke afweging om een keuze te maken uit de varianten. De Kamer mag daar achter de schermen vrolijk over nadenken. Ik weet niet hoever de Kamer daar al mee is, maar het is wel de bedoeling dat zij dat gaat doen. De Kamer heeft nadrukkelijk gezegd – ik heb mij daar maar gewoon bij neergelegd – tegen dit kabinet: u mag geen nieuwe stap zetten; hold your horses. Er moet eerst een marktverkenning komen, er moet eerst een scenariostudie komen. Het Laçinscenario is: alles terug naar de overheid; punt. Het Middendorpscenario is misschien: alles naar de markt. Nou ja, dat weet ik niet. Ik kan de heer Van Aalst hier ook al niet als voorbeeld noemen. Om een lang verhaal kort te maken: de Kamer heeft zelf besloten dat dit kabinet daarin geen uitspraak kon doen. Nu vraagt de Kamer mij echter om daar allerlei uitspraken over te doen. Ik vind er van alles van, maar de Kamer heeft mij eerder gezegd: dat moet jij niet meer doen. Uiteraard respecteer ik dat.

De voorzitter:

Mijnheer Middendorp, wilt u uw tweede interruptie gebruiken of bewaren voor straks? Ik zie dat u niet wilt interrumperen nu. Dan ga ik naar de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk dat mijn opmerking aansluit bij wat mijn collega van de VVD net zei. Hoor ik de Staatssecretaris nu eigenlijk zeggen dat ze gewoon gaat wachten? ProRail heeft al aangekondigd dat de derde strike eraan komt, dus schrijf die boete maar vast uit. Hoor ik de Staatssecretaris nu zeggen: we gaan gewoon wachten op het nieuwe kabinet, we gaan nu niets doen, we gaan niets voorbereiden? Dat heeft namelijk gevolgen.

Staatssecretaris Dijkma:

Nee, ik zal even heel precies zijn. In het onderlinge verkeer tussen aan de ene kant het departement en aan de andere kant NS of ProRail doen wij gewoon wat nodig is in deze discussie over prestaties. Ik kan niet vooruitlopen op een derde strike, want of die gaat plaatsvinden, is volgens mij pas ergens in de loop van volgend jaar bekend. Ik vermoed zomaar – dat weet ik tegenwoordig overigens niet meer zeker – dat ik hier dan niet sta. Dat denk ik. Als de Kamer mij nog even nodig heeft omdat er wat langer over de formatie wordt gedaan, is dat een feit, maar ik denk dat hier dan wel een andere Staatssecretaris staat. Tot die tijd doe ik dus gewoon wat nodig is. Dat heb ik nu ook gedaan. Daarom heb ik ook die boete uitgedeeld, omdat ik oprecht van mening was dat ik, gelet op de omstandigheden, niet anders kon. Dat is nog iets anders dan het leuk vinden. Ik vond dat dit op deze manier moest, gelet op wat er eerder was afgesproken en op de maatschappelijke druk op de zaak et cetera. Er is discussie over de toekomst van het spoor: moet bijvoorbeeld de hsl worden aanbesteed? Dat zal niet meer door dit kabinet worden besloten. Wat het kabinet voor de Kamer doet – dat is service van de zaak – is een volledig palet aan onderzoeken en mogelijkheden neerleggen. De Kamer heeft de marktscenario's al gekregen; zij heeft daarover ook een hoorzitting georganiseerd. De Kamer krijgt van mij nog de marktverkenning. Als iemand van de Kamer ooit in zijn achterhoofd de gedachte zou hebben «misschien moeten we niet dwingen tot samenwerken, maar een andere stap zetten, namelijk aanbesteden», wil hij wellicht ook weten of er überhaupt een partij is die dat ziet zitten. Anders wordt het een aanbesteding in het luchtledige en dat lijkt mij ook niet heel wenselijk. Met andere woorden: die beslissing zal dit kabinet niet nemen. Nee, dat klopt, maar dat heeft de Kamer ook zelf van het kabinet gevraagd. Daar moet de Kamer nu niet op terugkomen, tenzij de hele Kamer nu zegt: misschien is het beter dat dit kabinet dat besluit maar neemt. Dat kan, maar dan moeten de leden dat wel met elkaar afspreken en dan moeten zij de motie die daarover is aangenomen onder de bezielende leiding van mevrouw De Boer, bij mijn weten, herroepen.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Van Aalst wil interrumperen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb het gevoel dat de Staatssecretaris op dit moment van mening is dat het kabinet ons mee gaat nemen aan de hand van wat er nu speelt, zodat wij alvast in stelling zijn gebracht voor een mogelijke wijziging van het traject onder het nieuwe kabinet. Ik denk dat dit op dit moment het hoogst haalbare is.

Staatssecretaris Dijkema:

Ik heb natuurlijk wel 60 miljoen gereserveerd voor verbeteringen aan de lijn, die wat ons betreft ook nodig zijn. Dus nogmaals: wij doen niet niks. Ik regeer voor mijn gevoel vooral rustig door, maar wel binnen het mandaat van de Kamer. Dat is het gewoon. Hiervoor geldt ook: afspraak is afspraak. Als de Kamer dat wil herroepen, hoor ik dat wel.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Ik denk dat we zo langzamerhand naar een volgend blok gaan.

Staatssecretaris Dijkema:

Nou nee, eigenlijk nog niet.

De voorzitter:

Kunt u dan een beetje vaart maken?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja, zal ik dat maar eens doen?

Voorzitter. De heer Jetten vroeg of we niet moeten kijken naar Infrasppeed. Hoe sturen we daarop? Moet dat? De heer Eringa heeft het idee geopperd om Infrasppeed onder te brengen bij ProRail. De hsl is aangelegd in opdracht van Rijkswaterstaat door het Infrasppeedconsortium. Het met Infrasppeed gesloten contract zag op de bouw en op beheer en onderhoud voor 30 jaar. ProRail is formeel de beheerder van de hele spoorweginfrastructuur, waartoe ook de HSL-Zuid behoort. ProRail is verantwoordelijk voor de verkeersleiding, de capaciteitsverdeling en de organisatie bij calamiteiten. Infrasppeed doet het dagelijks beheer en onderhoud van de stukken hogesnelheidsspoor van HSL-Zuid. Infrasppeed voldoet aan zijn verplichtingen. Daarom is het niet mogelijk om het contract op te zeggen. Althans, je kunt dat wel doen, maar dat heeft consequenties. Het contract loopt in 2031 af en heeft een waarde van 2,2 miljard euro. Dat zeg ik er even bij, want dan heeft de Kamer een beeld van wat erachter wegkomt als je eenzijdig van mening zou zijn, terwijl er bijvoorbeeld geen wanprestaties aan de orde zijn, dat het contract moet worden opgezegd. Dat betekent één ding, namelijk betalen, betalen, betalen, zoals Youp van 't Hek zou zeggen. Ik ben natuurlijk altijd bereid om prestatieafspraken te maken, maar als Infrasppeed volgens afspraak presteert, is de andere vraag die je in zo'n discussie moet stellen: voor welk probleem is dit dan de oplossing?

Wordt er nog verdergaand geïnvesteerd in de infrastructuur? Een volgend kabinet moet beslissen of er nog meer wordt geïnvesteerd in de HSL-Zuid. Ik heb in ieder geval al een verbeterprogramma met NS en ProRail afgesproken en 60 miljoen gereserveerd voor investeringen in de infrastructuur. Er zijn natuurlijk ook nog toekomstige ontwikkelingen, zoals de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG), die vanaf 2021 gaat rijden, en het programma ERTMS. Die samenhang moet door een volgend kabinet verder worden bekeken om te besluiten hoe we nu verdergaan met de ordening op het spoor en met de hsl.

De heer Jetten en anderen hebben gesproken over de IC Brussel. NS heeft mij laten weten dat de IC Brussel bij start van de dienstregeling in december dit jaar nog niet over de HSL-Zuid via Breda van en naar België zal rijden. Dat komt door een vertraging in de levering van de beveiligingssoftware die nodig is in de locomotieven door leverancier Bombardier. Ik baal er enorm van – NS zelf trouwens ook – dat reizigers in december niet kunnen profiteren van die snelle treinverbinding. Omdat Bombardier vertraagde, heb ik er samen met mijn Belgische collega en de heer Van Boxtel alles aan gedaan om maximale druk op Bombardier uit te oefenen. Op mijn departement hebben we twee of drie keer met elkaar, met de top van Bombardier, gesproken. Ik sprak daar mede namens mijn Belgische ambtscollega. Ons aanbod, ons verzoek, onze frase om druk uit te oefenen was: zorg er nou voor dat het allemaal op tijd komt. We hebben bijvoorbeeld, met dank aan ProRail, ergens tussen kerst en oud en nieuw treinpaden in de nacht vrij moeten maken voor testlocaties, iets wat je normaal maanden van tevoren moet aanvragen, dus we hebben echt alles wat we konden doen gedaan. De wijze les van de Fyra-enquête is dat je op moet passen als het wiebelig wordt in de termijnen. De Kamer heeft daarover ook uitspraken gedaan: er moet tijd zijn om te testen, er moet tijd zijn voor een proefbedrijf, er moet tijd zijn om te kunnen beginnen zonder al te veel haperingen. Dit heeft ertoe geleid dat NS heeft gezegd: wij kunnen dit nu, alles afwegende, niet meer verantwoord doen op deze manier. Ik ben het met hen eens. Ik heb liever dat we wat later beginnen en het goed doen, dan dat we alles onder stoom en kokend water in de dienstregeling zetten waarna vervolgens iedereen met de gebakken peren zit. De Kamer vraagt mij dan immers hoe dat kan en dan heeft zij gewoon gelijk. Zo is het gegaan. Wij hebben de druk echt maximaal opgevoerd, maar er is nou eenmaal ook een afhankelijkheid van het bedrijf

Bombardier. Dat kunnen we bijvoorbeeld niet zomaar inruilen voor ander bedrijf. Dat is dus ook geen optie. Verder is gevraagd of Breda vervangend vervoer kan krijgen. Breda heeft vooral behoefte aan een verbinding over de hsl. Reizigers kunnen natuurlijk via Roosendaal blijven reizen, maar ik zie nu niet of er een andere optie is. Dat zeg ik maar heel eerlijk tegen de heer Jetten. Ik vind het wel belangrijk dat de reizigers uit Zuid-Nederland, die vooral werden geraakt door de vertraging, die verbinding nu zo snel mogelijk krijgen. Doet NS zelf genoeg aan het tegengaan van drukte in treinen? Wij hebben een verbeterprogramma afgesproken en dat is extern gecheckt.

De voorzitter:

De heer Jetten heeft een vraag.

De heer Jetten (D66):

Ik kom even terug op Breda. Ik wist niet zeker of de Staatssecretaris klaar was met haar antwoord daarover. Ik vind het belangrijk dat je een nieuwe treindienst zorgvuldig introduceert. Ik begrijp dat nu daarvoor wordt gekozen, maar het is niet alleen jammer dat die trein wat later gaat rijden, want we hebben Breda al veel langer geleden beloofd dat hij een snelle verbinding met België krijgt. Die is nu gewoon wederom vertraagd. Ik vraag mij nu wel af of de druk op Bombardier niet wat eerder had moeten worden opgevoerd, maar goed, dit zijn nu de feiten. Mijn concrete vraag van net was of die trein gaat rijden zodra de testen zijn afgerond en dus niet pas bij een volgende dienstregeling in juli of december 2018. Ik ga nog heel kort in op het vervangend vervoer. Bijvoorbeeld een shuttlebus van station Breda naar station Noorderkempen in België zou er al toe leiden dat de reizigers gebruik kunnen maken van het Belgische spoor en niet hoeven om te reizen via Roosendaal. Vooral omdat dit nu wederom is vertraagd, wil ik de NS uitdagen om creatief na te denken over de mogelijkheden die er wél zijn totdat de trein gaat rijden.

Staatssecretaris Dijkema:

Dat laatste zal ik betrekken bij de gesprekken die wij met het bedrijf voeren. Over het eerste merk ik op dat men na de levering van de apparatuur een halfjaar nodig heeft voordat de trein daadwerkelijk kan gaan rijden. Dit hangt nu af van het moment waarop geleverd kan worden. Daarna gaat de klok tikken. Ik heb niet de indruk dat men wil wachten op een nieuwe dienstregeling. Je zou kunnen zeggen dat dit tot nu toe niet altijd goed is uitgelegd door ons allemaal, maar dat is dan bij dezen gebeurd.

De heer Jetten vroeg ook naar de aansluiting van Dordrecht in de dienstregeling 2017. Voor de bediening van het vervoer tussen Dordrecht en Breda is in de dienstregeling één keer per uur een IC opgenomen omdat de intercity's via de hsl zijn gaan rijden. Omdat het een beperkt aantal reizigers betreft, heeft mijn ministerie een tijdelijke exploitatiebijdrage gedaan. Wij hebben dus geprobeerd om het op die manier op te lossen. Ik heb eerder aangegeven dat wij daarna moeten bekijken hoe we verdergaan. Incidenteel, als iets echt niet goed loopt, komt het voor dat wij bereid zijn om mee te denken en een klein beetje mee te schuiven. De heer Middendorp vroeg naar het verbeterprogramma voor de drukke treinen. Voor de NS heeft het aanpakken daarvan prioriteit. NS onderzoekt op basis van klachten welke mogelijkheden er zijn om verbeteringen te realiseren. Gelukkig is er de instroom van de nieuwe treinstellen met de voor mij favoriete naam FLIRT. Volgens Rover neemt het aantal klachten over volle treinen al enkele maanden af. Het is dus niet zomaar iemand die dat zegt. Dit wordt door NS bevestigd. NS betreft Rover en andere consumentenorganisaties nauw bij de problematiek van de te drukke treinen en bij het programma Vervoerscapaciteit naar tevredenheid.

Waarom wil NS niet samenwerken, zo vraagt de heer Von Martels, met andere vervoerders? Ik moet heel eerlijk zeggen dat dat niet mijn beeld is. In het ontwerp van de dienstregeling 2017 had NS een vierde trein opgenomen voor de route tussen Leeuwarden en Zwolle. Door beperkingen in de tractie en de energievoorziening op het spoor tussen Meppel en Leeuwarden bleek het echter niet mogelijk te zijn om er extra elektrische treinen te laten rijden. NS heeft wel degelijk met ProRail én regionale partijen naar een oplossing gezocht. Men heeft ook nog gekeken naar de inzet van dieseltreinen, waaronder die van Arriva. Deze oplossing bleek niet mogelijk te zijn bij de dienstregeling 2017. Bij de dienstregeling 2018 wordt het wel mogelijk om een extra sprinter toe te voegen en kan ook de inzet van een tweede intercity worden versneld. De tractie en energievoorziening zijn dan verbeterd, waardoor het spoor die treinen aankan. Dat is heel belangrijk, want Ljouwert is natuurlijk in 2018 de culturele hoofdstad en dan willen we wel dat de Leeuwardenaren goed bereikbaar zijn. Dat is ontzettend belangrijk.

De heer **Von Martels** (CDA):

De Staatssecretaris zegt dat dit in 2018 geregeld is, maar kan zij ook zeggen dat dit begin 2018 goed geregeld is, als Leeuwarden de culturele hoofdstad is, en niet pas in de zomer?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat gebeurt bij het ingaan van de dienstregeling in december van dit jaar.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dus al in 2017?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar dat noemen wij dan dienstregeling 2018.

De heer **Von Martels** (CDA):

Prima. Dank u wel.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik ga nu wat overslaan.

Mevrouw Kröger vroeg nog of de huidige infrastructuur op de komst van de Eurostar is ingericht. Ja. Er komt eerst een proefbedrijf om ervoor te zorgen dat wij goed voorbereid starten; dit is wederom een les uit de enquête.

Een laatste vraag kwam van de heer Von Martels en ging over het inzicht in de individuele lijnen en de prestaties daarop. Ik stuur met onze KPI's op de algehele punctualiteit, maar ook op de uitschieters in punctualiteit. ProRail publiceert de actuele prestaties van alle lijnen op zijn website; de prestaties op de individuele lijnen kun je dus dagelijks volgen. Die openbare informatie is er dus.

Dan ga ik in op de onafhankelijke meting van klantoordelen. Wij hebben met NS afgesproken dat NS aansluit bij de zogenaamde OV-Klantenbarometer. Wij zijn hierover in gesprek met een aantal organisaties die dit uitvoeren. Waarschijnlijk zal dit op die manier plaatsvinden, dus dat is goed. Alle KPI's worden onafhankelijk geaudit. Dat is dus echt goed geregeld.

Einde blok.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat geeft aanleiding tot een extra vraag. De Staatssecretaris zegt dat dit onafhankelijk wordt geaudit en dat het in goede handen is. Zo brengt de Staatssecretaris het tenminste naar voren. Waarom kan dit niet openbaar worden gemaakt? De andere treinvervoerders doen dat wel. De NS geeft nog steeds geen overzicht per lijn. Ik weet dat er in het verleden al een

poging is gedaan om daar wel inzicht in te verkrijgen, maar tot op heden is dat nooit gelukt. Waarom wordt zo geheimzinnig gedaan over de cijfers? Iedereen zou er immers baat bij hebben als per lijn conclusies getrokken kunnen worden over het wel of niet functioneren en over de punctualiteit van NS op die bepaalde lijnen.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Nogmaals, ik krijg nu van mijn mensen te horen dat ProRail van alle vervoerders en van alle lijnen de prestaties publiceert. Ik weet niet hoeveel meer de heer Von Martels dan nog wil.

De heer **Von Martels** (CDA):

ProRail wel, maar NS dus niet.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Nee, maar het zijn de prestaties van NS.

De heer **Von Martels** (CDA):

Waar wij dus niet achter kunnen komen, wilt u zeggen?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Het is een openbare website. Ik ga ervoor zorgen dat de heer Von Martels het linkje krijgt.

De heer **Von Martels** (CDA):

Daar heb ik echt behoefte aan.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ja, dat is goed.

De **voorzitter**:

Dat is bij dezen geregeld.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik kijk even naar iemand in de zaal die dat zo meteen gaat appen. Realtime!

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger wil ook nog een opmerking maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Was alles maar zo makkelijk. Ik heb toch nog twee vragen over de Eurostar. Ik begreep dat een deel van het probleem is dat er treinen over de hsl rijden die een verschillende snelheid hebben. Treinen die 300 km/u rijden, kunnen dus worden opgehouden door treinen die een stuk minder hard rijden, zoals treinen op onze eigen verbindingen naar Rotterdam. Welk effect heeft de introductie van de Eurostar op de punctualiteit op de hsl? Mijn tweede vraag ligt daarin besloten: kan de Eurostar nog frequenter gaan rijden? De Eurostar staat nu voor twee keer per dag gepland. Zou die ook elk uur kunnen rijden?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Het gaat nu slechts om twee treinen per dag. Vooralsnog kunnen die goed worden ingepast. Dat gaat gewoon goed. Ik neem aan dat de frequentie van zo'n trein ook iets te maken zal hebben met de vraag. Op het moment dat er volle treinen zijn, is het interessanter om een groter aanbod te doen.

Ik ga in op beheer en onderhoud. Ik kan daar heel lang over spreken, maar misschien kan ik het gelet op de tijd beter kort houden, voorzitter. Ik ben namelijk samen met ProRail en andere partijen, waaronder de reizigersor-

ganisaties, bezig met het leggen van de laatste hand aan afspraken over de manier waarop wij daarmee verder willen gaan. Ik kan zeggen dat dit er goed uitziet en dat ik echt van plan ben om de Kamer hierover nog voor het zomerreces een uitgebreide brief te sturen. In plaats van dat ik nu steeds moet zeggen dat we er nog net niet helemaal uit zijn, kan ik de Kamer misschien beter de brief toezeggen. Wij zijn immers al bijna begonnen met het schrijven ervan. In het overleg moeten wij met elkaar natuurlijk nog wel de laatste puntjes op de i zetten, maar dan krijgt de Kamer een volledig inzicht in de manier waarop wij daarmee in de toekomst verder willen gaan. Dat is lang een heet hangijzer geweest. Het is ook een moeilijk onderwerp, maar ik vind het echt heel plezierig dat wij met elkaar een aantal uitgangspunten hebben kunnen afspreken – ter geruststelling zeg ik er maar alvast bij: ook voor de reiziger en niet alleen voor de staatskas – op basis waarvan wij op een slimme manier verder kunnen. Het idee van de veiligheidsmaatregelen zit daar ook in, zo zeg ik tegen de heer Jetten. Het zit er allemaal in. Het is dus een compleet pakket en dat is best mooi als het allemaal lukt. Daarover volgt dus later meer.

Dan ga ik in op het vervoer over de Betuweroute. De aanleg van het derde spoor loopt inderdaad uit door langdurige inspraakprocedures in Duitsland. Op formele gronden zijn de mogelijkheden om Duitse partners te bewegen snel op te leveren, echt beperkt. Ik spreek Duits; dat helpt. Ik heb echt wel regelmatig contact met mijn Duitse collega's. Ik heb voortdurend onder de aandacht gebracht hoe belangrijk het is dat we haast maken. De inzet van de Duitse overheid om procedures zorgvuldig af te wikkelen, kunnen we alleen maar respecteren en steunen. Meer overleg aan de voorkant in Duitsland maakt de kans op een speedige bouw natuurlijk groter. Als zij daarmee kunnen voorkomen dat zij met extra juridische procedures te maken krijgen, is dat alleen maar verstandig. Met het zogenaamde Bundesministerium heb ik periodiek overleg; ProRail heeft overleg met DB Netz. Wij doen dus het maximale. Onze indruk is dat de Duitsers hier heel serieus mee aan de slag zijn. De officiële datum van oplevering is dus niet bekend. Dat heb ik in februari al geschreven. De inschatting is dat de oplevering enkele jaren vertraging oploopt en dus na 2022 zal plaatsvinden. Volgens mij vroeg de heer Middendorp of ik alles wat daar gaande is, nu precies volg. Ja, dat doen we. ProRail kent een dashboard inzake de ontwikkelingen van het verkeer en de omgevingseffecten. Dit wordt dus eigenlijk nu al door ProRail heel consciëntieus gevolgd.

De heer Middendorp vroeg ook nog naar de gebruikersvergoeding. Er zijn geruchten dat er in Duitsland misschien een herziening van de gebruikersvergoeding komt, maar meer dan geruchten zijn het niet. Dat zeg ik er maar alvast bij. Indien men in Duitsland besluit om de gebruikersvergoeding te verlagen – maar dat is nog niet zeker – dan moeten wij daar natuurlijk naar kijken bij het bepalen van de hoogte van de extra heffing. Tegen iedereen die nu alvast juichend meeluistert, zeg ik dat het echt nog niet zover is. Houd de vrolijkheid nog even binnen, want het is een voornemen en er is nog geen besluit. Het Ontwerpbesluit vergoeding gebruik hoofdspoorweginfrastructuur, dat ik 23 mei naar deze Kamer heb gestuurd, vormt een juridische grondslag voor een heffing. Die heffing wordt naar marktsegment gedifferentieerd. Bij de heffing wordt rekening gehouden met de concurrentiepositie van de Nederlandse spoorgoederenvervoerders en daarmee dus ook, zo zeg ik tegen de heer Middendorp, met de posities van de zeehavens. Met het oog op een gelijk speelveld in Europa volgen wij natuurlijk de ontwikkelingen in de buurlanden. Op dit terrein hebben wij iets bij de Kamer neergelegd. Daarbij gaat het niet om een heffing, maar om een systematiek. Daar is over gesproken, ook met het veld. Het vriendelijke verzoek aan de Kamer is of zij dat misschien kan behandelen. Als straks wordt gediscussieerd over de vraag hoe die heffingen eruit moeten zien, hebben wij er immers best wel baat bij als er ten minste duidelijkheid is over het systeem. Dat wordt niet door

het systeem bepaald; dat doen we natuurlijk op een andere manier. Daarbij houden wij wel rekening met de ontwikkelingen. Ik dacht: ik probeer het even.

De heer **Middendorp** (VVD):

Dank voor het antwoord. Ik kom even terug op de Betuweroute. De Staatssecretaris volgt precies wat daar allemaal gebeurt. Dat is heel goed. Mijn vraag was eigenlijk erop gericht of we kunnen monitoren wat het industrie en zeehavens kost dat er uitstel is. Dat is natuurlijk een eerste stap om inzicht te krijgen. Het is uitgesteld. Dat weten we nu. De datum waarop het derde spoor klaar is, weten we niet, maar tot die tijd kunnen we monitoren wat dat uitstel, dat niet door ons en niet door de Staatssecretaris veroorzaakt is, ons en met name de zeehavens en de industrie eigenlijk kost.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik zal even kijken hoe het zit. Wat we in ieder geval doen, is het volgende. Even checken. Wij volgen natuurlijk de omgevingseffecten. Wij hebben een vrij sterk beeld van de verschuiving van stromen die zich als gevolg hiervan voordoet of van stromen die in de problemen komen. Ik kan nu niet helemaal overzien of daarmee ook meteen sprake is van financiële schade. We hebben namelijk tot nu toe – dat staat in een brief die eerder naar de Kamer is gestuurd – geen aanwijzingen dat er sprake zou zijn van bevoordeling van de Noord-Duitse zeehavens door vertraging. Er is vooralsnog ook geen strategische of financiële schade aan de positie van de Rotterdamse haven in het algemeen en de Tweede Maasvlakte in het bijzonder. Wij blijven dat wel volgen. Dat zijn inschattingen, want wij hebben dat niet tot op de euro precies, maar wij kunnen wel zien dat die stromen zich verleggen. Wat betekent dat? Wat zijn die stromen grosso modo waard? Als er dan ergens iets stopt, kunnen we daarmee ook een beeld krijgen van de potentiële schade, maar tot nu toe zien we die effecten niet op die wijze. Ik kan kijken of ik in de antwoorden op een set vragen die toch naar de Kamer worden gestuurd, nog een keer kan ingaan op de wijze waarop we eventuele economische of financiële schade berekenen. Dat kunnen we best aan de Kamer laten zien, want dat gebeurt wel, alleen gebeurt het macro.

De heer **Middendorp** (VVD):

Mijn dank daarvoor. Volgens mij hebben we het over precies hetzelfde. Het enige wat ik dan ook nog zou willen vragen, als het mag, is of dat gewoon een rapportage kan zijn, al weet ik niet met welke frequentie. Ik ben heel benieuwd naar precies de analyse die u beschrijft. Als we die om de drie maanden, om de zes maanden of om het jaar kunnen krijgen, hoeft u niet te zeggen: dat hebben we al een keer laten weten en we denken dat het nog steeds hetzelfde is.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Misschien kunnen we dat gewoon meenemen in de rapportage over de Betuweroute. Die heeft toch een frequentie van – ik kijk even naar de griffier – twee keer per jaar. Dan laten we dat daarin zien.

De heer **Middendorp** (VVD):

Dank u wel.

Staatssecretaris **Dijksma**:

De rapportage verschijnt één keer per jaar hoor ik net. Sorry.

De heer **Middendorp** (VVD):

Nog steeds bedankt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik zeg in het bijzonder tegen de heer Middendorp dat wij natuurlijk altijd in het fenomeen van de kleine overheid zitten en dat heeft soms zo zijn beperkingen, ook voor mijn mensen. Dus daar moet ik altijd op letten. Mevrouw Kröger had nog een vraag gesteld over een regeling die wij hadden in het spoorgoederenvervoer. Die regeling hebben we stopgezet. Mevrouw Kröger zei: die regeling was ineffectief, maar moeten we niet desalniettemin bevorderen dat er meer spoorgoederenvervoer komt? Dat bevorderen gebeurt volgens mij sowieso. Een bundeling van goederenstromen en kijken welke modaliteit daar het beste voor kan worden ingezet, is op zichzelf een zaak voor marktpartijen. Als overheid kun je natuurlijk iets doen aan de randvoorwaarden om de toegang tot het spoor aantrekkelijk te maken. Dan gaat het over de discussies rondom bijvoorbeeld gebruikersheffingen. De regeling waar wij het nu over hebben, was bedoeld om de drempels voor samenwerking nog lager te maken. Dat was deels effectief, maar het heeft niet geleid tot structureel meer modal shift van weg naar spoor, terwijl het geld daar wel voor was ingezet. De conclusie dat je voor die samenwerking van private partijen eigenlijk geen subsidieregeling nodig hebt, kwam ook duidelijk uit de evaluatie naar voren. Je zou kunnen kijken naar andere methoden om het spoorgoederenvervoer aantrekkelijk te maken. Ik noem efficiëntie in operatie en innovaties. Wat we nu onder andere doen, is dit bedrag inzetten voor de ontwikkeling van de railterminal Venlo en voor de gezamenlijke bijdrage die we met EZ gaan leveren om de terminal van VDL Nedcar in Born te realiseren. Dat is een belofte die wij al eerder aan de Kamer gedaan hebben. Dus dat geld komt goed terecht en wordt weer besteed aan het spoorgoederenverkeer.

U mag nu best blij zijn, mevrouw Kröger.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger heeft nog een halve vraag, zie ik.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Jeetje, en we moeten het nog over internationale treinen hebben!

De **voorzitter**:

Dan bewaart u uw halve vraag toch eventjes? Ik heb straks liever nog een tweede termijn, als we daar nog aan toekomen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Oké.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik had nog een paar losse vragen in mijn laatste blokje, over een onderwerp overigens waar mijn hart natuurlijk ook ligt: de fiets. Ik heb inderdaad 40 miljoen uit de krochten van mijn begroting gesleurd om een nieuw fietsakkoord te kunnen afsluiten, ook met de gedachte dat het echt heel verstandig is om te investeren in «the last mile» van een reiziger. Als de reiziger een halfuur bezig is om op Station Amstel – ik woon niet in de Randstad, dus ik durf dat rustig te zeggen – een plekje te vinden voor zijn fiets en dan 3 minuten tijdwinst heeft van PHS, dan gaat er iets niet goed. Dan moet je wat doen. Om die reden hebben wij dat gedaan, maar de vraag aan mij was een andere, namelijk: dat programma loopt tot 2020, ga voor volgend jaar alvast weer geld vrijmaken. Dan wil ik tegen de heer Jetten zeggen: dat moet u nu toch echt even zelf gaan doen! Ik hoor hem zeggen dat hij erop terugkomt. Wij hebben in onze demissionaire staat natuurlijk te maken met een begroting waarmee wij respecteren dat er een nieuw kabinet komt. U kunt ook zeggen: alle remmen los! U hoeft mij maar heel weinig te vragen om dat te laten gebeuren, dat geef ik toe, maar tot nu toe houd ik mij nog een beetje in. Dus in principe is het niet zo

dat ik daar nu geld voor kan vrijmaken, want dat zijn wel echte beleidskeuzes. Dat geld heb ik nu niet en het vrijmaken, betekent dat ik het elders moet weghalen. Dat kan. Ik kan dat intellectueel geheel en al volgen, maar gelet op mijn demissionaire positie vind ik het niet fair om dat zo te doen, tenzij de hele Kamer nu zegt: het moet.

De internationale nachttrein. Het internationaal personenvervoer, zeg ik tegen mevrouw Kröger, is sinds 2009 geliberaliseerd. Als initiatiefnemers voor nachttreinen zich bij mij melden, dan is dat top en dan staan wij open voor een gesprek, maar het is wel echt aan marktpartijen om hierin een stap te zetten. Dat gaan wij niet vanuit de overheid zelf doen. Maar het kan wel.

Dan de ov-chip. Kan die worden ingezet voor de betaling van deelfietsen?

De ov-fiets is een product dat NS op eigen gelegenheid exploiteert. De relatie tussen de ov-fiets en de chipkaart is complex, maar wel heel belangrijk, daar ben ik het mee eens. Over de weigering van DNB moeten we eerst eens spreken met de NS. Ik moet ze gewoon een keer vragen hoe dat nu precies zit en dat wil ik best voor de Kamer doen.

Nou, voorzitter. Dat was mijn bijdrage in eerste termijn.

De voorzitter:

Dank u wel, dan stel ik voor dat wij een paar minuten schorsen en daarna een tweede termijn doen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Het is fijn dat we een tweede termijn kunnen houden. Ik zet in op een spreektijd van maximaal twee minuten. Als het korter kan, mag dat altijd.

De heer Middendorp (VVD):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Wat de derde strike betreft: de update waarnaar ik eigenlijk op zoek was, had geen betrekking op marktordening of ingewikkelde vraagstukken die inderdaad controversieel zijn verklaard. Het ging mij om het beeld dat de Staatssecretaris nu heeft van het huidige proces om te onderzoeken of een andere vervoerder kan gaan samenwerken als die derde strike plaatsvindt. Is het proces zoals dat nu is vormgegeven, in de visie van de Staatssecretaris ook een manier om een andere vervoerder echt een kans te geven om dit te doen? Als dit in september niet zo blijkt te zijn, staan we misschien voor een voldongen feit. Aan de hand van updates kan hierin worden bijgestuurd. Dat was de eerste vraag.

De tweede vraag gaat over de tarieven. Ik ben het helemaal eens met de Staatssecretaris. Over de tarieven, de methodologie en het voorstel loopt op dit moment ook een SO (schriftelijk overleg). Wij wachten op de antwoorden.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording en voor een aantal heldere toezeggingen, onder andere de toezegging om met NS de mogelijkheden van een shuttlebus van Breda naar Noorderkempen te bekijken en de toezegging inzake een snelle introductie van de trein zodra de test is afgerond. Ik ben ook blij met de toegezegde brief over beheer en onderhoud en kijk daar met interesse naar uit. Tot slot ben ik blij met de toezegging dat de Staatssecretaris met NS in gesprek gaat over de ov-chipkaart en de wijze waarop we dat betaalmiddel nog slimmer kunnen inzetten. Het gaat dan niet alleen om de ov-fiets, maar ook om deelfiets-systemen om de enorme vraag te kunnen opvangen.

De Staatssecretaris stond kort stil bij investeringen in de fiets en daagde mij daarbij uit. Ik heb begrepen dat het demissionaire kabinet de begroting voor 2018 langzaam gaat voorbereiden. Ik ken deze

Staatssecretaris als iemand die het af en toe wel leuk vindt om een beetje ondeugend te zijn. Ik daag haar dus uit om binnen de mogelijkheden te bekijken of er een paar miljoen extra voor 2018 mogelijk is, zodat wij in 2018 nog extra investeringen kunnen doen. Ik zeg de Staatssecretaris dan toe dat ik aan de formatietafel mijn best zal doen om na 2018 nog meer geld voor de fiets te krijgen.

Dan nog heel kort over Dordrecht. Het is fijn dat I & M daar zijn best doet om de intercitystop zo goed mogelijk op te vangen, maar het gaat mij ook om de enorm toegenomen reistijd doordat de sprinters die vanuit Dordrecht naar verschillende stations gaan, niet goed aansluiten op de overstap. Reizigers richting het zuiden moeten op Breda zo'n twintig minuten wachten. Het gaat mij niet zozeer om de intercity of de sprinter, maar je wilt gewoon een snelle reis, ook vanuit Dordrecht. Misschien kan de Staatssecretaris dit punt meenemen in de gesprekken met NS.

Tot slot vind ik dat de Staatssecretaris treffend heeft verwoord hoe we kunnen aankijken tegen de stakingen van FNV Spoor. Ik daag ook de SP uit om met de Kamer te kijken naar de kerntaken van NS. Daarin moeten we verder verbeteren, zodat NS die goed uitvoert. Laten we dan samen een stip op de horizon zetten als het gaat om de stations, het hoofdrailnet en de rol die NS daar kan spelen. Laten we geen achterhoedegevecht voeren over aanbestedingen in de regio of winkels op het station.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter. De eerste 4 minuut 45 waren niet toereikend om een aantal aandachtspunten te benoemen. Ik maak even handig gebruik van deze twee minuten om nog een aantal onderwerpen aan de orde te stellen. Onlangs kwam het bericht dat NS voor de jaren 2014, 2015 en 2016 in totaal 14,4 miljoen euro heeft betaald aan de Belgische spoorwegen NMBS. Dit komt doordat de Benelux-trein tussen Amsterdam en Brussel in deze jaren verlieslatend was. De afspraak tussen NS en de NMBS zou zijn dat de Nederlandse spoorvervoerder compenseert wanneer er bij deze trein meer verlies wordt gemaakt dan 1,5 miljoen euro. Klopt dat bericht? Wat vindt de Staatssecretaris ervan? Hebben de Belgen slim onderhandeld of hebben wij iets niet doorgehad?

Een andere vraag betreft de trein van Weert naar Antwerpen. De Belgische overheid gaat 120 miljoen euro vrijmaken voor onder andere het elektrificeren van het spoor tussen Mol en Hamont. Als het spoor tussen Weert en Hamont ook wordt geëlektrificeerd, zouden er tussen Weert en Antwerpen personentreinen kunnen gaan rijden. Klopt het dat het Rijk niet wil meebetalen aan een dergelijke verbinding, terwijl de gemeenten en de provincie hebben toegezegd 6 miljoen te willen investeren?

De derde en laatste vraag luidt als volgt. Deze week hebben we een petitie aangeboden gekregen van bewoners van de Cremerstraat in Utrecht, die zeggen dat een investering door ProRail van 9 miljoen euro achterwege gelaten zou kunnen worden. Hoe staat de Staatssecretaris daartegenover? Kent zij de petitie? Wat is haar reactie erop?

De heer **Jetten** (D66):

De elektrificatie van de lijn in België klinkt heel charmant. Ik zou het ook toejuichen als personenvervoer mogelijk gemaakt kon worden vanuit België richting Weert. Is de heer Von Martels echter met mij van mening dat het onwenselijk is om uiteindelijk goederenvervoer toe te staan op deze lijn? Volgens mij is dat wel de achterliggende agenda van de Belgen: om die lijn aan te leggen, uit te breiden en te elektrificeren opdat uiteindelijk toch die IJzeren Rijn vanuit Antwerpen ontstaat.

De heer **Von Martels** (CDA):

De heer Jetten vertelt me nu iets wat ik niet weet. Ik ken de agenda van de Belgen niet. Ik wist niet dat ze het spoorgoederenvervoer een belangrijk item vinden om te benadrukken. Mocht dat zo zijn, dan kan ik mijn

standpunt hierin misschien nog eens heroverwegen. Ik vraag vooral aan de Staatssecretaris wat zij ervan vindt dat de Nederlandse rijksoverheid niet wil meebetalen, terwijl de gemeenten en de provincie wel aangeven er belang aan te hechten. Dat is mijn punt.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor het beantwoorden van onze vragen. Twee van mijn vragen zijn niet helemaal beantwoord. Ik kom dan toch weer even terug op de staking. Ik stelde de vraag wat de Staatssecretaris vindt van het omnummeren van treinen en het eventueel staking breken. Volgens mij heb ik daar geen reactie op gekregen. Het andere punt betrof het goederenvervoer. Wat gaat de Staatssecretaris doen om de overschrijding van de risicoplafonds te voorkomen? Kan de pot met 20 miljoen ook worden ingezet voor omgevingsmaatregelen?

Mijn laatste punt is in reactie op de heer Jetten. Opkomen voor goede arbeidsvoorwaarden is wat ons betreft geen achterhoedegevecht, maar ik ben het met hem eens dat we in de Kamer samen moeten bekijken waar de prioriteiten liggen en hoe we NS en ProRail zo sterk mogelijk kunnen houden. Daarover zijn we het eens. Die gesprekken moeten we voeren, maar ik zeg nogmaals dat arbeidsvoorwaarden voor ons ontzettend belangrijk zijn en vooral geen achterhoedegevecht.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Met betrekking tot de hsl blijft bij mij toch de vraag hangen in hoeverre het huidige systeem van boetes zoals dat nu in de concessies besloten ligt, daadwerkelijk positief uitpakt voor reizigers. Het antwoord op die vraag was mij niet helder genoeg. Mijn vraag is dan eigenlijk ook of dit nog wordt geëvalueerd. Op welk moment vindt dat plaats? Welke rol speelt de Kamer daarin? Dus: in hoeverre heeft dat systeem een positieve impact op de punctualiteit voor reizigers?

Met betrekking tot de nachttreinen zeg ik dat voor GroenLinks het internationaal treinverkeer een ongelooflijk belangrijke component is van de mobiliteit in Europa. Het is echt absoluut noodzakelijk om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen. Wij begrijpen van de Staatssecretaris dat het een geliberaliseerde markt is. De vraag blijft dan toch welke mogelijkheden de Staatssecretaris ziet om het internationaal treinverkeer verder te stimuleren en niet alleen te zeggen: als er iemand komt, dan kan het. Daar moet toch meer mogelijk zijn, zowel binnen de Nederlandse context als in de Europese discussies over het behalen van de klimaatdoelstellingen. Ik stel dus nogmaals de vraag aan de Staatssecretaris welke mogelijkheden zij ziet om het internationaal treinverkeer verder te stimuleren.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Voorzitter. Ik heb twee opmerkingen vooraf. Ik hoorde de Staatssecretaris zeggen dat het eigenlijk best goed gaat met ons spoor, in vergelijking met de landen om ons heen. Nu vind ik het geen excuus voor de reiziger dat het hier beter of minder slecht zou gaan dan in het buitenland. Wat dat betreft kan het altijd beter.

Verder heb ik nog een vraag over de temperaturen op het spoor en wat de Staatssecretaris daarvan vindt. We hebben zojuist weer berichtgeving voorbij zien komen waarin mensen worden opgeroepen om water mee te nemen, want ze konden zomaar eens onderweg geëvacueerd moeten worden omdat de treinen weer stilstaan in verband met de warmte. Wij vinden dat vrij bizar. Misschien heeft de Staatssecretaris er een oplossing voor. Hoe doet men dit in bijvoorbeeld Spanje? Legt men daar ijsblokjes op de rails of zo?

Wat de PHS betreft heeft de Staatssecretaris al wel een beetje toegezegd dat het allemaal goedkomt, maar kan zij daarvoor ook een harde garantie

afgeven? De PVV heeft daarnaar gevraagd, met name in het belang van de reiziger.

Wat de hsl betreft zijn we blij dat de Staatssecretaris ons wil meenemen, voor zover dat binnen haar mogelijkheden ligt gezien de demissionaire status van het kabinet, in de eventuele gevolgen van de drie strikes. De scenario's komen nu onze kant op. De verkenning komt onze kant op. Dat lijkt ons goed. Het lijkt ons ook heel goed om het scenario om helemaal te stoppen, ook mee te nemen. Ik vind dat we ook dat scenario zouden moeten kunnen zien.

Verder had ik nog een vraag gesteld over de prestatie-indicatoren en de toetsing/weging ervan. Volgens mij heb ik daar nog geen antwoord op gekregen. Voelt de Staatssecretaris ervoor om een andere weging mee te geven aan de verschillende indicatoren en, daarbij horend, om de toetsing onafhankelijk te laten uitvoeren?

De voorzitter:

Dank u wel. De Staatssecretaris kan meteen beginnen met haar beantwoording.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Ik begin met de vraag van de heer Middendorp over de marktverkenning. Laat ik het zo zeggen. De marktverkenning loopt nu en we kijken daarbij inderdaad naar samenwerking binnen de concessie, maar we hebben haar wel op zodanige wijze vormgegeven dat de gegevens die individuele bedrijven aanleveren, niet naar NS gaan. Ik ken het lawaai rondom de marktverkenning een beetje. Sommige bedrijven suggereerden dat ze dan met hun water langs de dokter – in dit geval: de heer Roger van Boxtel – zouden moeten gaan voordat ze iets kunnen laten zien van hun prestaties. We hebben het natuurlijk niet op die manier georganiseerd. Het is wel een moment waarop velen die zeggen dat ze het beter kunnen, dat eens een keer in de praktijk kunnen laten zien. Ik kan deze bedrijven natuurlijk wel naar het water leiden, maar ze niet dwingen om te drinken. Dat moeten ze zelf doen. Ik zou het doen. Als je als bedrijf echt denkt dat je het beter kunt, is dit wel het moment om een voet uit te steken en te laten zien dat dat zo is. Dit gaat inderdaad over samenwerking, niet over aanbesteden. Het is voor de Kamer wel nuttig om te weten, mocht ze dat willen overwegen ... Nogmaals, ik zeg er zelf niets van. Dat is niet mijn taak. Ik vind er ook wel iets van, maar het is ook niet mijn rol om er nu iets over te zeggen. Als de Kamer zoiets gaat opzetten, moet zij wel er wel voor zorgen dat zij niet met niets eindigt. Daar gaat het ook over. In die zin is de marktverkenning wel degelijk ook interessant voor mensen die vanuit een ander bedrijfsperspectief dan dat van NS ernaar kijken. Het is een kans. Als je het niet zo wilt zien, zo is mijn stelling, dan wil je het eigenlijk niet. Dat is wat ik vind.

De heer Middendorp (VVD):

Dank voor het antwoord. De uitspraak «het water langs Van Boxtel brengen» laat ik even voor wat ze is ...

Staatssecretaris Dijkma:

Dat is dus niet aan de orde.

De heer Middendorp (VVD):

Nee. Volgens mij is de update dat de Staatssecretaris een goed gevoel heeft over de wijze waarop dat proces nu loopt. We kijken met veel optimisme uit naar september, wanneer de uitkomst van de marktverkenning er is. Ik vraag dat specifiek omdat het heel belangrijk is om te voorkomen dat we in september teleurgesteld zijn. Bij dit soort processen zijn er altijd mensen teleurgesteld, maar ik zal toelichten waarom deze

vraag voor mij heel belangrijk is. Dat is omdat we beiden een heleboel creativiteit en oplossingen verwachten van dat proces.

Staatssecretaris Dijksma:

Nogmaals, er zijn meerdere bedrijven in gesprek met de mensen die deze verkenning doen. Die zijn onafhankelijk. Het is goed dat dat gebeurt, maar ik kan de heer Middendorp geen uitkomstgaranties bieden. Als er bedrijven zijn die in alle media die ze maar te pakken kunnen krijgen, in elke microfoon die ze voor hun neus krijgen zeggen dat ze het beter kunnen, dan moeten die nu niet om «procesredenen» – ik zeg het even zo – opeens niet meer willen meedoen. Mijn stelling is dat er geen enkele procesreden is waarom je niet zou kunnen meedoen. Je hoeft je bedrijfsgegevens namelijk niet over te dragen aan NS. Daarmee blijft de geheimhouding dus gewoon bestaan. Het is inderdaad waar dat je hiermee geen garantie hebt op het eigenaarschap van de lijn, want dat is een politieke keuze. Andersom geldt dat als je niet meedoet en je geen alternatief hebt, we één ding zeker weten: als uit de marktverkenning zou blijken dat er geen anderen zijn, wordt het voor de Kamer heel lastig om zo'n afweging te maken. Maar ik kan dat proces niet verdergaand organiseren dan we nu doen. Mijn ervaring is dat procesdiscussies vaak worden gevoerd om andere redenen dan de reden van het proces.

De heer Middendorp (VVD):

Het ging mij ook niet om een garantie op de uitkomst, maar om een update van hoe het nu gaat en een bevestiging dat we met optimisme uitkijken naar het proces in september. Ik dank de Staatssecretaris dus voor het antwoord.

Staatssecretaris Dijksma:

Ja, meer kan ik niet doen.

Ik kom bij de bijdrage van de heer Jetten. Hij zei dat ik af en toe weleens iets ondeugends wilde doen. Wilt u dat niet meer zeggen, mijnheer Jetten? Daar krijgen we heel veel conspiracy van en dat is gewoon slecht voor mijn reputatie. Het is namelijk wel waar! Hoe dan ook: het probleem is natuurlijk dat er is afgesproken dat de beleidsbegroting 2018 een beleidsarme begroting wordt. Dat hebben we gedaan om ruimte te bieden aan de partijen die ergens anders, in de nabije omgeving, onder de bezielende leiding van de heer Tjeenk Willink aan het nadenken zijn of ze heel misschien weleens een keer verantwoordelijkheid kunnen nemen in dit land. Als ik het nu allemaal ga binnenhalen, dan is de heer Jetten heel blij met mij, maar mijnheer Pechtold is dan misschien best een beetje boos op me. Ik moet dan weer kiezen. Dat moet u mij niet aandoen, mijnheer Jetten.

De heer Jetten (D66):

De Staatssecretaris hoeft niet te kiezen tussen de heer Pechtold en mij. Zij kan ons allebei tevreden stellen; dat is het mooie bij D66! De Staatssecretaris zegt «beleidsarm», maar volgens mij is de Lange Termijn Spooragenda het staand beleid op dit dossier. Het belangrijkste doel daarvan is het verbeteren van de deur-tot-deurreis. De Staatssecretaris zou dus kunnen zeggen dat ze met staand beleid creatief kan bekijken hoe ze voor 2018 nog wat extra's regelt. Ik snap dat dat beperkt is, maar alle beetje helpen in dit dossier.

Staatssecretaris Dijksma:

Het probleem was dat het geen staand beleid was. Dat heb ik er inderdaad van gemaakt, met een eenmalig convenant waarin ik letterlijk elders besluiten heb genomen om dingen niet meer te doen zodat ik die 40 miljoen bij elkaar kon vegen. Ik kan de heer Jetten vertellen dat dat geen heel makkelijk proces was, want ik had geen extra middelen. Ik ben al

vanaf mijn aantreden in de weer geweest om binnen de smalle marges nieuwe afwegingen te maken, maar dan bezuinig je dus feitelijk ook. De heer Jetten vraagt mij nu om dat opnieuw te doen. Ik zou dat wel kunnen doen, maar dan is het geen staand beleid meer. Ik ga dan namelijk bezuinigen op een paar andere dingen die op dit moment staand beleid zijn. Dat is even de intellectuele problematiek waarmee ik dan te maken krijg, nog los van mijnheer Pechtold. De reistijd bij Dordrecht nemen we mee in het gesprek. De andere toezeggingen die de heer Jetten noemde, staan. Zo kent hij mij.

Ik kom bij de bijdrage van de heer Von Martels, die volgens mij sprak over de petitie met betrekking tot trillingen. Ik ben zelf in Brabant bij een groep bewoners geweest die daar last van hadden. Met ProRail is afgesproken dat we bekijken welk type onderzoek nodig is om het effect te meten. Ik kan nu niet toezeggen dat ik tegemoetkom aan de wens van de bewoners. In dit geval ging het om een petitie van mensen die bij de Cremerweg wonen. Bij de Cremerweg hebben we onderzocht of een trilwerende constructie nodig is. Dat bleek het geval te zijn; die is dus ook opgenomen in het tracébesluit van het doorstroomstation Utrecht. Vanwege de bezwaren van omwonenden is vervolgens met de gemeente Utrecht en de bewoners afgesproken dat bij de oplevertoets opnieuw zou worden gemeten en beoordeeld of een trilwerende constructie echt nodig is. Die metingen zijn nu verricht. De komende maanden worden ze uitgewerkt. Als uit die metingen blijkt dat we de maatregel moeten uitvoeren, ben ik daar ook aan gehouden, gelet op wat in het tracébesluit is afgesproken. Ik hoop dat we de bewoners en de gemeente in het derde kwartaal van dit jaar kunnen informeren. We zitten nu in een proces van uitgebreid onderzoek.

De heer **Von Martels** (CDA):

Deze petitie is wel bijzonder, want deze bewoners pleiten er juist voor om iets niet te doen, om 9 miljoen te besparen door de investering achterwege te laten. Doordat de snelheid van het goederenvervoer is verhoogd en het aantal wissels is aangepast, is er in hun ogen geen sprake meer van trillingen. Daardoor zou er iets bespaard kunnen worden. Dan denk ik: er komt weer geld vrij voor andere mooie dingen.

Staatssecretaris **Dijkzma**:

Zeker, voorzitter. Daar zou ik ook voorstander van zijn, maar ik wil het eerst gemeten hebben. Wij nemen dit uiteraard mee. Wij kennen deze groep bewoners ook. Als uit de metingen blijkt dat het probleem is opgelost, is dat prachtig. Ik zal dan de laatste zijn om te zeggen dat we iets anders hebben afgesproken. We moeten het echter niet andersom doen. Stel dat de metingen iets anders laten zien en een groep bewoners er misschien van af wil zien, maar één bewoner niet. Als die bewoner vervolgens met het tracébesluit in de hand een proces aangaat, wint hij. Dat kan ik de heer Von Martels alvast voorspellen. Dat gaan we niet laten gebeuren, dus dit is zo'n beetje de grens van het speelveld. Het klopt dat er een compensatieregeling is voor NMBS, die is afgesproken nadat we na de Fyra een alternatieve dienst moesten inleggen. NS en NMBS runnen samen de lijn tussen Amsterdam en Brussel en werken ook aan een goed resultaat.

Wat Weert-Hamont en het personenvervoer betreft: volgens onze kennis is er in België nog geen exacte duidelijkheid of besluitvorming over de investeringen. Het Nederlandse deel is een regionale aangelegenheid. Als de provincie Limburg van mening is dat ze dit belangrijk vindt, moet ze er zelf prioriteit aan geven. De heer Jetten – hulde voor zijn kennis, zou ik bijna willen zeggen – noemde in dit kader nog een ander punt. Dit is inderdaad mogelijk een onderdeel van de IJzeren Rijn. Ten aanzien van dit traject wachten we op een haalbaarheidsstudie van Vlaanderen. Voordat je op zo'n dossier gaat schaken, moet je altijd wel heel goed weten waar

het einde van het bord is. Mogelijk zit dat in Antwerpen, zal ik alvast maar zeggen. Ik weet niet of de heer Von Martels dat een goed idee vindt.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ik kom nog even terug op het vorige onderwerp. De Staatssecretaris zegt dat er inderdaad een compensatieregeling met de NMBS is afgesproken. Die regeling bestaat dus. Wat zijn hiervan de daadwerkelijke financiële consequenties voor ons?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Voor ons zijn die er niet. Die zijn voor NS.

De heer **Von Martels** (CDA):

Dat is waar. Heeft de Staatssecretaris een beeld van die consequenties voor NS?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Nee, dat kan ik nu niet zeggen. Nee, ik weet het niet.

De heer **Von Martels** (CDA):

Misschien wordt het u nog aangereikt ...

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik weet het niet.

De heer **Von Martels** (CDA):

Misschien houd ik het antwoord dan nog tegoed.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dat moeten we inderdaad uitzoeken.

De heer **Von Martels** (CDA):

Het was zo'n groot bedrag dat u dacht: dat zoeken we nog even uit?

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik weet het niet. Volgens mij is het gewoon een bestaande afspraak tussen twee bedrijven. In principe hebben wij daar helemaal niets mee te maken in onze rol als ministerie. Ik ben altijd bereid om te fungeren als doorgeefluik voor kennis, maar het is niet zo dat ik hierop stuur. Het zijn gewoon private afspraken.

De heer **Von Martels** (CDA):

U hebt gelijk. Dank u wel voor de antwoorden.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Alstublieft.

De heer Von Martels vroeg naar een andere weging van de KPI's. We hebben daarmee natuurlijk al een hele exercitie achter de rug. Vorig jaar hebben we dat al gedaan. Ik heb dat destijds toegezegd aan de voorganger van de heer Von Martels, de heer Van Helvert. Ik denk dat het belangrijk is dat we nu enige vorm van rust rondom de KPI's krijgen. Dat is echt nodig, want anders worden de bedrijven die zich eraan moeten houden gillend gek van alle veranderingen. Ik denk dat dat niet verstandig is. We hebben juist geprobeerd om de KPI's een bepaalde realiteitswaarde te geven, opdat we wat beter kunnen checken hoe de prestaties daadwerkelijk worden geleverd.

Over de onafhankelijke toetsing heb ik al gesproken. Wat de klantoordelen betreft, gaat NS aansluiten bij de OV-Klantenbarometer. Die is onafhankelijk. Alle vervoerders zitten erbij. Er zijn onafhankelijke audits op de KPI's. Dat gebeurt dus niet vanuit NS. Ik heb bijvoorbeeld ook het

verbeterplan onafhankelijk laten beoordelen. We doen dat dus niet zelf, noch laten we het door NS doen. We huren gewoon mensen in om daarnaar te kijken.

De heer **Laçin** sprak over het stakingsrecht. Hij vroeg of NS zich heeft gehouden aan het stakingsrecht. Ja, bij mijn weten wel, want werknemers mogen altijd meedoen aan een actie. NS respecteert dat recht ook. Men is bijvoorbeeld niet naar de rechter gestapt, om maar iets te noemen.

Tijdens de stakingen of acties blijft NS de dienstverlening aan de reizigers zo veel mogelijk voortzetten. Het kan zijn dat andere medewerkers van NS wel bereid zijn om door te werken. Op zichzelf is dat geen verplichting, maar er is ook geen verplichting tot staken. Het is wel een vrij recht; je bent niet moreel gedwongen om mee te doen. Als je voor de reizigers gewoon je werk wilt blijven doen, dan mag dat ook. Eigenlijk is dat best goed, toch?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. Een verplichting tot staken klinkt mooi, maar die is er inderdaad niet. Het ging mij om het omnummeren van treinen. Daar ging mijn concrete vraag ook over. Aan een trein die eigenlijk niet zou rijden omdat de machinist staakt, wordt een ander nummer gegeven zodat hij toch rijdt. Daarover ging mijn concrete vraag. Als er werkwilligen zijn, moeten die uiteraard gewoon hun werk kunnen doen. Het gaat mij om het omnummeren van treinen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Het spijt me, hoor. Ik ben ook een oud-actievoerder, maar ik kan een vraag op dit detailniveau gewoon niet beantwoorden. Dat weet ik niet. Mijn indruk is heel simpel. Een aantal mensen heeft meegedaan aan de staking. Veel meer mensen hebben niet meegedaan en zijn blijven werken. Daardoor is het effect beperkt gebleven. Zo is het gegaan. Wat ik ervan weet, is dat NS het heel vervelend vindt voor de reiziger, maar niets heeft gedaan om mensen te beperken in hun stakingsrecht. Mooier kan ik het niet maken; zo is het gewoon.

De heer **Laçin** (SP):

Het hoeft wat mij betreft niet mooier te zijn. Wij hebben namelijk sterk de indruk dat er iets anders is gebeurd. Daar hebben we ook aanwijzingen voor gekregen. Ik vraag de Staatssecretaris dus of ze hier nog op kan terugkomen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nee, voorzitter, dat ga ik niet doen.

De heer **Laçin** (SP):

Mag ik weten waarom niet?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Omdat ik van mening ben dat dat mijn rol niet is. Dit is een zaak tussen werkgever en werknemer. Als de heer Laçin aanwijzingen heeft, dan gaat hij die maar samen met mijnheer Janssen van de bond naar buiten brengen, maar dat is niet mijn rol. Het is gewoon mijn taak niet. Mijn rol hier is heel simpel. Enerzijds moet ik ervoor zorgen dat het vervoer voor de reiziger van topkwaliteit is. Anderzijds heb ik ook een grote verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat het goed gaat met een organisatie als NS, al was het maar omdat wij daar als overheid nauw aan gelieerd zijn. Ik heb de Kamer eerder gezegd dat ik als sociaaldemocraat de laatste zal zijn om mensen een staking te ontzeggen. Als ik er echter een strategische opmerking over mag maken: ik zou dit instrument op deze manier in deze fase met deze onderliggende onderwerpen inderdaad niet kiezen. Het feit dat meerdere bonden niet meedoen, zegt mij genoeg.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind dat de Staatssecretaris als systeemverantwoordelijke hier wel degelijk iets over had kunnen of moeten zeggen, maar dat gebeurt niet. Prima, dan zullen wij het zelf verder uitzoeken en erop terugkomen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

De heer Laçin beschuldigt hier een bedrijf. Hij zegt dat hij aanwijzingen heeft. Vervolgens vraagt hij mij om als een soort Sherlock Holmes zijn beschuldiging te steunen. Dat ga ik niet doen. Ik heb die aanwijzingen helemaal niet. Het is ook mijn taak niet. Zo werkt het niet.

De **voorzitter**:

Een laatste opmerking.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vraag de Staatssecretaris niet om ons hierin te steunen. Ik vroeg haar wat zij hiervan vindt, wat haar mening hierover is. Daar heeft ze op gereageerd. Dat was niet tot voldoening van de SP. Prima, dat nemen we voor kennisgeving aan.

De **voorzitter**:

Dat is de politiek: het blootleggen van meningsverschillen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Overigens begrijp ik dat het omnummeren van treinen bij NS volgens de regels gewoon kan.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Ik kom bij de overschrijding en het basisnet. Ik wil daar best uitgebreid op reageren, maar ik begreep dat dit onderwerp is verplaatst naar het algemeen overleg over ERTMS en spoorveiligheid.

De **voorzitter**:

Dat klopt, op 5 juli.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Mijn verzoek luidt dus als volgt. Ik vind dit een heel belangrijk onderwerp. Er moet veel gebeuren en er gaat ook veel gebeuren, zoals de Kamer heeft kunnen lezen in de brief die ik haar heb gestuurd. Als de Kamer daarmee akkoord gaat, lijkt het me echter beter om dit onderwerp op een ander moment uitgebreid te bespreken. Dan doen we het ook meer recht. In het kader van de hsl-prestaties vroeg mevrouw Kröger of het uitdelen van boetes de beste manier is. Er zijn verschillende manieren om vanuit de concessie op prestaties te sturen: outputsturing, sturing via prestatie-indicatoren, boetes als normen niet gehaald worden en inputsturing via programma's onder de concessie. Dat laatste hebben we gedaan. We hebben om een programma gevraagd en hebben daar vanuit I & M behoorlijk wat druk op gezet door te zeggen dat we het belangrijk vonden. Dus we doen wat we kunnen en ik ben echt iemand – zo moet u mij wel zien – die altijd het hele palet aan beschikbare instrumenten zo zorgvuldig mogelijk wil toepassen. Ik ben zelf helemaal geen fan van boetes. Ik vind boetes uitdelen eigenlijk verlies lijden, omdat je dan namelijk al te laat bent. Je kunt beter voorkomen dat iets gebeurt waarvoor een boete móet, maar als het dan toch gebeurt, dan moet ook duidelijk zijn dat je die boete oplegt en waarom. Dat is dan ook een belangrijk signaal dat het echt beter moet. Er wordt weleens gesuggereerd dat het een soort broekzak-vestzakverhaal zou zijn, maar ik vind dus dat zo'n boete dan ook echt

specifiek ingezet moet worden ten gunste van de reiziger die ook in dit geval de problemen heeft ondervonden. Daarover binnenkort meer. De heer Jetten heeft nog antwoorden van mij tegood op een set vragen die hij daarover heeft gesteld. Daar komen we nog mee. We kijken er nu dus ook naar hoe we dat op een goede manier kunnen doen. Nogmaals, het is dus niet iets wat ik automatisch of graag doe, maar het is binnen het instrumentarium wel één van de consequenties van wat we eerder in de concessiesystematiek met elkaar hebben afgesproken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat u niet graag boetes uitdeelt. Mijn vraag was ook specifiek of de inschatting is dat die boetes als onderdeel van een sturingssysteem een effectief instrument zijn en of daar een evaluatie van komt. Het feit dat ze kunnen, dat ze er zijn en dat ze onderdeel zijn van het huidige systeem, is voor mij geen duidelijk antwoord op de vraag of het zin heeft en of het voor de reiziger positief uitpakt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Met dat laatste ben ik nu natuurlijk wel in de weer, want als we al zo'n instrument «moeten» inzetten – in mijn ogen dus noodgedwongen – dan wil ik wel dat het iets positiefs voor reizigers betekent. Dat overleggen we ook met de consumentenorganisaties. Zij hebben daarbij inspraak. Het bedrag mag opgespaard worden, dus we kijken ook of we op een gegeven moment een echt gebaar zouden kunnen maken in de richting van de reizigers die het betreft. Dat vind ik heel belangrijk, want dan komt er tenminste nog iets goeds van, ook al is het instrument niet mijn lieveling of mijn darling.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dit gaat over de vraag hoe die boete vervolgens besteed wordt en of die boete ten goede komt aan reizigers. Mijn vraag is of het uitdelen van boetes een effectief instrument is om de punctualiteit en de prestaties van de NS en ProRail op dit vlak te verbeteren. Dat was mijn vraag. De vraag of die boete vervolgens goed wordt ingezet, is ook superbelangrijk, maar hebben wij nu een indicatie dat het uitdelen van boetes dé manier is om verbeteringen op het traject te krijgen?

Staatssecretaris **Dijksma**:

We gaan daar sowieso nog naar kijken bij de midterm review. Dan gaan we de hele zaak evalueren. Het zal altijd een kwestie zijn van een samenhang der dingen. Ik kan ook via inputsturing ervoor zorgen dat er beweging komt en bijvoorbeeld afdwingen dat er een verbeterplan komt. Dat heb ik bij de volle treinen gedaan. Je kunt soms een combinatie van dingen toepassen.

Het punt hier was dat wij te maken hadden met prestaties waarvan het bedrijf zelf had gezegd: dit kunnen wij volgend jaar halen. Als dat dan niet gebeurt, vind ik wel dat je op een gegeven moment consequenties moet verbinden aan het feit dat het doel niet gehaald wordt. Als ik dat namelijk niet gedaan had, dan was het huis hier te klein geweest. Dat weet u ook, want dan hadden verschillende van uw collega's tegen mij gezegd: dit is de zoveelste keer... Ik zal niet de woordvoerder van de heer Van Aalst zijn, om verschillende redenen, waaronder enkele principiële, maar men zou zomaar kunnen zeggen: er is ontzettend veel geïnvesteerd, miljarden, de samenleving heeft recht op een goed product en wij zijn er nu al ik-weet-niet-hoelang mee aan de gang. NS heeft meerdere kansen gehad, nu moet NS toch ook gewoon een keer gaan leveren! Als dat zou worden gezegd hier, dan zou ik daar met een heel ongemakkelijk gevoel bij staan, want daar ben ik het mee eens. Dat vind ik namelijk ook.

Soms moet je dus gewoon dingen gebruiken uit zo'n set van instrumenten, als je wilt dat het effect heeft. Laat ik het zo zeggen: wij zijn er

nog niet over uitgesproken, want NS heeft pro forma ook al bezwaar aangetekend. Dat begrijp ik ook wel. Het is het goed recht van dat bedrijf om dat op die manier te doen, maar ik vind wel dat ik ook hier moest markeren, namens u en namens de reiziger, waar wij staan.

De voorzitter:

U vervolgt uw beantwoording.

Staatssecretaris Dijkma:

Dan vroeg mevrouw Kröger nog een keer naar de nachttrein en de klimaatdoelstellingen. Hoe meer mensen bijvoorbeeld gebruik gaan maken van het openbaar vervoer, hoe beter het is, maar de overheid is geen treindienstorganisatie. Ik kan dus niet zelfstandig zeggen: ik vind dat er een nachttrein moet komen en ik ga actief op zoek naar een bedrijf om dat te doen. Dat zou waarschijnlijk ook een doodlopende route zijn, want dit soort dingen wordt alleen maar een succes als het bedrijf zelf denkt dat daar echt een goede boterham in te verdienen is. Gaan we in de toekomst misschien weer meer nachttreinen krijgen? Ik hoop van wel. Ik zou dat echt toejuichen. Dus ik ben het met mevrouw Kröger eens, maar het is niet zo dat de overheid daarin het initiatief neemt. De overheid probeert wel, bestaande initiatieven zo goed mogelijk te ondersteunen, maar dat is net een nuanceverschil.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik herken het nuanceverschil. Ik heb hier de antwoorden op de vragen van het lid Bashir uit 2014 aan de toenmalige Staatssecretaris. Daarin staat dat de overheid er wel degelijk een rol in heeft om goede verbindingen met omliggende staten in stand te houden. Ik begrijp dat de overheid niet zelf... Hoe zeg ik dat? Ik begrijp dat een deel van de oplossing hiervan bij de markt ligt, maar kan de Staatssecretaris verkennen op welke manier de overheid de rol zou kunnen waarnemen van het in stand houden van de goede verbinding met omliggende staten? Kan die verkenning gedaan worden? Temeer daar de Staatssecretaris net zei dat vervoer van topkwaliteit wel degelijk haar verantwoordelijkheid is en dat het toch jammer zou zijn als dat dan niet voor internationaal verkeer geldt.

Staatssecretaris Dijkma:

Maar dat doen we ook wel! We zijn natuurlijk met de Belgen en met de Duitsers voortdurend in overleg, bijvoorbeeld over de internationale verbinding naar Keulen, Düsseldorf en ook naar het zuiden. Is er meer nodig? Wat kunnen we doen? Kunnen we bijvoorbeeld de uitrol van ERTMS hier en daar zo op elkaar afstemmen dat we de prioriteiten zo leggen dat het internationaal verkeer zo veel mogelijk wordt ondersteund? Het feit dat we niet zelf een lijn beginnen, betekent niet dat we niets doen. Maar daar zit wel een klein, maar vrij principieel verschil. Wat ik doe, is met vervoerders en met collega's uit andere landen het gesprek voeren. We hebben in de afgelopen jaren twee conferenties over internationale spoorverbindingen georganiseerd. Wij betrekken het Europees parlement erbij. Ik heb zelf nog mee uitonderhandeld dat dat Vierde Spoorpakket er eindelijk een keer kwam, waardoor je dat soort dingen ook makkelijker met elkaar kunt doen. Ik kan een heel exposé gaan houden over wat we allemaal doen, maar dat is net iets anders dan bijvoorbeeld op een bepaald traject zeggen: hier moet nog een internationale nachttrein bij en laten wij het initiatief daarvoor nemen. Wij vliegen dat soort gesprekken vanuit een net even andere hoek aan.

De voorzitter:

Laatste keer, kort.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De Staatssecretaris geeft aan wat er al gedaan is. Mijn vraag is of de Staatssecretaris, gegeven het feit dat het treinverkeer in Europa op dit moment eigenlijk een onvoldoende alternatief is voor vliegen, voor ons in kaart kan brengen welke mogelijkheden er liggen om dat treinverkeer verder te stimuleren, hetzij in Nederland, hetzij in Europa.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Dan gaan we een heel ander debat in, want dan gaat het ook om het feit dat het vliegen in Europa nu op bepaalde trajecten heel goedkoop is. Dat is een van de zaken waar bijvoorbeeld de internationale spoorverbinding naar het zuiden onder geleden heeft. Een andere reden waarom de Betuweroute financieel nog steeds niet rendabel is, is dat er politiek ooit besloten is om het flankerend beleid – beprijzing van vrachtverkeer op de weg – niet door te zetten. Dat soort politieke afspraken heeft inderdaad consequenties voor de aantrekkelijkheid van bepaald vervoer, de modal shift. Ik vermoed dat de nieuwe woordvoerders op dit prachtige dossier daar nog heel vaak over zullen spreken. Alles wat u besluit en doet, heeft consequenties voor de vervoersstromen. Ik kan van alles in kaart brengen, maar volgens mij is dat waar het op neerkomt. Wij proberen het voor mensen zo aantrekkelijk mogelijk te maken om gebruik te maken van het openbaar vervoer en we hebben zo veel mogelijk van dit type gesprekken met andere landen. We investeren hier ook in. In Limburg bijvoorbeeld doen we dat op een andere lijn weer wel versneld, om een bepaalde verbinding met het Duitse achterland sneller mogelijk te maken. Daar wordt echt veel aan gedaan.

De **voorzitter**:

U vervolgt.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Ik kom op mijn laatste punt, het punt van de heer Van Aalst over de invloeden van het weer op het spoor. Soms heb je blaadjes en nu zijn het hete spoorstaven die tot problemen leiden. De heer Van Aalst vraagt eigenlijk: gebeurt dat in andere landen ook? Een van mijn eerste werkbezoeken – de directeur die hier naast mij zit, was erbij – was aan Groot-Brittannië. Daar vroeg een Britse collega mij: «Do you also have this problem with leaves on lines?» Nou, ik dacht: gelukkig, wij zijn niet de enigen. Dit soort dingen komt inderdaad ook in andere landen voor. We hebben geen heel grote paraplu die we over het hele land heen kunnen zetten om al die weersinvloeden tegen te houden. Wat we wel doen, in een situatie... Vergist u zich niet: wij hebben het meest druk bereden spoor in West-Europa. Dat is ongekend. Er worden hier heel veel innovaties toegepast. Er wordt al jaren gekeken naar allerlei middelen om de sporen bijvoorbeeld met gels beter bestendig te maken tegen al die invloeden. Als er een bepaald type weer heerst, zie je ook op de weg dat het soms gewoon vast staat. Dat is voor de reiziger heel vervelend. Het is dan ook belangrijk dat er goed gecommuniceerd wordt, want ik erger mij daar als reiziger zelf vaak nog het meest aan dat ik gewoon niet weet waar ik nu aan toe ben. Gaat er nog een trein? En zo ja, wanneer? Moeten we er alles aan doen om dat te voorkomen? Ja. Gebeurt dat ook? Ja. Als ik naar het winterprogramma kijk... U zou eigenlijk een keer een werkbezoek moeten doen bij de voorbereiding van het winterprogramma. Dat zou ik u allemaal gunnen. Dat is prachtig om te zien. Dan zie je ook hoeveel er van tevoren gedaan wordt. En soms gaan dingen mis. Dat blijft voor reizigers ontzettend vervelend, dus het is goed dat iedereen daar druk op houdt. Dat doe ik ook, maar het is niet altijd te voorkomen. Echt niet. Volgens mij was dat het wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ja, dat denk ik ook. Nee, de heer Van Aalst mag nog eventjes.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Die van de weersinvloeden laat ik maar even voor wat het is. Wij blijven het in ieder geval bijzonder vinden dat het in de winter te koud is, in de zomer te warm, dat er in de herfst bladeren op het spoor liggen en dat we dus wel drie jaargetijden hebben waarin het misgaat, maar dat laten we nu maar even voor wat het is.

Ik had nog een vraag gesteld over de prestatie-indicatoren. Kan daarvoor een andere regeling komen? Als die regeling er komt, kan er dan ook een onafhankelijke toetsing komen? Nu is het de slager die zijn eigen vlees keurt. Dat was vraag één die nog niet was beantwoord. En vraag twee was dat de Staatssecretaris ons aan de hand meeneemt voor wat betreft «three strikes», maar dat we dan ook graag alle scenario's willen zien langskomen. Een aantal scenario's hebben we gezien. We krijgen nog een marktverkenning, maar kan er ook een scenario meegenomen worden om bijvoorbeeld helemaal te stoppen?

De **voorzitter**:

De vraag over de indicatoren is deels al beantwoord aan de heer Von Martels, maar de Staatssecretaris heeft het woord.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Volgens mij heb ik al die vragen in principe beantwoord, echt waar. Die prestatie-indicatoren hebben we net gewijzigd. Dat is net allemaal gebeurd. En die worden onafhankelijk geaudit. Dus dat doen noch wij, noch het bedrijf. Dat gebeurt echt van buiten. Wat die scenario's betreft, heeft de Kamer heel specifiek zelfs meegekeken naar de opdracht, waarschijnlijk onder het motto «vertrouwen is goed, controle is beter». Die opdracht is uitgevoerd. Daar heeft de Kamer inmiddels ook al een hoorzitting over georganiseerd met de onafhankelijke schrijvers ervan. Nu komt er nog een marktverkenning naar de vraag of er anderen zijn die denken dat ze die HSL zouden kunnen rijden en dat ze dat beter zouden kunnen doen. Die marktverkenning doen we in het kader van een potentiële samenwerking. Mocht de Kamer op enig moment willen verdergaan en mocht ze denken dat ze niet via de «three strikes» wil opereren, maar bij wijze van spreken die hele lijn uit de concessie halen, dan ziet de Kamer in het scenario dat zij heeft gekregen welke complicaties dat met zich zou brengen, wat voor type besluit de Kamer dan zou moeten nemen en wat dan nog allemaal uitgezocht zou moeten worden. Maar het is – dat hebt u ook steeds van mij gehoord – niet meer aan dit kabinet om daar iets over te zeggen, want dat mocht niet van de Kamer. De Kamer wilde dat niet en ik weet ook wel waarom: omdat er politiek gewoon geen overeenstemming is in deze Kamer over de vraag wat het ultieme eindmodel is. De commissie heeft daar geen keuze over gemaakt en de Kamer heeft toen eigenlijk gezegd: breng alles maar in kaart, maar besluit vooral niet nu. Dat heeft de Kamer ook gezegd. Wij hadden op het departement en ik had als bewindspersoon altijd de verwachting dat dit dus in een nieuw regeerakkoord beslecht gaat worden, in een nieuwe Kamer. En dat heeft de Kamer dus zelf allemaal afgesproken. Nu krijg ik een beetje het gevoel als zou de Kamer van mij verwachten dat ik uiteindelijk die gordiaanse knoop doorhak. Dank voor het vertrouwen, zeg ik alvast, maar de Kamer heeft besloten dat ik dat niet ga doen. Ik zou het wel willen, maar ik ga het niet doen.

De **voorzitter**:

Ik kijk naar rechts. Ik kijk naar links. Het was een nieuwe opstelling. De griffie gaat u ook nog vragen naar uw ervaringen. Ik heb een tweetal toezeggingen staan.

- de Staatssecretaris werkt aan een uitgebreide brief over beheer en onderhoud van het spoor. De Kamer ontvangt die brief voor het zomerreces;

- de Staatssecretaris komt terug op de vraag over de dienstverlening bij station Dordrecht en wat hier vanaf 2018 beter kan. De vraag is dan wanneer de Staatssecretaris daarop terugkomt.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat wordt op weg naar de nieuwe dienstregeling, aan het einde van dit jaar.

De **voorzitter**:

Ik heb het gehoord. Mijnheer Middendorp, hebt u een procedurele mededeling? Ik ben de toezeggingen aan het oplezen en wilde daarna de vergadering sluiten.

De heer **Middendorp** (VVD):

Ik miste nog de toezegging om in de jaarlijkse rapportage iets op te nemen over de Betuwelijn, over de schade op macroniveau voor industrie en zeehavens.

De **voorzitter**:

Dat zit erin. Die is dan genoteerd. Punt.

De heer **Jetten** (D66):

Ik had zelf in tweede termijn als toezegging het volgende geformuleerd, en volgens mij heeft de Staatssecretaris dat bevestigd. Eén: de Staatssecretaris kijkt met NS naar een snelle introductie van de shuttlebus Breda-Noorderkempen. Twee: de Staatssecretaris treedt met NS in overleg om de problematiek van de ov-chipkaart als betaalmiddel voor deelfietsen in kaart te brengen.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar links. Ook een punt daar? Ik was al zo blij dat we er maar twee hadden, maar het worden er meer.

De heer **Jetten** (D66):

Ik was juist zo blij met die mooie toezeggingen van de Staatssecretaris!

De **voorzitter**:

Ik zie verder niks meer. Dan sluit ik dit AO Spoor. Ik dank de Staatssecretaris, de aanwezige staf, de mensen die op de tribune of thuis meekeken en natuurlijk de Kamerleden.

Sluiting 12.28 uur.