

Vergaderjaar 2009–2010

31 987

Evaluatie spoorwetgeving

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN NOTAOVERLEG

15 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 12 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over **de Evaluatie Spoorwegwetgeving**.

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

Stenografisch verslag van een notaoverleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat

Maandag 12 oktober 2009

Aanvang 11.00 uur

Voorzitter: Neppérus

Aanwezig zijn 6 leden der Kamer, te weten:

Aptroot, Van Gent, Mastwijk, Neppérus, Roemer en Samsom,

en de heer Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat.

Aan de orde is de behandeling van:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2009 over Beter Geregeld Domein Lagere Regelgeving Spoor (29893, nr. 79);
- de vertrouwelijke brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 januari 2009 met rapporten inzake de evaluatie Spoorwegwet (31843, nr. 1);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 oktober 2008 over Trein Vrije Periodes (29984, nr. 151);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 april 2009 over de aanbidding van het rapport TNS Consult "Marktobservaties Rail 2008" inzake de inrichting van toezichttaken (29984, nr. 174);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 juni 2009 over het kabinetsstandpunt evaluatie spoorwetgeving (31987, nr. 1);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 28 mei 2009 met de beantwoording van vragen van de commissie over het rapport "Aansturing van ProRail" door het ministerie van Verkeer en Waterstaat (31919, nr. 3);
- de brief van de president van de Algemene Rekenkamer d.d. 16 april 2009 bij de aanbidding van het rapport "Aansturing van ProRail" door het ministerie van Verkeer en Waterstaat; rapport Sturen op prestaties (31919, nr. 1);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 juli 2009 met de beantwoording van de vragen van de commissies VenW en Ru over het rapport "Sturen op prestaties" van de Algemene Rekenkamer (31919, nr. 4);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 september 2009 met de lijst van vragen en antwoorden over de evaluatie van de spoorwetgeving (31987, nr. 2).

De **voorzitter**: Ik heet de minister van Verkeer en Waterstaat welkom. Ik heet ook de mensen op de publieke tribune en de mensen die thuis meeluisteren en de collega's welkom. Wij hebben al heel lang treinen en sporen en daarom hebben wij voor deze evaluatie veel tijd uitgetrokken. Ik moet de heer Cramer van de ChristenUnie-fractie excuseren. Hij kan tot zijn spijt, hij is een groot treinliefhebber, niet aanwezig zijn. De spreektijden zijn verdeeld. Ik wil proberen, daar voor de fracties met minder spreektijd wat rekkelijk mee om te gaan. Dat betekent wel dat de collega's met veel spreektijd moeten proberen om daar iets van over te houden. Als eerste geef ik het woord aan de heer Mastwijk van de CDA-fractie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik zal proberen binnen de mij toegewezen spreektijd te blijven, maar ik meld u dat de heer Cramer mij heeft gevraagd om mede namens de ChristenUnie-fractie enkele opmerkingen te maken. Ik denk dat ik de totale spreektijd voor beide fracties niet nodig heb, maar ik verzoek u mij niet al te hard aan te pakken, mocht het wat uit de hand lopen. In ruil daarvoor zal ik beloven om namens de heer Cramer iets minder techniek in het debat te brengen. Na het in werking treden van de huidige spoorwetgeving is het nodige gebeurd. Ik noem een paar evenementen. Er was ruzie tussen ProRail en NS over "wie er de schuld van was". NS is stipter gaan rijden en kreeg meer tevreden reizigers. Er was een stevige discussie met de minister en NS over de sociale veiligheid en de boa's. Er was onmin tussen ProRail en de vervoerders over toewijzing van capaciteit en de prijs daarvan. Er waren stevige debatten over de veiligheid als er – helaas – weer eens een ongeval was. Ten slotte was er een onderzoek naar de kwaliteit van de aansturing binnen ProRail.

Na het lezen van veel rapporten, gesprekken met zo'n beetje alle betrokkenen en de hoorzitting van afgelopen week – alles overziend dus – is de CDA-fractie naar omstandigheden redelijk tevreden. Wij geven het spoor gemiddeld een 6. In mijn hbs-tijd was zo'n cijfer het resultaat van een aantal proefwerken. Daar zat wel eens een 4 bij en ook wel eens een 8. Ofwel: soms ging het goed, soms ging het gewoon beroerd. Er moet dus nog wel het een en ander veranderen. Toch delen wij het oordeel van het kabinet dat op dit moment geen ingrijpende aanpassing van regelgeving aan de orde is. Ik heb in deze commissie al een aantal keren gezegd dat

de CDA-fractie tegelijkertijd in de concessies voor de vervoerder en de beheerder meer geregeld wil zien. Ik kom daar straks op terug.

Ik heb een aantal opmerkingen over het regionale spoor. Dat is niet onrendabel. Met hetzelfde soort bijdrage als NS, hebben private vervoerders bewezen dat grote groei in aantallen reizigers én klanttevredenheid mogelijk zijn. De regio spoort dus goed en mede om die reden moet de decentralisatie van het regionaal spoor nu worden afgerond. De decentrale overheden moeten niet alleen het beheer over hun regionale stations krijgen, maar ook de keus hebben om beheer en eventuele uitbreiding van het spoor uit te besteden aan anderen dan ProRail. Er zijn genoeg bedrijven die dat prima kunnen en er is geen reden om dat vanuit Den Haag te blijven aansturen. Nu mag ProRail decentrale wensen pas uitvoeren als werkzaamheden voor Verkeer en Waterstaat daar niet onder lijden.

De CDA-fractie vindt dat regionale stations, waar NS niet komt, in beheer aan regio's die dat willen, moeten worden overgedragen. We vinden ook dat decentrale overheden onderhoud van het spoor waarover de regionale vervoerder rijdt, zelf moeten kunnen aanbesteden. Graag een reactie van de minister.

Het is de fracties van de ChristenUnie en het CDA opgevallen dat regionaal personenvervoer meer voorrang zal krijgen. Kan de minister uitleggen waarom hij nog vasthoudt aan het onderscheid tussen regionaal en stadsgewestelijk personenvervoer? Ons is gebleken dat de huidige regelgeving voor afschrijving van materieel niet altijd spoort met de maximale concessieduur. Vooral bij lightrail geeft dit problemen omdat dit kan leiden tot kapitaalvernietiging en dus tot slechte exploitatieresultaten respectievelijk te hoge tarieven. Ziet de minister kans om hier wat aan te doen?

Ik heb een aantal opmerkingen over ProRail. Over de gebruiksvergoeding moet niet onderhandeld worden tussen ProRail en de vervoerders. Dat is geen goede zaak. De minister moet ervoor zorgen dat ProRail de vergoeding sober en doelmatig opstelt. Gedoe zoals in Duitsland, waar de "Strassengebühr" nieuwe treindiensten soms onmogelijk maakt, moeten wij hier niet hebben. Graag het oordeel van de minister. Hoe gaan wij dit regelen?

Ik heb nog een aantal opmerkingen van de heer Cramer aangaande ProRail. De huidige situatie rond ProRail is onduidelijk. Wij willen meer zeggenschap voor de minister zodat wij hem ook beter kunnen controleren. Waarom komt er geen baten- en lastendienst zoals Rijkswaterstaat? Het kabinet noemt dit zelf, maar dan komt in de brief de verrassende wending: de minister kiest er vervolgens niet voor. Hij zegt dat het dan onmogelijk is om een goede dialoog te houden met de vervoerders. Maar in de huidige situatie vinden wij juist een goede dialoog met de Kamer niet mogelijk. Ons lijkt zo'n baten- en lastendienst ProRail dan ook niet zo'n gek idee. Waarom doet de minister dat niet?

Kan de minister uitleggen waarom hij in tegenstelling tot de visitatiecommissie de sturing op doelmatigheid van ProRail niet zwak vindt? Ja, er is een beheerplan, maar er is ook onrust bij de spooraanneemers en projecten zijn vertraagd. Ziet de minister het verkeerd of overdrijven de spooraanneemers hier?

De heer **Roemer** (SP): De heer Mastwijk had een verhaal over de lasten- en batendienst en zei erbij dat de heer

Cramer van de ChristenUnie dat ingegeven had. Maar is het CDA het met die visie van de ChristenUnie eens?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ja. Het is inderdaad even lastig om uit elkaar te houden wat precies het CDA en de ChristenUnie samen zeggen en wat op enig moment de ChristenUnie afzonderlijk zegt. Het is daarom goed dat de heer Roemer deze vraag stelt. Ook ik zou graag namens het CDA van de minister willen weten waarom hij in dit geval niet kiest voor een baten- en lastendienst. De ChristenUnie wil graag dat er niet alleen een prijsprikkel is voor stiller materieel, maar ook voor energiebesparing. Graag een reactie.

Verder merkt collega Cramer op dat de heer Van Vollenhoven al in 1999 concludeerde dat een second opinion op veiligheid van ontworpen systemen ontbakt. Daarom wil de ChristenUnie graag dat de minister conform het advies een toezichthouder voor integrale veiligheidszorg voor het spoor aanwijst. Is hij daartoe bereid?

Kan de minister nog eens uitleggen waarom de beheerder van de techniek ook de treinpaden toewijst? De Algemene Rekenkamer verschilt hierin namelijk van mening met de minister. Gelet op het gemak waarmee ProRail een paar jaar terug de buitendienststelling regelde voor onderhoud ten koste van reizigerstreinen, kan ik mij bij het standpunt van de Rekenkamer wel wat voorstellen.

De regionale overbelastverklaring is volgens mij al eens aan de orde geweest naar aanleiding van een motie van collega Cramer. De Europese regelgeving verplicht tot overbelastverklaring als infrastructuur naar verwachting in de nabije toekomst onvoldoende capaciteit heeft. Dat werkt in de praktijk niet goed. Wij willen graag dat de minister bij de aanpassing van de regelgeving voor overbelastverklaringen een procedure maakt waarbij capaciteitswensen voor de nabije toekomst tijdig expliciet worden getoetst. Dan moet een verplichte overbelastverklaring volgen als een regionaal verkeer- en vervoerplan of een concreet verzoek van een regionale opdrachtgever daartoe aanleiding geeft. Graag een toezegging op dit punt.

Ik stap over naar de NS. Om helder te krijgen of de NS goed presteert, zou het goed zijn als de minister de prestaties van regionale vervoerders en die van de NS in een tabel per jaar aan de Kamer zou voorleggen. Dan kunnen wij zien of de NS de prestatiecurve van de regionale vervoerders volgt. Vindt de minister dat een goed idee?

De NS mag de verhoging van de gebruiksvergoeding doorberekenen aan de reiziger. Dat zou niet nodig hoeven te zijn, kijkend naar het totale bedrijf NS, want de NS maakt behoorlijke winsten op vastgoedactiviteiten. Maar dat wordt door minister Bos afgeroomd en dus, zou je kunnen zeggen, moet de reiziger bloeden. Vindt de minister dit wenselijk? Of is dit een onontkoombare variant van vestzak-broekzak? Waarom zeg ik dit? Het CDA vindt financieel rendement natuurlijk buitengewoon belangrijk, maar het maatschappelijk rendement, namelijk goed verzorgd openbaar vervoer per trein, is nog belangrijker. Vindt de minister dat dit voldoende is gewaarborgd?

Dan kom ik bij de punctualiteit. Iedere treinreiziger prijst de NS als treinen op tijd aankomen en vertrekken. Maar hij houdt nog meer van de NS als bij drukke overstap-punten – ik noem Leiden en Amersfoort, maar er zijn er

wel meer – een trein een keer iets later vertrekt zodat hij niet de fraaie achterlichten in het duister of de nevel ziet verdwijnen. In die gevallen – ik heb er in mijn inmiddels zevenjarig treinleven al vele meegemaakt – is het oordeel over de NS om mij heen, zo kan ik u melden, aanzienlijk lager dan een 6. Ik zal de commissie de op zulke momenten uitgesproken teksten besparen. Punctualiteit is mooi, maar pas perfect als het geldt voor een totale reis, inclusief één of twee keer overstappen. Ik wil dat de minister met de NS gaat praten over afrekenbare doelstellingen over de punctualiteit voor de totale reis. Daarvoor moet een indicator worden ontwikkeld. Ik doel dan op reizen die lopen via stations waar treinen binnen enkele minuten van elkaar vertrekken, en dan niet alleen die treinen waartussen in de dienstregeling min of meer toevallig een rood lijntje is getrokken. Wie bepaalt trouwens of twee treinen een aansluiting conform de prestatie-indicator vormen?

Ik maak een paar opmerkingen namens collega Cramer. Ik raad de heer Roemer aan om goed bij de les te blijven. Vervoer op regionale spoorlijnen groeit sneller dan sprintervervoer in de Randstad. Tussen Rotterdam en Capelle rijdt twee keer per uur een Sprinter, net zo vaak als tussen Almelo en Mariënborg. Goh, zult u zeggen, reizen er dan zoveel mensen tussen Almelo en Mariënborg? Relatief veel ja, maar het punt is natuurlijk dat er in de Randstad veel meer markt is voor de Sprinter. NS optimaliseert op capaciteit en geeft intercity's voorrang, waardoor de capaciteitsbehoefte voor de Sprinter niet of onvoldoende boven tafel komt. Daarom moet volgens de ChristenUnie en het CDA behalve naar het hoofdlijnnet ook naar de toekomst van de Sprinter binnen de Randstad worden gekeken. Wat is de visie van de minister op dit punt?

De ChristenUnie ziet ook graag grotere betrokkenheid van de individuele decentrale overheden bij nieuwe concessies en bij het jaarlijks vervoerplan, en dan niet alleen via het IPO. Ik geef een raar voorbeeld. Over de lijn Utrecht-Breukelen heeft Utrecht nagenoeg niets te vertellen, maar de provincie heeft wel betaald. Waarom geen regionaal instemmingsrecht?

Na onder andere het debat over Hoogeveen zegt de ChristenUnie dat de afspraken over meer- en minderwerk moeten worden verbeterd. Het moet opener. Mogelijke financiële consequenties moeten beter in beeld komen. Het geheimzinnige gedoe rond modellen van de NS moet stoppen. Wij hebben geen zin om de vervoerder steeds maar op de blauwe ogen te moeten geloven. De minister vindt het niet redelijk om de NS af te rekenen op groei. In het regionaal openbaar vervoer gebeurt dat ook, dus waarom niet op het hoofdspoor?

De nieuwe norm voor het vereiste aantal instappers voor nieuwe stations moet straks de enige maatstaf zijn. Als er problemen zijn met het inpassen in de dienstregeling van nieuwe stations, dan moeten die gewoon worden opgelost. Als een nieuwe woonwijk moet worden aangesloten op de snelweg, zeggen wij ook niet: er staan nu al files, gaat u maar even in de wachtkamer. De NS moet de plicht krijgen om alle gerealiseerde stations te bedienen. Graag een reactie van de minister.

Over afrekenen gesproken. Hoe doen wij dat bij de prestaties van de NS? Wat zijn de sancties, wat zijn de boetes? Een vervoerder een boete opleggen van 5 mln. klinkt wel leuk, maar die 5 mln. verdwijnt in de tas van Wouter Bos en de vervoerder kan vervolgens 5 mln. minder investeren in het openbaar vervoer. Dat schiet

dus niet op, dat gaat ten koste van de reiziger. Een grote kop in de krant "Directie NS de laan uit" werkt ook niet. Meerstadt en de zijnen worden eruit geschopt, krijgen vijf jaar gratis ov als bonus mee en wat dan? Hoe ziet de minister dit? Het is duidelijk welke kant wij op willen met de bonussen, maar dit terzijde.

Ik noem een aantal voor het CDA belangrijke punten uit de hoorzitting. Moet de positie van de verladers niet wettelijk worden geregeld, ook gelet op de taak van de NMa? De visie van de TU Delft op veiligheid staat min of meer haaks op die van de minister. Hoe kan dat? De bonden hebben het punt van de sociale veiligheid ingebracht. Wat ligt er op het bordje van de vervoerder en wat is er aan de overheid? Dit punt moet wat ons betreft in de concessie worden geregeld. Hoe ziet de minister die taakverdeling?

Ik kom op de opmerking van de NMa. Wat als onderhandelingen met monopolisten niet slagen? Moet een en ander niet worden vastgelegd in een AMvB?

Ik rond af en keer terug naar de hoofdzaak. Voor het CDA is belangrijk de aansturing door de minister van ProRail en NS en, in het verlengde daarvan, de mogelijkheden van de Kamer om de minister te controleren. De grip van de politiek op het presteren van ProRail en NS is niet groot genoeg. De concessies geven te veel ruimte, hetgeen ertoe leidt dat met regelmaat onnodig discussie ontstaat tussen minister en Kamer over ProRail en NS. Ik noem de sociale veiligheid, ik noem de hoofdlijnen van de bediening van stations, ik noem de geluidsnormen, ik noem de voorrang tussen goederen- en personenvervoer, ik noem de gebruiksvergoeding, ik noem de toegankelijkheid van alle treinen in 2030. Vandaag zullen nog andere onderwerpen door de fracties op tafel worden gelegd. Namens de ChristenUnie voeg ik toe een snelle invoering van ERTMS, afspraken over het gebruik van de ov-chipkaart in de keten, de uitbreiding van het nachtnet en een prikkel waarbij een link wordt gelegd tussen de toegestane prijsverhoging en de geleverde kwaliteit in termen van reizigerspunctualiteit en klantoordelen. Kortom: een waslijst van wensen en eisen die volgens ons in de concessie voor de vervoerder op het hoofdlijnnet en bij de spoorbeheerder een plaats moeten krijgen.

In de afgelopen jaren is er op een aantal momenten te weinig helderheid geweest en te veel "gedoe", om dat mooie woord maar weer eens te bezigen. Wij willen dat niet en de minister zou dat ook niet moeten willen. Hij heeft onvoldoende instrumenten om NS en ProRail aan te sturen en vervolgens staat de Kamer helemaal met lege handen. De vraag is – voorzitter, dit is mijn laatste zin – hoe je dat gaat doen. Hoe krijg je helder op tafel wat de Kamer beter geregeld wil hebben en in welke bewoordingen en afrekenbare prestaties leg je dat vervolgens in de concessie vast? Ik vind dat wij hiernaar goed moeten kijken. Ik zou graag van de minister willen weten hoe hij ertegenaan kijkt.

De **voorzitter**: Binnen de tijd, zeg ik erbij. Het woord is aan de heer Samsom van de PvdA-fractie.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Er lijkt wel iets merkwaardigs aan de hand met de spoorsector en alle betrokken partijen eromheen. Juist op een moment dat de polder ontploft, de sociale partners elkaar uitmaken voor "emotionele vrouw" of "tuig van de richel" en politiek Den Haag zich steeds vaker hyperventilerend en

polariserend door de debatten heen slaat, is de wereld van het spoor de rust zelve. Vorige week putten alle deelnemers aan de hoorzitting zich uit in het geven van complimentjes aan elkaar over het constructieve overleg, de goede samenwerking, de uitstekende vorderingen en de hoopvolle vooruitzichten. Het was één grote knuffelsessie. Dat is mooi; daaraan kunnen anderen een voorbeeld nemen. En begin nou niet meteen over mijn eigen partij, zou ik haast zeggen. Dat hebben wij dan ook weer gehad aan het begin van dit debat.

Dat is bij de spoorsector ook wel eens anders geweest. Begin van deze eeuw ging zo'n beetje iedereen die iets met het spoor te maken had, rollend met elkaar over straat. De regelgeving die wij nu evalueren, vloeit rechtstreeks voort uit dat debacle en het daarbij behorende wanpresteren. Ik citeer een treffend stukje daarover uit de kabinetsbrief die wij vandaag behandelen: "Treinen reden steeds minder op tijd, vielen vaker uit en waren overvol. Er was sprake van een hoog ziekteverzuim en gebrek aan personeel. De kwaliteit van de infrastructuur was niet op orde, wat resulteerde in een te hoog aantal storingen. Hier ging een periode aan vooraf, waarin plannen voor verschillende vormen van concurrentie op en om het spoor en een mogelijke privatisering van de NS elkaar afwisselden. Mede door deze steeds wijzigende beelden, bleven belangrijke beslissingen uit. Dit had onzekerheid en uitblijvende investeringen tot gevolg." Met name die laatste zinnen, over de onzekerheid over mogelijk concurrentie die leidde tot uitblijvende investeringen, zullen in dit debat nog wel een rol gaan spelen. Onthoud die dus maar goed.

Eerst even een aantal losse punten. Ik kan mij daarbij wel enigszins beperken, omdat heel veel al in de schriftelijke voorbereiding is gewisseld en omdat mijn voorganger daaraan namens twee partijen het een en ander heeft toegevoegd. Allereerst de stations, de draaischijven van ons openbaar vervoer. De kwantiteit en vooral ook de kwaliteit van de stations bepalen in hoge mate het succes van ons openbaarvervoersnetwerk. Die moeten dus op orde zijn. Allereerst moeten er dus genoeg van zijn, dat is dus de kwantiteit. Ik heb het dan over de voortdurende spanning tussen de regio's en met name de NS, over de vraag of een nieuw station opportuun is. De regio zegt dan altijd "ja" en de NS zegt vaak "nee". Beide zijn eigenlijk wel logisch. De regio ziet iedere reiziger die kan in- en uitstappen op de door hem gewenste plek als winst, terwijl de NS iedere trein vol mensen die dan toch weer extra moet stoppen, in eerste instantie ziet als verlies. Dat conflict laat zich heus een beetje wegmasseren, met goed overleg, een setje mooie criteria, subsidie-instrumentarium en meer van dat soort polderdingen.

Uiteindelijk is een nieuw station echter gewoon een politieke keuze, en helaas eentje die je niet alleen aan de regio kunt overlaten. De landelijke politiek, dus in eerste instantie de minister, moet daarbij dus ook een rol spelen. De minister is de bewaker van ons netwerk als geheel. Wij zijn erg benieuwd of de minister zichzelf een betere, grotere en strengere rol wil geven als regisseur in dit geheel. Hij keurt stations goed en af. Zodra zij goedgekeurd zijn, heeft de vervoerder wat ons betreft gewoon de plicht om ze te bedienen, volgens de afspraken die daarbij horen. De hele afweging of een station leidt tot een verbetering of een verslechtering van het totale netwerk, is een politieke. Die moet hier worden gemaakt. De NS moet daarna niet nog eens gaan

"meuen" over de dienstregeling die dan wat minder optimaal wordt. Dat klopt, maar daar hebben wij dan voor gekozen. Het probleem speelt overigens zowel in de regio als in de Randstad, bijvoorbeeld bij snelle-groekernen. Daar is het probleem namelijk vaak dat het station er wel komt, maar dat het zo laat af is, dat de mensen allang hebben besloten tot een tweede auto en dus niet meer in de trein stappen. Ook dat willen wij voorkomen en daarbij is regie van de minister nodig, vooral in een eerder stadium.

Volgens kom ik bij nog zo'n punt dat bij de stations hoort: de bijbehorende diensten en voorzieningen, de BDV's. Hieronder valt een scala aan dingen, ook dingen die niets met stations te maken hebben, maar bijvoorbeeld ook de kaartautomaten en de aankomst- en vertrekstaten. Er wordt nu al noest gewerkt aan flexibiliteit in de aanbieding daarvan. De NS realiseert zich terdege dat ze hier moet leveren, ook aan andere vervoerders die op dat spoor een plek hebben. Het kabinet is van plan om daar nog strakker op toe te zien, want het wil dat de tarieven zodanig tot stand komen dat het voor andere partijen loont om die diensten ook te gaan leveren. Dat is interessant. Ik wil helemaal niet dat een ander dan de NS de vertrekstaten en al helemaal niet de kaartautomaten gaat maken. Dat wordt een onoverzichtelijke Engelse chaos. Restaurantjes en wachtruimtes en broodjeszaken, iedereen doet maar, maar de direct met de reis gekoppelde infrastructuur moet wat ons betreft toch echt in één hand blijven. Dat is op dit moment de NS en dat mag van ons ook zo blijven. De NS moet die diensten dan wel eerlijk ter beschikking stellen, niet alleen aan zijn eigen treindienst, maar ook aan die van andere, regionale vervoerders. Hij moet ongelooflijk op zijn donder krijgen van de NMa als dat niet gebeurt. Daar moet de regelgeving dus worden aangescherpt. Maar alstublieft geen tientallen aanbieders van kaartautomaten; het is voor de reiziger echt al ingewikkeld genoeg en het wordt de komende tijd alleen nog maar ingewikkelder. Ik weet bij nader inzien eigenlijk ook niet of ik het zo wenselijk vind dat die kaartautomaten op de lijn Leeuwarden-Harlingen opeens groen zijn, met heel andere logo's erop dan die van de NS. Daar kom ik misschien aan het einde van mijn termijn nog op terug.

Mijn voorganger heeft al veel tijd gewijd aan de indicatoren waar wij de NS op afrekenen, dus houd ik het kort. Het wordt grosso modo allemaal een tandje scherper. Dat zegt het kabinet en dat is ook goed. Dat is het bijvijlwerk dat wij eens in de zoveel tijd met zijn allen moeten verrichten. Het voorstel van het kabinet om te gaan werken met een nieuwe indicator, de reizigerspunctualiteit, ondersteunen wij van harte. Deze indicator geeft een veel betere weergave van wat de reiziger eigenlijk wil. Die wil zelf op tijd aankomen; een onderdeel daarvan is of de trein op tijd rijdt, maar niet het enige onderdeel. Hij heeft dus niet zo veel aan treinpunctualiteit als hij daardoor zijn overstap mist. Wij willen nog een indicator toevoegen, namelijk die van de reizigers aantallen. In de hoorzitting hebben wij hier uitgebreid over gesproken. Die indicator gaat uiteindelijk over de Sprinters in de Randstad. Deze gaan in de systematiek van reizigerskilometers ten onder in het geweld van de intercity's waarin die reizigerskilometers worden geboekt. Is de minister bereid om die balans te herstellen en zo nodig ook die tweede indicator op te nemen?

Dan kom ik bij de concessieprijs. Deze wordt al een tijdje aangekondigd en wordt in deze evaluatie nog eens scherp neergezet. Wij gaan deze vanaf 2009 invoeren, lees ik. Dat is dus dit jaar. Goed voor de efficiency-verhoging – dat klopt allemaal, allemaal goed, tot uw dienst – maar het wordt toch wel tijd om te gaan vertellen hoe hoog die prijs nu precies is. Tot nu geen woord daarover. Zou de minister dat nu wel kunnen vertellen? Het is al bijna einde 2009.

Wat betreft de voorrangsregels van treinen wil de minister in ieder geval personentreinen op regionale lijnen in de spits voorrang geven op het goederenvervoer. Dat is mooi. Maar ik herinner me een algemeen overleg waarin wij volgens mij uitgebreidere afspraken maakten over de herijking van die voorrangsregels. Daar zie ik alleen dit puntje nu van terug. Hoe staat het met die andere voorrangsregels, die wij wellicht zouden moeten wijzigen om een betere benutting van het spoor te krijgen?

Vervolgens kom ik bij ProRail en het juridische eigendom van het spoor, de rails en de balken die ProRail nu beheert. Het kabinet volgt zijn eigen logica in de ordening en brengt het juridische eigendom daarvan naar de Staat. Dat klinkt nooit slecht voor een links politicus, maar ook om andere dan sentimentele redenen steunen wij deze ordening. Alleen werd en wordt hiermee de vraag opgeworpen – met name door ProRail zelf overigens – of wij nu niet roomser zijn dan de paus, of in dit geval socialistischer dan Marx. Ik maak me met ProRail zorgen over de werkbaarheid van dit systeem.

Als ProRail zelf niet de eigenaar is van hetgeen hij moet beheren, hoe snel kan hij dan aanpassingen verrichten, vergunningen verkrijgen en dergelijke, als hij voor elk papiertje weer naar de Dienst Domeinen moet? Is er een mogelijkheid om dat handig op te lossen? Daar lijkt ProRail in ieder geval niet van overtuigd, en dat is toch een vrij belangrijke speler in dat systeem.

De losse punten zijn achter de rug. Nu kom ik bij de kernvraag die in dit overleg centraal staat. Hebben wij nu een systeem waarmee wij de spoorsector tot de best mogelijke prestaties aanzetten? Halen wij op deze manier het hoogste maatschappelijke rendement uit het spoor? Mijn fractie denkt net als het kabinet dat wij een eind op weg zijn. Maar het kan beter. Bij de verbetering speelt de concessie en vooral de afreksystematiek daarbij een cruciale rol. Hoe straf je de concessiehouders, NS en ProRail, als niet genoeg wordt gepresteerd? Hef je dan een boete? Bij bedrijven die van ons allemaal zijn, is dat een operatie met een hoog broekzak-vestzakgehalte. Ontsla je de mensen? In de rechtsstaat Nederland, met goed geregelde cao's, kan dat alleen maar op het allerhoogste niveau in het bedrijf. Dat kan helpen, maar het is wel een paardenmiddel. Pak je de concessie af? Wie rijdt dan de volgende dag met de trein? Gebruik je het instrument van de last onder dwangsom? Daar hebben wij enige ervaring mee: in een rechtsstaat zoals Nederland duurt dat eeuwig. Al die instrumenten kunnen een beetje helpen, mits goed ingezet. Wij sporen het kabinet dus van harte aan om verder te zoeken naar de meest effectieve mix van al die handhavingsinstrumenten.

In tegenstelling tot de CDA-fractie realiseren wij ons dat de concessie en de handhaving daarvan niet de enige of zelfs maar de belangrijkste middelen zijn om NS en ProRail tot betere prestaties aan te zetten. De zoektocht heeft zijn grenzen. Een concessie voor een complex

systeem waarbij indicatoren vaak tegen elkaar inwerken kan niet het enige instrument zijn. Andere factoren zijn vele malen doorslaggevend, bijvoorbeeld het diepgewortelde besef bij NS en ProRail dat die bedrijven en de mensen die er werken het publieke belang dienen. Bij een overzichtelijk stukje spoor recht door van A naar B en weer terug is dat publieke belang heus wel af te dwingen met een concessie en een rijtje indicatoren. Maar bij de complexe en omvangrijke hoofdrailnetten, waar NS en ProRail voor verantwoordelijk zijn en waarbij veel van die indicatoren tegen elkaar inwerken, zal dat publieke belang deels door het bedrijf zelf gewaarborgd moeten worden. Vandaar dat de heilloze privatiseringsgedachte die zoveel schade aanrichtte aan het einde van de vorige eeuw, wordt losgelaten. Die schade werd vooral aangericht doordat de NS zich ging richten op andere dan louter maatschappelijke rendementen, namelijk beleggersrendementen, en doordat het bedrijf zich richtte op het verslaan van eventuele concurrenten, in plaats van op het bedienen van de Nederlandse reiziger. Dat laatste dreigt weer te gebeuren als wij in 2010 besluiten om het hoofdrailnet toch te gaan aanbesteden in 2015. Dat zou een gigantische operatie vergen, die niet alleen de overheid veel tijd en geld zou kosten, maar ook de NS. Hierdoor zou de NS die tijd, geld, aandacht en energie niet kunnen steken in de reiziger. Bovendien zou het voor de NS opeens onzeker worden of het bedrijf na 2015 nog een toekomst heeft. Dat zou zich ongetwijfeld vertalen in de investeringen die het bedrijf nog verantwoord acht, gegeven die opeens opgedoken onzekerheid. Dat zou ook gevolgen hebben voor de medewerking die de NS moet geven aan de door ons geplande revolutie op het spoor. Pas wanneer de NS zekerheid krijgt over de concessie na 2015, kan hij zonder terughoudendheid meedoen aan die revolutie. Laten wij die zekerheid dan ook zo snel mogelijk geven door de NS de concessie nog één keer onderhands te gunnen, liefst voor een zo lang mogelijke periode. Natuurlijk moeten wij die concessie daarbij weer aanscherpen zoveel als wij kunnen, maar de winst daarvan is niets vergeleken bij de winst die voortvloeit uit de zekerheid voor de NS dat zijn taak als publieke dienstverlener na 2015 doorgaat, waardoor hij zijn blik kan richten op de verdere toekomst, zijn bedrijfsvoering kan inrichten op deze publieke taak, zijn mensen kan opleiden tot de best mogelijke dienstverleners en voluit kan inzetten op de revolutie op het spoor. Dat hebben wij nu heel hard nodig.

Voor ProRail heeft het kabinet dat al ingezien en aangekondigd. Het kabinet vindt dat het in de rede ligt dat de concessie na 2015 onderhands aan ProRail wordt gegund. Daar kiest het dus voor. Dat standpunt geldt naar onze mening ook voor de NS. De formulering van het kabinet dat het in 2010 wil bezien of, en zo ja onder welke randvoorwaarden, de concessie vanaf 2015 opnieuw aan de NS wordt gegund, mag van ons dus nu al worden gewijzigd in: in 2010 zal het kabinet precieze invulling geven aan de inrichting van de nieuwe concessie, die vanaf 2015 onderhands aan de NS zal worden gegund. Het onderzoek naar vorm en reikwijdte van het hoofdrailnet hoort daar naar onze mening ook bij. De Partij van de Arbeid geeft daarbij de uitdrukkelijke opdracht om het hoofdrailnet niet verder op te knippen. Ik zou nog even terugkomen op de kaartautomaat in de kleur van Arriva.

De heer **Roemer** (SP): Allereerst mijn complimenten

voor een groot deel van uw verhaal. U zult hierdoor na het horen van mijn verhaal dadelijk niet verrast zijn. U zet een rem op de privatiseringsdrang die de afgelopen decennia over het spoor is gegaan. Het was hartstikke mooi geweest als u daaraan had gekoppeld dat u op termijn ook gaat bekijken of we de regionale sporen aan het hoofdrailnet kunnen toevoegen. Dan hebben wij het hele spoor onder één concessieverlening, met één bedrijf dat er verantwoordelijk voor is. Dan zijn wij ook het gedoe kwijt met die kaartautomaten, walgelijke overstapmomenten en overvolle treinen, waar ik dagelijks in zit. Daar zijn we dan allemaal vanaf. Wil de PvdA-fractie daarover meedenken met ons?

De heer **Samsom** (PvdA): Zoals gebruikelijk voert u een heel mooie redenering weer zo ver door dat deze alsnog in een moeras eindigt. Daarvoor moet u toch echt bij de Partij van de Arbeid zijn; om op het juiste moment te stoppen. Ik heb in mijn betoog aangegeven dat een compleet hoofdrailnet zich niet leent voor een aanbesteding waarbij private partijen meedingen die vervolgens via de mal van een concessie in het publieke belang worden geduwd. Dat gaat namelijk niet bij zo'n complex systeem. Met alle respect, die regionale eindjes aan het net vormen belangrijke stukken, maar het zijn wel vrij simpele stukken rails en daarbij kan dat wel. Ik vind het bijna rot om toe te geven, maar de afgelopen tijd hebben die bedrijven bewezen dat zij dat inderdaad beter kunnen dan de NS. Dat zijn de feiten en die spreken toch voor zich. Iemand van mijn partij die ik hoog heb zitten, Jan Pronk, zei ooit: feiten zijn rechts. Dat is soms vervelend om toe te geven. Deze feiten wijzen in ieder geval uit dat de privatisering en aanbesteding van het spoor op die stukken inderdaad succesvol zijn geweest, mits goed uitgevoerd. Voordat de heer Aptrout nu gaat klappen, het spiegelbeeld van de redenering is dat deze bij het hoofdrailnet niet opgaat. Dat zien wij ook aan de ervaringen die in het buitenland, met name in Engeland, zijn opgedaan met het privatiseren en aanbesteden van grote stukken rails. Als wij het hoofdrailnet zouden gaan aanbesteden, zou dat de grootste aanbestedingsoperatie zijn in de geschiedenis van een spoor, wereldwijd. Dat kunnen en moeten wij niet willen. Volgens mij hebben wij de ideale mix gevonden tussen wat het publieke belang en de markt samen kunnen doen voor de reiziger.

De heer **Roemer** (SP): De feiten spreken voor zich. Laat helder zijn dat de NS destijds de regionale lijnen heeft verwaarloosd. Door de overheid is toen terecht gezegd dat het anders moest. De vraag is of het door de marktwerking beter is geworden of doordat partijen die zich graag in een markt in willen slijpen, dan in een keer een heleboel willen gaan investeren, en of dat niet op een normale manier met sturing van de overheid had gekund. Dat is een. Het tweede punt is dat je ziet dat het heel inflexibel is, als je de feiten bekijkt. Ik zit dagelijks 's morgens in een trein die geprivatiseerd is en die schrikbarend overvol is als een haringtonnetje. Als er wat in de regio speelt, dan was en is de NS heel coulant met extra treinen, want dat is een maatschappelijke organisatie. Die bedrijven zeggen: nee hoor, dat is niet van tevoren afgesproken, u kunt wel komen, maar dat gaat meer kosten. Die hele flexibiliteit is weg. Dat zijn de feiten die dagelijks ook spreken.

De **voorzitter**: En nu uw vraag.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een beetje lastig, want het gaat om een diepgaande discussie. Ik roep de heer Samsom op om toch eens wat beter naar die feiten te kijken, want zij zijn niet zoals hij ze geeft. Hij zit blijkbaar niet dagelijks in die trein. Het enige punt waar de heer Samsom wel gelijk in heeft, is dat de regionale treinen destijds zijn verwaarloosd, maar dat zij zijn verbeterd ligt niet aan de marktwerking.

De heer **Samsom** (PvdA): Vanochtend zat ik in een overvolle trein van de publieke dienstverlener NS, dus ook dat bestaat. Ik geloof dat vervoerders met elkaar gemeen hebben dat zij af en toe een verkeerde inschatting van het aantal reizigers geven. Een factor die volgens mij doorslaggevend is geweest bij het succes van de regionale vervoerslijnen, is dat de verbinding tussen de regionale overheid en de vervoerder vele malen beter is geworden. Ik denk dat het nauwelijks mogelijk is om dat via de NS te regelen, tenzij wij regionale afdelingen van de NS gaan oprichten, waarmee wij eigenlijk weer hetzelfde doen als wij op dit moment doen. Nogmaals, ik denk dat de feiten voor zich spreken en dat de cijfers die reizigers uitdelen aan het spoor als geheel, zowel voor de NS als voor regionale spoorlijnen, een goede indicatie zijn dat wij op de goede weg zijn. Ik wil die weg graag doorzetten, vandaar mijn pleidooi om de NS wel onderhands de concessie voor het hoofdrailnet te gunnen en daaraan geen energie en tijd te vergieten.

De **voorzitter**: Mijnheer Samsom, voordat u uw laatste 30 seconden gaat gebruiken, heeft de heer Mastwijk eerst een vraag.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb met respect geluisterd naar het hartstochtelijke pleidooi van collega Samsom om de concessies nog één keer ondershands aan de NS te geven. Het viel mij op dat hij één keer zei. Is dat een verspreking of vertrouwt de heer Samsom de NS zolang hij die zelf kan volgen? Wat is daarvan de oorzaak? Mijn tweede vraag is de volgende. De heer Samsom zegt in zijn betoog dat hij wat angst voor de markt heeft en wat angst voor wat we overhoop moeten halen als we het hoofdrailnet zouden gaan aanbesteden. Dat is natuurlijk ook een ingrijpende operatie. Helder. Vervolgens zegt hij dat die concessie ook niet al te veel soelaas zal bieden. Hij baseert zijn verhaal vooral op een stuk vertrouwen in de NS en ProRail. Dat is leuk, ik ben ook altijd graag bereid om mensen en organisaties te vertrouwen, maar ik ben ook een beetje wantrouwig en heb liever wat boter bij de vis. Ik vind dat de heer Samsom met zijn betoog wel erg vertrouwt op alleen de blauwe ogen van met name de NS. Wil hij daar nog eens op ingaan?

De heer **Samsom** (PvdA): Allereerst de concessie. Ik zei: de eerstvolgende keer. Dat is dus nog deze keer. Maar ik zei daarbij: wel voor een zo lang mogelijke periode. Ik weet overigens niet of de regelgeving het toestaat dat we het daarna nog een keer doen. Wat mij betreft doen we dat dus voor langer dan tien jaar als het mogelijk is, zodat we deze discussie de komende tijd niet meer hoeven te voeren.

Dat andere punt is belangrijker. Ik betoogde dat zelfs als ik al uw voorstellen, die van mij en van iedereen die nu nog aan het woord komt over het verbeteren van de concessie bij elkaar optel en uitvoer – dan hebben we dus de politiek perfecte concessie gemaakt – ik dan nog constateer dat er meer nodig is om de NS en ProRail goed te laten functioneren en het beste product voor de reiziger te bieden. Dat “meer” heb ik gedefinieerd als een diepgevoeld publiek belang dat die bedrijven dienen. Bij dat publieke belang dat zij dienen en ook verinnerlijken, hoort rust en hoort dus niet het markinstrumentarium dat op andere fronten soms erg succesvol kan zijn – zeg ik als sociaaldemocraat – maar hierbij dus niet. Dat is precies het punt. Ik geloof echt dat we de concessie tot op de laatste nagel dicht moeten slaan, met alles erop en eraan. Maar dan nog is er iets meer nodig, omdat de concessie intrinsiek beperkt is als het gaat om een complexe taak als die van de NS en ProRail.

Voorzitter. Een volgend punt is de kleur van de kaartautomaat, het logo van Arriva op de stations van Harlingen, Leeuwarden en elders, de huisstijl van Veolia, enzovoorts. Ik gun die bedrijven alle goeds. En ik gun ze dus ook het botvieren van hun naamsbekendheid. Ik geloof ook dat de provincie Gelderland het beste voorheeft met de stations als zij overal het logo van de provincie Gelderland op wil plakken. Ik geloof dat de marktordeningsfetsijsten ook nog gelijk hebben als zij zeggen dat deze deurklink met het NS-logo erop moet verdwijnen van de deuren van de wachtruimtes op stations waar de NS niet meer rijdt. Dat klopt allemaal theoretisch. Maar waarom eigenlijk? Staat dat beeldmerk niet voor veel meer dan het merk van de NS? Volgens mij is dat wel het geval. Volgens mij staat het beeldmerk bij alle Nederlanders voor een prachtig publiek product: reizen per trein. Het is een baken voor alle treinreizigers. Als je dat logo ziet, dan weet je dat je gerust kunt instappen en dat je veilig wordt thuisgebracht. Kan dat beeldmerk eigenlijk niet overal blijven hangen? Kan dat niet overal blijven waar treinen rijden? Ik weet ook wel dat dit voorstel absoluut niet past in tijden van efficiency, verzakelijking, gedeponeerde beeldmerken en profileringsdrang van organisaties. Ik ben geen nostalgicus. De opsplitsing van ProRail en NS, de regionale vervoersconcessies; al die losse onderdelen hebben ervoor gezorgd dat er meer mensen veiliger en vaker op tijd op hun bestemming komen. Al die losse onderdelen houden wij dus nu bij elkaar met de regels die wij vandaag bespreken.

Maar er is toch ook wat meer nodig dan een setje regels? Vandaar dus mijn laatste voorstel. Men moet het maar zien als een cri de coeur, meer uit het hart dan uit het hoofd gedaan. Kan de minister niet eens nadenken over het idee om dit logo te nationaliseren en in te zetten als ijzersterk beeldmerk voor het allerbelangrijkste product dat hij in zijn portefeuille heeft: de trein?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het gaat goed op het spoor. Steeds meer goederenvervoer en steeds meer personenvervoer gaan over het spoor. De NS wordt momenteel redelijk goed gewaardeerd door de reizigers. Zelfs de reizigersorganisaties oordelen mild. Het lijkt dus allemaal goed te gaan. Wij moeten dit vooral vasthouden.

Het is natuurlijk altijd lastig om alle prestaties van het spoorvervoer in relatie te kunnen brengen met de organisatiestructuur. Op prestaties valt hoe dan ook altijd

nog wel wat af te dingen. Hoe zou het geweest zijn als het spoorvervoer nog wel gezien werd als een maatschappelijke voorziening zoals voor de losbarsting van de privatisering? Was het spoorvervoer dan even hard gegroeid als het vervoer over de weg? Waren de tarieven dan gestegen met de inflatie of toch fors boven de inflatie? Het product spoorvervoer staat er redelijk goed voor. Het algemeen nut van het spoorvervoer delft echter steeds meer het onderspit. Voor mensen met een kleine portemonnee wordt het te duur. Het trekt in het belang van het milieu nog steeds onvoldoende nieuwe mensen uit de auto. Voor gehandicapten blijft het een flinke strijd. Al met al blijven de maatschappelijke kansen achter. De spoorwegwetten hebben bewezen nog niet voldoende te zijn.

De minister geeft bij elk spoordebat wel aan dat de spoorwegwetten eerder een blok op het spoor zijn geworden dan een stimulans. Tijdens het vorige debat liep hij op een aantal punten vast. De voortgang is verdwenen omdat de minister zichzelf buitenspel heeft gezet. Er was vanuit de Kamer een maatschappelijke roep voor de bereidheid van de NS om te investeren in het beveiligingssysteem ERTMS. De minister gaf echter aan dat de NS wellicht niet de juiste bedragen zou noemen die hiervoor nodig zijn. Ook bleek de NS halsstarrig in de weigering om ATB Code Groen te gaan rijden. De minister staat dan buitenspel. Kennelijk heeft hij niet het recht om te beslissen. De minister blonk eigenlijk ook uit in machteloosheid in discussies over toiletten in de trein, nachttreinen en de Beneluxtrein. De minister wil zo veel mogelijk bespreken, maar hij kan niet echt iets. Deze Spoorwegwet is daarom onvoldoende voor iedereen die de trein als een maatschappelijk gewenst product ziet. De roep om overheidsoptreden is groot. De Spoorwegwet lijkt dan echter een blok op het spoor. Ik zou graag een reactie van de minister ontvangen.

Telkens wanneer er een nieuw probleem bleek te zijn met het spoorvervoer, werd een nieuwe regel bedacht. Wij willen het natuurlijk allemaal graag hier regelen. Toen de NS onvoldoende winst maakte, werd bedacht dat de NS een tariefsverhoging mocht doorvoeren bij goede prestaties. Toen deze prestaties niet gehaald dreigden te worden, werden de criteria voor deze prestaties aangepast. Toen te weinig treinen op tijd reden werd de dienstregeling omgegooid en vertraagd zodat er meer op tijd werd gereden. Nu dreigt zelfs het punctualiteitscriterium van drie minuten verzet te worden naar vijf minuten. Er volgen telkens meer en andere regels om nieuwe problemen op te lossen. Dat wordt een wirwar. De regels spreken elkaar wel eens tegen. Het wordt alleen maar ingewikkelder. Te veel regels hoeven niet te leiden tot een beter product. Is de trein beter als er op tijd wordt gereden of als er even gewacht wordt, zodat een heleboel mensen de overstap kunnen halen? De dienstverlening moet centraal komen te staan. Ik zou graag een reactie van de minister krijgen. Wij kunnen een betrouwbaar vervoerder krijgen door er publieke verantwoording bij te doen. Wat dat betreft zou het roer om moeten zowel bij de vervoerders als bij de spoorbeheerder.

Spoorbeheerder ProRail lijkt voor sommige spoorpartijen steeds een doorn in het oog. ProRail maakt als scheidsrechter natuurlijk weinig vrienden, maar er zijn ook echte klachten over traag en nalatig handelen. Deze klachtenstroom over ProRail is al een tijdje aan de gang, ondanks

goede pogingen van ProRail om een en ander uit te leggen en om de laatste tijd verbeteringen aan te brengen. De regering beseft nu ook dat er bij ProRail iets dient te veranderen. ProRail is namelijk een publieke dienstverlener die zich moet richten op het uitvoeren van publieke, wettelijke taken. Om deze positionering van ProRail als publieke dienstverlener goed te kunnen sturen, gaat het kabinet zijn rol als aandeelhouder en als concessie- en subsidieverlener nadrukkelijk inzetten. Ik citeer de minister: "Statuten gaan aangepast worden en de Staat wordt juridisch eigenaar van het spoor." Ik wil de minister voor deze stap een behoorlijk compliment geven. Hij heeft de moed om tegen de liberale wind van de jaren tachtig en negentig in weer een stukje van de regie terug te pakken, maar besef wel dat dit pas een klein stukje in de goede richting is.

ProRail is nu een rechtspersoon met een wettelijke taak. De aansturing van deze RWT laat echter nog wel te wensen over. Het is dan ook schokkend om te lezen dat de regering de organisatievorm en de sturingsinstrumenten voldoende vindt. Mijn vraag aan de minister is: waaruit blijkt dat dan? De minister geeft aan waarom dit formeel voldoende zou zijn, maar de praktijk is toch regelmatig anders. De minister stelt budgetten beschikbaar als hij iets wil, maar stuurt de organisatie niet echt. Nieuwe wensen en ontwikkelingen voor het spoor kunnen makkelijk vastlopen in de burelen van De Inktpot in Utrecht. ProRail lijkt op dat moment soms meer een blok op het spoor dan een proactieve organisatie. Wat dat betreft kan ProRail op vele fronten een voorbeeld nemen aan Rijkswaterstaat. Wellicht is het een idee om te kijken naar de baten- en lastenvorm, waarover wij eerder hebben gesproken, of naar samenvoeging met de NS, maar daarvan is de heer Samsom volgens mij nog steeds geen voorstander. Op het gebied van railinfrastructuur is ProRail eigenlijk een doorgeefluik tussen regering en aannemer. Kan dat niet makkelijker en efficiënter? Wil de minister eens hiernaar kijken en met voorstellen komen hoe dat beter kan? Het is immers, mede door de enorme concurrentie, niet altijd goed voor de kwaliteit. Ook bonden klagen hierover regelmatig steen en been.

Op het Nederlandse spoor zijn meerdere vervoerders actief. Hierover hebben wij net al een kleine discussie gehad. Syntus, Veolia, Arriva en Connexxion hebben aangetoond dat de NS lange tijd te bureaucratisch werkte en met regionale sporen te weinig rekening heeft gehouden. Nu wij deze les hebben geleerd, is het echter onnodig om nog langer dikke bestekken te schrijven, aanbestedingen te doen, juridische kosten te betalen en uiteindelijk de winsten van het spoorweggedeelte te laten wegvloeien naar zakenmensen in het buitenland. De NS is volgens mij wakker geworden. Deelt de minister die mening? Is het niet de hoogste tijd om het spoor weer één net te laten worden? Voor de reiziger is er geen verschil tussen vervoerders. Waarom voor ons wel? Zullen wij het gehele spoor weer integraal zien en alles tot belangrijk en dus tot hoofdnet verklaren? Ik wil hierop graag een reactie van de minister.

De heer **Aptroot** (VVD): De NS doet veel dingen wel goed, maar heeft de regionale lijnen verwaarloosd en laten doodbloeden. Een aantal andere vervoerders doet dat gewoon wel heel goed. Ik wil van de heer Roemer weten of hij serieus meent dat de NS, omdat die derden dat zo goed doen, moet worden beloond met het

absolute monopolie, ook regionaal. Wij gaan dan terug in de tijd. Dat past misschien een beetje bij de SP, maar ik had gedacht dat hij een wat verstandiger mix zou hebben aan ideeën over het spoor, zoals de heer Samsom, die eigenlijk een klein liberaal vonkje verdient.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben heel verstandige ideeën, mijnheer Aptroot. Die heb ik net allemaal vorgelezen. Niet alleen de NS heeft die regionale lijnen verwaarloosd. Dat heeft vooral de politiek gedaan, door er niet bovenop te gaan zitten en er niet voor te zorgen dat zij het voldoende heeft kunnen sturen. De politiek is meegegaan in dat winstdenken en in de gedachte dat kleine lijnen niet rendabel zouden kunnen zijn. Dat heeft de politiek vooral ook aan zichzelf te wijten. Met elkaar zijn wij ook politiek gezien tot een andere visie gekomen. Willen wij de intercity's voller krijgen, dan moet het transport van en naar die grote lijnen veel meer aandacht krijgen. Dat geldt niet alleen voor de regionale lijnen, maar ook voor de bussen, voor Park and Ride, voor stationsfietsen en noem het hele pakket maar op. Er is een heel nieuwe visie ontwikkeld op het openbaar vervoer en op de manier waarop wij de mensen uit de auto in het openbaar vervoer en op de fiets willen krijgen. Daar past in de visie van de SP één integraal spoorwegnet bij. Wij hebben er geen behoefte aan om op een aantal lijnen, die voor ons net zo belangrijk zijn, toch de concurrentie te handhaven. De reiziger kan immers niet kiezen, en als wij vinden dat er maatschappelijk gezien iets zou moeten worden veranderd, blijkt dit meteen tot enorme meerkosten te leiden. Wij hebben geen zicht op de winst en weten niet waar deze naartoe gaat. Dit is iets wat de SP niet wil bij een maatschappelijk bedrijf als het openbaar vervoer.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat was een lang antwoord. Het is waar dat de politiek het regionale vervoer heeft verwaarloosd. Waarom gebeurt dat nu niet? Omdat het regionaal vervoer nu ook door de regionale overheden wordt verzorgd. Zij weten het best welke aanvullende lijntjes er nodig zijn voor de bevolking. Zullen wij nu niet eens zeggen, in plaats van alles naar de centrale staat te sturen: het regionale vervoer laten wij over aan de regionale overheden, want dan zit de politiek er het beste bovenop?

De heer **Roemer** (SP): U maakt een denkfout. Ja, de regionale overheden moeten natuurlijk een dikke vinger in de pap hebben. Die kennen als geen ander de belangen en de wensen in de eigen regio. U koppelt daar echter meteen een aanbestedingsproces aan voor nieuwe vervoerders. Dat doe ik niet. Natuurlijk moeten regionale overheden mede kunnen bepalen waar stations komen en hoe vaak die bediend moeten worden en natuurlijk moeten wij volop rekening houden met die wensen, maar daar hoeft geen aanbestedingsflauwekul bij te horen. Dat kan ook gewoon met de NS geregeld worden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Er zit toch een kronkel in de redenering van de heer Roemer. De NS heeft het regionale spoor verwaarloosd. De nationale politiek heeft daar blijkbaar mee ingestemd. Dat mag zo zijn. Vervolgens is dat opgepakt door de decentrale overheden, samen met decentrale vervoerders. Die doen het geweldig goed. Als de heer Samsom dat zegt, dan is

het ongetwijfeld waar. Laten wij dat nog even memoreren. Vervolgens zegt de heer Roemer: hartelijk dank, regionale overheden en hartelijk dank Arriva, Veolia et cetera, we halen nu alles weer terug naar de rijksoverheid. Dat vind ik een kronkel.

De heer **Roemer** (SP): Nee, dat is geen kronkel, mijnheer Mastwijk. Het is jammer dat u dat nog niet wilt volgen. Ik doe nog een poging. Voor mij is het belang van de reiziger van het grootste belang. Die reiziger wil dat de hele reis van thuis naar de plek waar hij heen gaat, zo goed mogelijk geregeld is. Dat betekent heel goede aansluitingen, een heel goede dienstverlening, reistijdversnelling en lagere prijzen. Het betekent dat je in één lijn zo snel mogelijk van A naar B gaat. Hoe meer partijen zich daarmee gaan bemoeien en hoe meer partijen, overheden en vervoerders daarbij in een bak gegooid worden, hoe lastiger het wordt. Dan kan het hooguit zo zijn dat een overheid er belang bij heeft, bepaalde lijnen goedkoper te krijgen, maar dat is niet in het belang van die reiziger.

De heer **Samsom** (PvdA): U moet wel juist tellen als u zegt: hoe meer partijen zich ermee bemoeien, hoe slechter het wordt. In uw model bemoeien zich er ook meerdere partijen mee. U bent op het station ook nog niet thuis en moet dus nog even met de bus. Dat is gewoon een nieuwe partij. Het aardige aan de regionale aanbestedingen is geweest dat bus en trein in de regio vaak van dezelfde aanbieder zijn. Het zijn nog steeds twee partijen. Je hebt de NS voor het hoofdrailvervoer en dan kom je thuis met je regionale vervoerder. In uw geval kom je tot op het laatste station met de NS en moet je alsnog met een regionale vervoerder naar huis. Het aantal maakt dus niet uit. Volgens mij wilt u in uw visie gewoon geen private partijen op dit systeem laten spelen. Dat mag. Ik vind het op sommige momenten ook een wenselijke gedachte, maar op andere momenten is het dat weer niet. Zou het kunnen dat ook de SP een keer denkt dat het wellicht genuanceerder ligt dan alles of niets? Misschien is het soms goed om een private partij toe te laten op een simpel spoor dat je goed in de hand houdt met een concessie, terwijl het soms nodig is om dat met een publieke partij te doen. Zou het kunnen dat de wereld iets complexer is dan het simpele beeld?

De heer **Roemer** (SP): Ik verzet mij tegen het simpele beeld. Privaat wat kan, ja. Als het om wasmachines gaat en om deurklinken, zeg ik zeker ja. Daar hebben mensen namelijk iets te kiezen. Als reiziger heb ik echter niets te kiezen als ik in Boxmeer op het station sta of in Amersfoort. Dan heb ik niets te kiezen. Ik heb slechts af te wachten welke trein er komt. Het is precies zoals de heer Samsom het net zo prachtig formuleerde: de maatschappelijke dienstverlening van het ov is van eminent belang. Op zo'n onderwerp moet je de rol van de overheid in maatschappelijk te maken keuzes maximaliseren. Dat betekent dat ik in het ov inderdaad geen private partijen wil. Het is ook bekend dat ik die rol in het stads- en streekvervoer bij de overheid wil gaan leggen. Het liefst wil ik inderdaad dat de regionale vervoersbedrijven onder overheidsregime gaan vallen. Dat vinden wij, omdat wij het ov net zoals het onderwijs en de zorg van maatschappelijk belang achten. In dat rijtje plaatst de SP ook het ov.

De **voorzitter**: Goed. U gaat verder.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Daarmee heb ik een hoop al in het interruptiedebat kunnen doen, namelijk het hele blokje over de maatschappelijke zeggenschap. Ik heb nog een vraag over wat de minister nu eigenlijk vindt van het democratische gehalte van de inspraak. Het Locov, los van wat wij daarvan vinden en van de partijen die erin zitten, heeft alleen nog maar adviesrecht. Vindt de minister dat werkelijk voldoende? Zijn de inspraakmogelijkheden van de gebruikers daarmee wel tot hun recht gekomen?

De punctualiteit is al tijden voor de NS een belangrijk criterium. Het is alweer acht jaar geleden dat de NS-directie op basis van het niet-halen van punctualiteitseisen moest opstappen. De tijden gaan snel. Sindsdien wordt hier altijd vol spanning naar gekeken, maar nu dreigt dit ernstig te versoepelen, door de norm van drie naar vijf minuten te verschuiven. Waarom zouden wij dit doen? Het vereist een volslagen andere dienstregeling wil men reizigers de overstap niet laten missen. Moet nu juist niet de reizigerspunctualiteit centraal komen te staan in plaats van de treinpunctualiteit? Gaat het er nu om dat de passagier op tijd aankomt, of gaat het erom dat het materieel op tijd rijdt? Graag een reactie op dat punt.

Over de reisinformatie van de NS zijn ook nog steeds veel klachten. In de treinen zijn nog nauwelijks digitale informatiesystemen beschikbaar en als die er zijn, mogen anderen daarvan nagenoeg geen gebruik maken. Is de minister bereid om dat voor de toekomst fors te verbeteren? Meerdere Kamerfracties hebben daar al regelmatig om gevraagd.

Als er sprake is van een marktgerichte benadering, leggen zwakke groepen het altijd af. Zo is toegankelijkheid van treinen snel een kind van de rekening als wij dit alles niet goed vastleggen. Wij voeren daarover overleg met de minister, maar het gaat natuurlijk allemaal erg langzaam. Graag wil ik dat de minister nogmaals bevestigt dat ook dit voor hem echt hoog in het vaandel staat.

Het nachtnet komt nu onvoldoende tot zijn recht. Het gaat allemaal zo traag. Het nachtnet wordt door de minister in de vervoersconcessie geheel buiten beschouwing gelaten. Waarom nemen wij dat daarin niet op? Ik wil anders wel voorstellen dat wij dat gaan doen, want daar wordt veel over geroepen en daar waar het nachtnet er is, is het een succes. Laten wij dat dus gezamenlijk oppakken.

De afgelopen jaren is niet alles goed gegaan als gevolg van de marktgerichte benadering van de NS. De verzelfstandiging van de NS en de splitsing van ProRail zouden moeten leiden tot meer efficiëntie, maar het resultaat was helaas anders: hogere tarieven en het ging nog steeds niet altijd goed. Waren dat wel de juiste keuzes? Van deze stap zullen wij toch moeten leren. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan heeft geleerd. Met de samenwerking tussen ProRail en de NS gaat het volgens de regering beter. De vraag of deze samenwerking beter is dan tien jaar geleden, voor de splitsing, wordt niet beantwoord. Dat is logisch want ver voor deze Spoorwet, werkten deze partijen echt samen. Het nieuwe bedenkstel, de marktgerichte benadering, maakte een eind aan deze innige samenwerking. Het verving die door een kille, zakelijke verstandhouding. Nu iedereen ervan overtuigd is dat een innige samenwerking echt

relevant is, ligt ook de oplossing voor de hand: wellicht voegen wij die organisaties weer samen. Graag wil ik daarop een reactie van de minister. Ik blijf het proberen. Met een duidelijk spoorbedrijf voor het gehele spoor onder de regie van deze minister, kunnen wij volgens mij flinke stappen zetten. Daarmee kunnen wij echt werk maken van het spoor als alternatief voor de file en daarmee kunnen wij de reizigersgroei van 5% behalen. Zodoende stellen wij de klant weer centraal en beslist iedereen weer mee over het spoor. De kansen en de uitdagingen liggen er.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik stel een vraag over ProRail en de NS. Over de fundamentele visie die daaraan ten grondslag ligt, verschillen wij van mening en dat zal vast en zeker zo blijven. Ik ga echter in op het praktische punt. De evaluatie toont een ding aan: als je zo'n splitsing doorvoert, is dat een enorme klus. Iedereen moet uit elkaar, de bureaus moeten weg, er moeten logo's worden ontwikkeld en er dienen miljoenen te worden gependseerd. Dat is weggegooid geld als de heer Roemer dat daarna wil terugdraaien. Wil hij, los van het botvieren van een maatschappijvisie, de NS en ProRail werkelijk vragen om gewoon weer bij elkaar te gaan zitten en alles opnieuw te doen wat zij de afgelopen vijf jaar met vereende krachten voor elkaar hebben gekregen? Is hij werkelijk van plan om de reiziger dat aan te doen?

De heer **Roemer** (SP): Op die vraag zal ik maar nee antwoorden en dan gaat het om de manier waarop hij het brengt. Ik kan die vraag moeilijk met ja beantwoorden. Het is een lijn der ontwikkeling. Destijds hebben wij de NS en ProRail, in het kader van het marktgericht denken, heel bot uit elkaar gegooid. Als ik de heer Samsom nu hoor, was hij daar toen ook niet blij mee. Vervolgens kwamen wij met elkaar tot de conclusie dat twee op zakelijke gronden kille organisaties niet gewenst zijn. Nu wordt er geprobeerd om zo veel mogelijk optimaal samen te werken. Die lijn moeten wij vooral voortzetten. De hamvraag is waar het einddoel ligt. Ik denk dat wij, zonder dat wij alles van de ene op de andere dag op z'n kop moeten gooien, uiteindelijk weer tot een samensmelting van die organisaties dienen te komen. In die richting zullen ze zich wat de SP betreft verder moeten ontwikkelen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voor het verslag merk ik op dat de Partij van de Arbeid nog voor de volle honderd procent achter de splitsing van ProRail en NS staat. Dat is volgens de PvdA een goede ordening van het spoor. Over andere dingen hebben we onze opmerkingen gemaakt, maar over de splitsing hebben wij op dit moment juist geen verschil van opvatting met het kabinet.

De heer **Roemer** (SP): Dan is het goed om duidelijk te maken waar de verschillen nog steeds bestaan. Misschien is dat ook wel een reden voor de dertien ... Nee, dat is flauw, wij doen het ook niet veel beter. Daar wilde ik het maar bij laten.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Na alle problemen bij de linkse partijen ter rechterzijde van mij volgt nu een vrolijk verhaal van de VVD. Ik weet niet of je per definitie vrolijk moet zijn over dit onderwerp. Als de dikte van de

stukken die vandaag op de agenda staan een weergave zou moeten zijn van de problemen, dan ziet het er slecht uit. Het rapport van het ministerie bevat 1619 pagina's, het rapport van de visitatiecommissie 116, het kabinetsstandpunt 80 en het onderzoek naar de uitvoering van de motie-Wolfson 88. Daarmee zit ik op meer dan 1900 pagina's, los van andere rapporten, ieders inbreng, de bijdrage van de Algemene Rekenkamer en dergelijke. Wat de VVD betreft had het wat beknopter gemogen. Kijk bijvoorbeeld eens naar het rapport van TNS Consult van maart dit jaar. Daar staat heel duidelijk in wat de knelpunten zijn. Er is een toegenomen capaciteitsvraag, zowel van personen- als van goederenvervoer. Er bestaat daardoor frictie tussen die twee, maar ook tussen de vervoerders gezamenlijk en ProRail. ProRail heeft ook nog tijd nodig om het spoor bij de tijd te houden en te onderhouden.

Een klein knelpuntje krijgt geen aandacht. Wij vinden dit een belangrijk punt, omdat het rechtstreeks de veiligheid betreft. Ik doel op de mogelijke taalbarrières door het toenemende aantal buitenlandse treinen en dus ook buitenlandse machinisten. Ik schrik ervan, en ook de VVD schrikt ervan dat er machinisten op treinen blijken te zitten en door Nederland rijden die het Nederlands en zelfs het Engels niet beheersen. Daardoor is communicatie niet mogelijk. Wij vinden dat in Nederland geen machinist op de trein mag zitten die noch Nederlands, noch Engels behoorlijk beheerst. Wij willen van de minister de toezegging dat hij dit probleem met spoed oplost. Wij willen ook van hem weten hoe hij dat gaat handhaven.

De Algemene Rekenkamer heeft, eigenlijk zoals gewoonlijk, een goed rapport opgesteld. De Rekenkamer heeft onderzocht hoe de minister van Verkeer en Waterstaat ProRail aanstuurt. Wat ons betreft zijn de conclusies duidelijk. Het aandeelhouderschap van ProRail zou moeten overgaan naar het ministerie van Financiën. De bestaande uitzondering op het staatsdeelnemingenbeleid is niet meer van toepassing, omdat Verkeer en Waterstaat juist afstand wil nemen van aansturing op operationeel niveau en meer wil kijken naar de resultaten. Daarnaast wil de Algemene Rekenkamer een onafhankelijke toezichtseenheid binnen het ministerie. Dan kan de Directie Spoorvervoer handelen op basis van de adviezen van de toezichtseenheid.

Een andere conclusie van de Algemene Rekenkamer is dat de interventieladder, dat is de mogelijkheden van de minister om in te grijpen bij ProRail, niet voldoende is. Een formele waarschuwing, een ultimatum en het opschorten van een deel van de subsidie zouden moeten worden toegevoegd. De VVD onderschrijft de conclusies van de Algemene Rekenkamer. De minister wil het aandeelhouderschap echter niet onderbrengen bij Financiën. Hij weigert ook het toezicht op naleving van de concessie onder te brengen bij een onafhankelijke toezichtseenheid. De argumenten daarvoor vinden wij tot op heden niet steekhoudend. We willen van de minister de toezegging dat hij deze aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer alsnog overneemt.

De monopoliepositie van ProRail heeft recent geleid tot een aangekondigde prijsverhoging van 17% voor de vervoerders. Deze verhoging is gelukkig teruggedraaid. We zien dat de NMa daarbij goed werk verricht. Transparantie van ProRail vinden wij voor de toekomst noodzakelijk. De tariefopbouw, de kostendekkendheid, de kostensoorten en de tariefdifferentiatie moeten voor

iedereen controleerbaar zijn. Hoe gaat de minister dat afdwingen?

Bij ProRail is de capaciteitstoedeling geen eenvoudige zaak. Personen- en goederenvervoer willen steeds meer mogelijkheden hebben en willen steeds meer treinen laten rijden. Dat vinden wij een goede zaak. Wel valt ons op dat de kleine vervoerders nauwelijks invloed hebben, laat staan hun opdrachtgevers, die zich van spoorcapaciteit willen verzekeren. Dat hebben wij ook afgelopen week weer gehoord. Hoe beoordeelt de minister de door ProRail gehanteerde capaciteitsverdeling? Vindt hij die juist? Hoe kan de minister ervoor zorgen dat de belangen van alle betrokkenen, dus ook de kleinere vervoerders en hun opdrachtgevers, worden gewaarborgd?

ProRail mag vanaf 2010 een schaarsteheffing invoeren, omdat er capaciteitsgebrek is. Hiermee wordt ProRail beloond voor het capaciteitsgebrek en worden vervoerders gestraft als zij meer over het spoor willen vervoeren, terwijl dit toch overheidsbeleid is. Wij willen dat de minister zich richt op vergroting van de spoorcapaciteit. Als daar gebrek aan is – dat probleem is niet een-twee-drie opgelost, vraagt om grote investeringen en er zit veel in de pijplijn – moet de minister zich richten op een eerlijke verdeling van de capaciteit op basis van prioriteiten, in plaats van een soort Anders Betalen voor Mobiliteit op het spoor in te voeren. Op de weg ziet de VVD dat niet zitten, op het spoor ook niet. Daarnaast komt er ook nog eens een keer milieubeleid met prijsdifferentiatie, geluidseisen en dergelijke. De VVD is voor verbetering en voor overleg met marktpartijen. Wij vinden het prima dat de eisen voor veiligheid en geluid langzaam maar zeker worden opgevoerd. Dat moet wel gebeuren met inachtneming van redelijke afschrijvingstermijnen voor de marktpartijen. Het opvoeren van de eisen moet in goed overleg met de markt gebeuren. Kan de minister toezeggen dat hij niet met maatregelen komt, voordat goed is overlegd met marktpartijen, dus met vervoerders en opdrachtgevers, en dat hij de Kamer daarover tijdig zal informeren? In de praktijk gaat personenvervoer steeds voor goederenvervoer. Gezien de economische belangen lijkt dit niet logisch. Enkele minuten vertraging voor personenvervoer geeft vaak minder schade dan het uitvallen van goederentreinen, hoe impopulair het ook is om dat te zeggen. Bovendien is het beleid toch dat er een switch is van modaliteit: meer goederen over het spoor en het water en minder over de weg? Wij willen dat de minister nog eens aangeeft waarom personentreinen eigenlijk per definitie voorrang krijgen. Is er geen betere afweging te maken tussen personen- en goederenvervoer?

De systematiek van overbelastverklaringen is al door collega's genoemd. Die is onduidelijk en moet worden aangepast. Is de minister bereid om op korte termijn de systematiek aan te passen?

Over de inzet van ProRail heeft de VVD geen twijfels, wel over de efficiency van de organisatie. Niet onbelangrijk, omdat ProRail werkt met een budget van bijna 2 mld. aan, voornamelijk, belastinggeld. Wij willen weten hoe de efficiency van ProRail de komende jaren wordt gemeten. De indicatoren zijn nog steeds niet duidelijk. In artikel 125 van de Spoorwegwet staat de mogelijkheid de infrastructuur van ProRail over te hevelen naar het ministerie van Financiën, Dienst Domeinen. De minister kondigt aan dat dit gaat gebeuren. Dat lijkt ons onnodig,

omdat via het aandeelhouderschap van ProRail de Staat al eigenaar is. Wij zijn gevoelig voor de argumenten van ProRail dat zijn werk lastiger wordt, omdat hij niet alleen met allerlei derden moet overleggen, maar ook nog steeds met de Dienst Domeinen als kleine transacties of werkzaamheden nodig zijn. Wij vragen de minister om die overgang beter te argumenteren of anders af te zien van dit voornemen. Wij zien geen echt voordeel, maar wel het nadeel dat er nog meer overleg nodig is, voordat ergens wat kan gebeuren.

Bij de NS wordt de norm voor aankomstpunctualiteit opgerekt van drie naar vijf minuten. Dat is geen teken van kracht en vertrouwen, maar wij laten dat maar even. Essentiëler vinden wij de kritiek van de NMa, de commissie-Sorgdrager en de regionale vervoerders dat de levering van faciliteiten door de NS niet goed verloopt. De minister wil reguleren, maar waarom wordt de zeggenschap van stations niet bij NS weggehaald? Zo is verzekerd dat er geen discriminatie is qua toegang. De suggestie om de stations bij bijvoorbeeld ProRail onder te brengen, kan worden overgenomen. Het kan ook op een andere manier. In ieder geval is het gek dat de NS nu beslist over faciliteiten waar andere vervoerders, conculega's, ook toegang toe zouden moeten hebben. Wij willen gelijkwaardige faciliteiten. Is de minister bereid, de stations onder te brengen bij een onafhankelijke organisaties, zoals ProRail?

De VVD wil dat de NS zich concentreert op zijn enige taak, namelijk het personenvervoer op het hoofdneta. Er moet serieus worden gekeken of andere zaken of taken kunnen worden afgestoten. Het is wonderlijk dat de NS via dochterbedrijf Strukton nog steeds een grote bouwer is. NS is ook een projectontwikkelaar en een grote onroerendgoedbelegger via NS Vastgoed. Wil de minister dit nog eens principieel bezien en met een voorstel komen waarbij de NS zich echt kan concentreren op het personenvervoer en allerlei nevenactiviteiten afstoot?

Dan kom ik op mijn laatste punt. De VVD-fractie twijfelt of het wel zinvol is om de concessies die NS en ProRail hebben, aan anderen te gunnen. Wat ons betreft is het niet zo verstandig om te denken dat in 2015 volstrekt andere bedrijven deze concessies zouden kunnen verkrijgen. Het is natuurlijk ook niet verstandig om de concessie helemaal automatisch te verlengen. Wij vinden dat gebelen is dat de cultuur bij beide bedrijven nog stevig moet veranderen en meer klantgericht moet worden. Beiden verstrekken toch wat moeizaam informatie als die wordt gevraagd door bijvoorbeeld het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De transparantie moet nog verbeteren. Wij willen weten welke middelen de minister heeft of gaat inzetten om die cultuurverandering voor elkaar te krijgen en transparantie te bereiken. Is hij het met ons – los van het CDA bijna Kamerbreed – eens dat wij niet echt serieus moeten overwegen de concessie aan andere partijen dan NS en ProRail te verlenen?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn treinreis vanmorgen vanuit Groningen verliep vlotjes. Ik begin dit overleg dus in een goede stemming. Vorige week ging het wel wat minder, maar dat terzijde. De evaluatie van de spoorwegwetgeving is zeer grondig gebeurd. De heer Aptroot had het er ook al over en je zou kunnen zeggen dat het "spoor". Het gaat redelijk,

maar er valt altijd wat te klagen, want het gaat tenslotte over iets waarvan wij allemaal veel gebruik maken. Over precies twee maanden, namelijk op 12 december, gaan de klimaatonderhandelingen in Kopenhagen hun tweede en ongetwijfeld meest spannende week in. Op die dag laat NS een trein rijden waarin een hele reeks Kamerleden en minister Cramer naar Kopenhagen zullen afreizen. Misschien is er zelfs nog wel een plekje voor de minister van Verkeer en Waterstaat in die trein. Het zou hem sieren wat meer betrokkenheid bij de klimaatambities van dit kabinet te tonen. Is de minister van plan op die trein te stappen?

Onze spoorwegen zijn echt klaarwakker als het gaat om het milieu. Dat is de afgelopen jaren wel eens anders geweest. Nu zeg ik echter: ere wie ere toekomt. De NS was het eerste grote bedrijf dat aankondigde in 2020 30% minder energie te gaan gebruiken ten opzichte van 1990 bij een flink groeiende productie. Een treinreiziger verbruikt gemiddeld drie keer zo weinig energie per afgelegde kilometer als een automobilist. Daarmee is de relevantie van dit debat voor onze strijd tegen de klimaatcrisis glashelder. Laten wij het vandaag dus vooral hebben over de vraag hoe wij de spoorwegen in staat kunnen stellen zo veel mogelijk reizigers in de trein te krijgen en zo een schoon, zuinig en comfortabel alternatief te bieden voor de auto, juist in de spits. Alle stukken overziend, inclusief de reacties van belanghebbenden, is mijn hoofdconclusie ongeveer dezelfde als die van de commissie-Dijsselbloem voor het onderwijs in Nederland: laat de boel voorlopig met rust. Ik bedoel natuurlijk niet qua investering en ambitie, maar qua structuur. Na de scheiding van ProRail en NS ging het natuurlijk een tijdje van au, zoals wel vaker bij een scheiding. Wat daarbij niet hielp, was de onzalige gedachte dat NS niet alleen verzelfstandigd, maar ook nog eens geprivatiseerd zou moeten worden. Gelukkig is er een ruime meerderheid in de Kamer daar weer van teruggekomen. Inmiddels is mijn indruk dat de verhoudingen aardig genormaliseerd zijn en zit mijn fractie niet te wachten op nieuwe ingewikkelde reorganisatieoperaties. Wij hebben geen behoefte aan nieuwe en ingrijpende stelselwijzigingen. Alhoewel wij vaak met de minister van mening verschillen over de ambities voor het spoor, in termen van geld bijvoorbeeld, kunnen wij het kabinetsstandpunt over de spoorwegevaluatie een heel eind steunen. Wil dat zeggen dat er helemaal niets hoeft te gebeuren? Nee, dat is nu ook weer niet het geval. Het raamwerk staat, maar een beetje finetunen kan natuurlijk geen kwaad.

Ook GroenLinks heeft het afgelopen decennium wel eens gemopperd over de NS. Wie niet? En dat zal nog best eens blijven gebeuren, al is het maar omdat wij fervente treinreizigers zijn. Eén ding moet echter duidelijk zijn. Het is wel onze NS. De Duitsers zeggen het zo: was sich liebt, das neckt sich. Het is voor ons ondenkbaar dat na 2015 een ander bedrijf op onze sporen rijdt. Een van de gewenste uitkomsten van dit debat is voor ons daarom ook dat de minister ons dat bevestigt. Dan kunnen wij namelijk met de NS aan de slag om afspraken te maken over de wijze waarop zij dat gaan doen. Als wij de NS zicht bieden op onderhandse gunning, kunnen wij ook een beroep op hen doen om te investeren in nieuw materiaal. En wij kunnen de gesprekken openen over het verhogen van frequenties, het opkrikken van de capaciteit en de kwaliteit; kortom, alles waar het echt over zou moeten gaan vandaag. Het biedt bovendien de

broodnodige rust op het spoor die wij keihard nodig hebben om ons te concentreren op de belangrijkste opgave: reizigersgroei van deze milieuvriendelijke sector om te kunnen concurreren met de auto tijdens de spits. Het scheelt ons bovendien klauwen met geld voor een dure aanbestedingsprocedure waarvan wij de uitkomst toch al weten; het wordt in feite een toneelstukje. Daar zitten wij niet op te wachten. Nu het CDA hier een beetje alleen in komt te staan, zou ik de minister willen vragen om voortvarend door te pakken, aan te pakken en hoe hij dat ook allemaal maar zegt op dit punt.

De **voorzitter**: U noemde het CDA en de heer Mastwijk wil een vraag stellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat was niet mijn bedoeling, voorzitter.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ach, het kan op zichzelf geen kwaad zo nu en dan. Ik stel mevrouw Van Gent toch maar even een vraag; ik had die ook al eerder aan anderen kunnen stellen. Het bevreemdt mij dat u allen zo snel door de bocht gaat, als het gaat om de onderhandse concessieverlening aan de NS. Ik begrijp dat verhaal wel; wij hebben het bij de hoorzitting ook gehoord. Zo'n aanbestedingstraject is enorm, is omvangrijk en kost ook geld. Maar er zou natuurlijk ook geld kunnen worden verdiend. Mijn bezwaar is, gehoord de discussie, dat de NS zich nu wel heel makkelijk en snel rijk zou kunnen rekenen. Ik kan natuurlijk ook tellen. In feite hebben zij, gehoord de discussie, de buit al min of meer binnen. Hoe gaan wij toch de NS de komende jaren scherp houden?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik dank de heer Mastwijk voor deze vraag, want dat is mijn volgende punt. Nu kan ik hem een antwoord geven en kost het mij geen spreektijd.

Wij zijn er natuurlijk ook niet op uit dat de NS lui wordt. Het is een interessante vraag hoe je de NS kunt blijven prikkelen. Dat vindt de fractie van GroenLinks ook van groot belang. Volgens ons zou je dat vooral kunnen doen via de zogenaamde "prestatie-indicatoren". Van sancties valt in onze ogen niet overdreven veel te verwachten; dat gaat al snel over de ruggen van de reizigers. Maar wij vinden wel dat je die prikkels van prestatie-indicatoren moet inbouwen. Dat zou je ook nog kunnen doen via het zogenaamde "blaming and shaming"-principe. Als de krant in vette letters kopt – dat weet de heer Mastwijk net zo goed als ik – dat klanten minder tevreden zijn, dat er allerlei gedoe, gezeur en gedonder is op het spoor, doet dat de Nederlandse Spoorwegen echt pijn, want zij zijn een heel imagogevoelig bedrijf. Dat is op zichzelf gunstig, dus zij zullen zich wel drie keer achter de oren krabben om misbruik te maken van deze situatie. Als dat wel gebeurt, ben ik de eerste met de heer Mastwijk die hen publiekelijk daarvoor zal afrekenen. Maar wij moeten hier in de Kamer natuurlijk niet – ik heb de indruk dat alleen het CDA dat nog doet – via een soort rituele dans tot uiterlijk 2015 wachten wat wij gaan doen. Wat ons betreft, kunnen wij nu gewoon de knoop doorhakken. Ik kom bij een ander punt. Regelmatig horen wij van de decentrale overheden geluiden dat zij onvoldoende medewerking krijgen van de NS en ProRail als zij wat willen met het spoor. Inderdaad denk ik dat het vervoer binnen stedelijke gebieden en agglomeraties door de NS

toch net een tikkje minder interessant gevonden wordt dan het rijden met intercity's tussen steden. Dat is ook niet zo gek, want de concessie prikkelt de NS niet echt om veel te investeren in grootstedelijke regio's. In dat verband ben ik trouwens heel benieuwd naar de reactie van de minister op de goede suggestie van de Stedenbaan, de lightrail in Zuid-Holland, om een nieuwe prestatie-indicator op te nemen in de concessie, namelijk het aantal vervoerde reizigers in grootstedelijke regio's. Graag een reactie.

Hoe dan ook moet de positie van steden beter geregeld worden. Heel veel gemeenten en provincies hebben prima ideeën voor het verbeteren van het spoorvervoer en hebben daar zelfs geld voor over. Daar moet meer ruimte voor komen. Als onze spoormonopolisten daar niet genoeg voor openstaan, gaan wij ze daar gewoon een handje bij helpen. Dat wil GroenLinks niet doen door de concessie op te knippen en decentrale overheden zelf te laten aanbesteden op het hoofdspoor. Kijk naar de ellende in Engeland, waar dat wel gebeurt. Ik moet er niet aan denken. Ik ben bang voor allerlei operationele rampspoed als verschillende bedrijven over een stuk spoor gaan rijden. Concurrentie óm het spoor heeft hier en daar zeker aardige resultaten opgeleverd – denk aan Syntus in de Achterhoek en de regionale lijnen in het Noorden – maar concurrentie óp het spoor is GroenLinks een gruwel. Bovendien, als zowel de landelijke overheid als lagere overheden gaan aanbesteden, krijgen wij twee kapiteins op één schip, en dat moeten wij niet hebben. Hou het hoofdspoor in één hand!

Het risico op zelfgenoegzaam monopolistengedrag ligt altijd op de loer. Zelfs het vermoeden van een gemeente die zich gedwarsboemd voelt, werkt al niet heilzaam. Daarom is het wel degelijk nodig dat het gesprek tussen de decentrale overheden en de spoorsector minder vrijblijvend wordt. Het kabinet beschrijft in zijn standpunt de huidige situatie met bestuurlijke spooroverleggen: de wettelijk verplichte overleggen tussen de ov-autoriteiten en de spoorsector. Die overleggen zijn echt te vrijblijvend. De regio's geven aan wat zij willen en NS en ProRail kunnen hier zonder al te veel verantwoording uithalen wat hun bevalt. Dit kan vrij snel beter geregeld worden, bijvoorbeeld door in de Spoorwegwet vast te leggen dat de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van punten die door regio's in de overleggen zijn ingebracht. Mocht de verantwoording volgens de regio's tekortschieten, dan moet dit een agendapunt in het halfjaarlijkse MIRT-overleg met de minister worden, zodat een conflict terechtkomt waar het thuishoort: bij de politiek. Is de minister bereid om deze gedachtelijn in de wet vast te leggen?

De **voorzitter**: U hebt nog één minuut.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan bekijk ik even waar ik die minuut aan ga besteden. Reizigers gebruiken de Tweede Kamer als het ware als beroepsinstantie bij gebrek aan beter. Wat het spoor nodig heeft, is een toezichthouder die conflicten, bijvoorbeeld tussen reizigers en de NS, kan beslechten. De toezichthouder moet gaan over dienstregelingen, over tarieven, eigenlijk over alles waar het Locov zich mee bezighoudt, maar waar het als puntje bij paaltje komt eigenlijk niets over te zeggen heeft. Een reden temeer om daaraan te gaan werken, is het feit dat de EU een richtlijn heeft uitgevaardigd om consumentenrechten te

beschermen, ook op het spoor. Ik vraag de minister om die richtlijn te implementeren. Ik heb de indruk dat dat nog niet gebeurd is. De minister moet een serieuze toezichthouder instellen die dergelijke geschillen kan beslechten. Ik denk aan een OPTA voor het spoor. Bij de hoorzitting werd gesuggereerd de Vervoerkamer van de NMA extra wettelijke taken te geven en op te tuigen tot zo'n toezichthouder. Ik zie daar wel wat in. Voorzitter, mag ik nog één punt aan de orde stellen?

De **voorzitter**: Kort.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zal het echt kort houden.

Om NS scherp te houden en te kunnen afrekenen op relevante prestaties wordt gewerkt aan een nieuwe indicator: reizigerspunctualiteit. Wij vinden dat heel goed. Het gaat om het aantal mensen dat op tijd komt in plaats van het aantal treinen. Dat is een relevant verschil, want een lege stoptrein die op tijd is, is minder relevant dan een volle intercity die te laat is. Bij de hoorzitting bleek dat het wel erg traag gaat met de ontwikkeling van deze indicator, terwijl wij er al een hele poos mee bezig zijn. Wil de minister de NS gewoon een deadline voor deze indicator stellen?

De vergadering wordt van 12.28 uur tot 13.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister voor zijn beantwoording in eerste termijn. Mijn collega's krijgen maximaal vijf interrupties, maar minder mag ook.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank oprecht voor de eerste termijn van de Kamer, waarin heel veel zaken aan de orde zijn geweest. Ik kon mij zeer vinden in het onderliggende beeld van hoe wij er nu voor staan. Ik kom daarop dadelijk nader terug. Om te beginnen wil ik het nog eens hebben over het uitgangspunt van het kabinet voor de huidige evaluatie. Zoals men weet, heeft het kabinet grote ambitie met betrekking tot het spoor in Nederland. Op dit moment maken meer dan 1 miljoen reizigers per dag gebruik van het spoor. Het kabinet heeft vier speerpunten om de kwaliteit, maar ook de capaciteit van zowel het personen- als het goederenvervoer verder te gaan verbeteren: ten eerste het hoogfrequent spoorvervoer op de drukste trajecten in het kader van het metroachtige treinverkeer van de toekomst, ten tweede samenhangende ov-systemen met het spoor als ruggengraat, ten derde de kwaliteit van de reistijden naar de landsdelen en ten vierde een toekomstvaste route-strategie voor het goederenvervoer. Wij hebben eind vorige week nog over dit laatste punt gepraat, ook in het kader van het vreselijke ongeluk in Barendrecht, dat iedereen nog zeer bij zal staan.

Daarnaast is er in het coalitieakkoord van 2007 nadrukkelijk een groeiambitie van 5% per jaar voor deze periode afgesproken. En ik hecht eraan te zeggen dat ondanks het feit dat nu, in een tijd van crisis, er veel minder wordt gereden dan was verwacht, het spoor nog groeit. Op de weg is het aantal reizigerskilometers in absolute termen teruggevallen. Het spoor groeit nog wel, maar veel minder dan 5%. Dat is an sich jammer, want wij zaten ongeveer op die 5% toen de crisis begon. Maar tegelijkertijd wil die crisis niet zeggen dat wij ons niet volop voorbereiden op een tijd waarin de economie weer

aantrekt. Ik zeg dat altijd, of het nu over spoorvervoer gaat of over de vraag hoe je omgaat met luchtvaart. Dingen komen iets later dan gepland, maar dat wil niet zeggen dat wij ineens als een kip zonder kop ons hoofd in het zand zouden moeten steken, of waren het meer ooievaars ... Nee, struisvogels; struisvogelpolitiek, daar houd ik ook niet zo van. Ik moest even naar het woord zoeken. Maar dat gaan wij dus niet doen. Wij pakken dus door met de investeringen. We hebben 4,5 mld. voor investeringen in het spoor vrijgemaakt. Dat is geen klein bier, zoals ik vaker heb gezegd tegen de heer Samsom en anderen. Wij hebben elkaar daar tevoren ook op aangesproken. Het kabinet realiseert deze ambitie langs een tweetal lijnen: enerzijds uitbreiding van de capaciteit en kwaliteit van het spoor en anderzijds – heel belangrijk – het effectiever maken van de spoorordering en spoorwetgeving. Waar staan wij nu? In 2005 is de huidige spoorwegwetgeving in werking getreden. Het kabinet heeft in 2008 de geplande evaluatie gedaan. Ik wil heel kort, in twee zinnen terug naar het verleden. De heer Aptrout zei: de tijd gaat snel. Daar heeft hij gelijk in. Toch is het ook weer niet zo heel lang geleden. Ik weet nog dat ik in 2001 oud en nieuw in Lissabon had doorgebracht en dat ik bij terugkomst een telefoonrekening van jewelste had, omdat ik continu aan de lijn had gezeten met andere parlementariërs en met de pers over de ellende op het spoor op dat moment. Dat waren heel moeilijke situaties. De eerste man van de raad van bestuur is op een gegeven moment vertrokken. Dat waren allemaal heel vervelende momenten. Dit soort toestanden leidt af van het gezamenlijk schouder aan schouder kijken naar hoe je het spoorvervoer kunt verbeteren. Ten tijde van mijn aantreden begin 2007, kan ik mij ook nog bepaalde openingen van grote kranten herinneren. Eentje luidde letterlijk: oorlog op het spoor. Ik ben ongemeen blij met alles wat er verbeterd is – daar komen wij later deze dag uit-en-te-na over te spreken – en dat wij erin zijn geslaagd de laatste tweeënhalve jaar een andere omgangsvorm verder te stimuleren. Een omgangsvorm waarin personenvervoerders, de NS voorop, de goederenvervoerders – dat zijn er heel wat – en ProRail samen kijken naar hoe ze zo veel mogelijk de maximale capaciteit uit het huidige spoornet kunnen halen. In “Groei op het spoor”, het document van die partijen samen, gaven ze mij aan hoe ze met die 4,5 mld. het beste kunnen toegroeien naar dat metroachtige vervoer en de groei naar de toekomst. Dat is echt geweldig. Als men op die manier samen kijkt en als het uitgangspunt een beetje geven en nemen is, kun je veel en veel meer uit dat spoor halen dan in de oude situatie waarin men vooral in de juridische loopgraven zat en ieder zijn positie maximaal uitspeelde. Ik juich de nieuwe lijn zeer toe. Ik constateer dat dit goed gaat. Ik heb ook bijna iedereen dat unisono horen zeggen, dat dit gevoel dat men naar elkaar uitstraalt, ook in de hoorzitting, een goed gevoel is. Wij hebben dus bij de evaluatie gekeken hoe wij dat verder kunnen versterken. Daar waar wij moeten aanscherpen, scherpen wij aan. Maar wij willen vooral ook dit nieuwe evenwicht, deze nieuwe vrede op het spoor, niet verstoren door weer jarenlang de loopgraven in te gaan. Dat is de balans die wij gezocht hebben. Nu terug naar de evaluatie. De evaluatie van de spoorwetgeving heeft nadrukkelijk naar voren gebracht dat de spoorsector het goed doet. Ik zei al dat

de samenwerking verbeterd is. Dat blijkt onder andere uit het honoreren van capaciteitsaanvragen. Dat is een positief effect. Voor de dienstregeling 2008 is 99,62% van de aanvragen gehonoreerd; in 2009 nam dit verder toe tot 99,8%. Dit tegen de achtergrond van een groeiend aantal aangevraagde reizigers- en goederentreinen. Dus dat groeit sterk, en toch is er nog meer aangevraagd. Dat vind ik een aanzienlijke prestatie. Ook de prestaties van de Nederlandse Spoorwegen zelf zijn verbeterd. Dat blijkt onder meer uit de stijging van de aankomstpunctualiteit van rond de 80% in 2001 naar 87% in 2007 en 2008. Het aantal reizigers dat de NS een zeven of meer geeft, is gestegen van 67% naar 76% in 2008 en naar zelfs 78% in de drie eerste kwartalen van dit jaar. Daarnaast zijn de prestaties van ProRail verbeterd, bijvoorbeeld op het gebied van beschikbaarheid en betrouwbaarheid. ProRail scoort voor efficiency en effectiviteit gemiddeld of bovengemiddeld in vergelijking met andere Europese infrastructuurbedrijven. Dit was de conclusie in de analyse van McKinsey. Laten wij hierbij in aanmerking nemen dat het Nederlandse spoor een van de allerdrukst bereden sporen is van de wereld. Het kabinet komt op basis van dit soort constatering tot de conclusie dat er weliswaar belangrijke verbeteringen en wijzigingen nodig zijn, maar dat er geen reden is voor fundamentele wijzigingen in de spoorordering. Met andere woorden: er is geen reden om alles overhoop te halen. Om het huidige systeem nog beter te laten functioneren, stelt het kabinet de volgende maatregelen voor. Decentrale partijen krijgen een aanmerkelijk prominenter positie in het spoorbestel. Ik vind dat van belang. Zij hebben hun rol als decentrale concessieverlener goed vervuld en vragen terecht om een stevigere positie. Het kabinet ziet bovendien goede regionale vervoernetwerken als een noodzakelijk en integraal onderdeel van de vervoerketen die de reizigers van deur tot deur brengt. Ik hoorde onder anderen de heer Mastwijk het belang hiervan stipuleren. Daarnaast scheidt het kabinet de condities voor een verdergaande samenwerking met en tussen opdrachtgevers van het openbaar vervoer. Ook hier richt het kabinet zich dus op het verbeteren van de samenwerking in plaats van op het fundamenteel op de schop zetten van de boel. Het kabinet wil niet iedereen tegenover elkaar in de loopgraven dwingen. Ook worden adviestafels ingesteld, waarbij koepelorganisaties namens de decentrale overheden betrokken zijn bij de beoordeling van het beheer- en vervoerplan. Ook hier is er dus nadrukkelijk een rol voor de decentrale overheden. Andere verbeteringen hebben bijvoorbeeld betrekking op de wijze waarop ik ProRail en de Nederlandse Spoorwegen aanstuur en op de kaders die worden gecreëerd voor de samenwerking tussen de beheerder enerzijds en de vervoerders anderzijds. Ik zal zo de concrete vragen beantwoorden, maar staat u mij toe, voorzitter, om nog kort stil te staan bij de vraag wat de reiziger nu beter wordt van deze evaluatie en dit kabinetsstandpunt. Dat vind ik zelf de hoofdvraag. Bomen vellen, mijnheer Aptrout, doen wij niet alleen voor de verbreding van wegen – dat is niet zo erg, want in plaats daarvan worden nieuwe bomen geplant – maar ook voor het creëren van onze nota's. Dat is ernstiger. Ik weet niet of ook daarvoor nieuwe bomen worden geplant; ik hoop het maar. Wij kunnen dus inderdaad wel

bomen vellen, maar het gaat erom wat wij ermee opschieten. Dat is de kern.

Wij denken dat de reizigers en de verladers belang hebben bij een nog beter werkend systeem. Meer specifiek wijst de evaluatie uit dat de reizigers steeds centraler zijn komen te staan in het handelen van de Nederlandse spoorwegen. Zij profiteren van de betere prestaties die de NS levert. Als ik "NS" zeg, dan bedoel ik daarmee tegelijkertijd de decentrale bedrijven. Daar kom ik zo op terug. Ik wil ook deze bedrijven een pluim geven voor de manier waarop zij het doen. De klantwaardering is ook aanzienlijk beter geworden. Met het oog op een voortzetting van de lijn van verbeterende prestaties scherp ik de aansturing van de NS nadrukkelijk aan. Zo worden indicatoren geïntroduceerd die nog dichter bij het belang van de reiziger liggen, zoals bijvoorbeeld de reizigerspunctualiteit. Vele leden vroegen ernaar. Dat zullen wij oppakken om daarmee de aansturing verder te verscherpen. De consumentenorganisaties blijven de spoororganisaties hierbij nadrukkelijk een belangrijk tegenwicht bieden. Dat is voor ons van groot belang.

Ook andere maatregelen zullen bijdragen aan een beter product voor de reiziger. Zo geeft het kabinet bij een overbelasting voorrang aan personentreinen in de spits. Het is wel maatwerk. De heer Aptrout zei dat het goederenvervoer ook van belang is, en dat is absoluut waar, maar het is maatwerk. In sommige situaties zitten beide vormen van vervoer elkaar echt in de weg. Ik kan mij een van mijn eerste algemeen overleggen over het spoor herinneren. Het was in de Oude Zaal van de Tweede Kamer. Toen heb ik al gezegd dat ik ernaar neigde – een Kamermeerderheid steunde mij daarin – om in de spits prioriteit te geven aan het personenvervoer als beide vormen elkaar echt in de weg zitten. Uiteraard wordt deze voorrang alleen gerealiseerd op de baanvakken waar dit voor het goederenvervoer geen onoverkomelijke problemen oplevert. Er is bekeken waar dat mogelijk is en waar dat echt tot veel problemen zou leiden. Ik duid onder andere op het terechte belang dat de goederenvervoerders hebben aangegeven voor de toeleidende routes naar de Betuweroute. Deze moeten opengehouden worden. Als zij verstopten, dan snijden wij als BV Nederland ons in onze eigen vingers en dan snijden wij ook in de vingers van de mensen langs de Brabantroute, die dan veel meer treinen krijgen dan nodig zou zijn. Op veel punten kun je die prioritering wel verantwoord doen. Daar hebben wij scherp naar gekeken. Het gaat er ook om dat wij op korte termijn verwachten dat die problemen zich zullen voordoen. Door prioriteit te geven aan personen- boven goederenvervoer, creëert het kabinet meer ruimte voor het regionaal personenvervoer.

Ook zorgt het kabinet ervoor dat het reizen per trein voor reizigers betaalbaar is en blijft. Daarom heeft dit kabinet een helder beleidskader opgesteld voor de gebruiksvergoeding. Met dit beleidskader worden tariefsprongen in de gebruiksvergoeding voorkomen en wordt er duidelijkheid gecreëerd voor alle betrokkenen. Daarnaast continueert het kabinet de regulering van de tarieven van de NS, om te voorkomen dat het treinkaartje plotseling veel duurder kan worden voor de reiziger.

Dat zijn twee belangrijke punten: daar waar men elkaar echt in de weg zit, gaat personenvervoer boven goederenvervoer, tenzij dit echt onoverkomelijke problemen met zich brengt. De voorgestelde regeling

leidt niet tot gigantisch enthousiasme bij de goederenvervoerders, maar wordt wel gezien als te billijken, zeker omdat wij scherp hebben gekeken naar de toevoerlijnen van de Betuweroute. Het tweede punt is het heldere beleidskader om de gebruiksvergoeding te reguleren. Dan kom ik bij de vraag hoe de NS en ProRail in de visie van het kabinet worden aangestuurd. Wij scherpen de aansturing van beide bedrijven verder aan. We vinden het van groot belang dat de focus van NS en ProRail primair is gericht op de wensen en belangen van de klanten; de reizigers en de verladers. Inderdaad gaat het om die maatschappelijke gerichtheid, zoals de heer Samsom zei. We hebben geen alternatieven, we hebben maar één groot spoornet en dat zal voor de gemiddelde inwoner van ons land het maximale moeten opleveren. We zien dat de samenwerking tussen spoorpartijen is verbeterd, zoals ik al zei. Wij vinden die samenwerking cruciaal om er het beste uit te halen.

Uit de evaluatie komt naar voren dat de afspraken in de beheer- en vervoersconcessie een goed instrument zijn om de publieke belangen te waarborgen. Dat is een belangrijk punt. De jaarlijkse uitwerking in het vervoerplan en het beheerplan werkt, zo wordt in de evaluatie geconstateerd. De delen waarmee ik als minister instem, krijgen eenzelfde rechtskracht als een concessievoorschrift. Het is van belang dat je er continu bovenop kunt zitten. Met die afspraken sturen wij NS en ProRail op prestaties en rekenen ze daar ook op af.

Tijdens verschillende overleggen met het Nationaal Mobiliteitsberaad is aangegeven dat ProRail klantgericht is gaan opereren. Dat is echt van belang. Er waren veel klachten, vooral decentraal, van gedeputeerden die zeiden dat het een soort onneembaar fort was. Om het heel negatief te zeggen, zij kwamen er nooit doorheen. Het leek een beetje op een staat in de staat voor hen als regionalen. Dat was het beeld. McKinsey zei dat ProRail er op zich wel goed in zat, maar dat de nieuwe lijn nog niet tot in de haarvaten in de regio's was doorgedrongen. De gedeputeerden zeggen nu dat zij merken dat het tot in de haarvaten beter begint te werken. Ik denk dat dit een positief signaal is. In de hoorzitting die de Kamer heeft georganiseerd, is dit bij mijn weten ook bevestigd.

De prestaties van NS en ProRail zijn verbeterd, maar de cultuurveranderingen die op gang zijn gekomen, moeten met kracht worden voortgezet. Met het oog op de voortzetting van deze lijn van verbeterde prestaties en de toekomstvisie die wij voor het spoor hebben, scherpen wij daarom de sturingsrelatie aan, zodat deze nog meer wordt gericht op waar het maatschappelijk echt om gaat. Ik zal wat voorbeelden noemen van de aanpassing van de vervoersconcessie. In het vervoerplan worden nieuwe prestatie-indicatoren opgenomen, zoals voor de vervoerscapaciteit en de eerdergenoemde reizigerspunctualiteit. Ook kunnen wij in het plan beter terugzien wat de afspraken zijn die NS en ProRail maken over de groei.

De NS moet voorgenomen grote wijzigingen in de dienstregeling veel tijdiger in het vervoerplan opnemen. Ik herinner mij dat de Kamercommissie zei dat zij te veel aan het eind van de wedstrijd zit; dan is het eigenlijk al een fait accompli. Als grote wijzigingen eerder worden aangekondigd, kunnen de maatschappij en de politiek in den brede daarop beter een reactie formuleren. Daarnaast zullen in de concessie meer gedetailleerde eisen worden gesteld aan de financiële informatie-

voorziening van de Nederlandse Spoorwegen. De Kamer heeft ook vaak gezegd meer inzicht te willen. Dat wordt dus nu gewoon geëist. Daarbij gaat de NS een concessieprijs betalen. Ik wil nog niet op de hoogte daarvan ingaan; dat komt later. Met dit laatste ontstaat ook meer aandacht voor de efficiency van het te leveren vervoerproduct. Ook wordt de beheersconcessie van ProRail aangepast. Een indicator "werken derden" wordt toegevoegd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil nog even iets vragen over het aanscherpen van de sturingsrelatie. Ik heb in eerste termijn aandacht gevraagd voor de reizigerspunctualiteit en de klachten daarover. Daarbij is ook zo'n indicator aan de orde, maar is nog niet echt helder wanneer dat nu gaat werken. Ik heb de minister gevraagd om nu eindelijk eens een deadline te stellen voor de instelling daarvan, want alleen met voornemens komen wij er natuurlijk niet. Ik wil dat op dit punt weten, maar ook op die andere punten die de minister noemt. Hoe concreet is het en wanneer zal het in werking treden?

Minister **Eurlings**: Nu wreekt zich dat ik bij dit grote evaluatiedebat iets meer inleiding heb dan de laatste maanden bij mij gebruikelijk is geweest. Ik verval dus een beetje in oude fouten, zie ik u streng denken. Maar het duurt niet meer zo heel lang. Ik kom dadelijk op die vragen terug. Maar laat ik toch maar gelijk even doorsteken naar de reizigerspunctualiteit, want die is belangrijk. Alle woordvoerders hebben daar vragen over gesteld. Hierover wordt op dit moment overleg met de consumentenorganisaties gevoerd. Dat vind ik van belang. Zij moeten zich erin herkennen dat die nieuwe indicator maximaal het belang van de reiziger tot uitdrukking brengt. Ik zal erachteraan zitten dat dit snel genoeg leidt tot een oplossing. Wat is dan snel genoeg? Deze indicator moet volgend jaar gewoon functioneren. Punt! Zo simpel is het. Ik zal er dus zelf achteraan zitten en ik zal de Kamer daarvan op de hoogte houden. Ik vind het van belang dat de consumentenorganisaties uit en te na hierbij betrokken zijn, want zij kunnen beter dan wie dan ook aangeven hoe wij de nieuwe indicator moeten definiëren, zodat die ook echt iets oplevert. Ik zal zorgen dat het niet een tocht naar Methusalem wordt. Ik zal er dus voor zorgen dat wij snel resultaat hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het natuurlijk heel prettig dat de minister mij dat toezegt, maar ik was ook wel benieuwd naar de andere punten. Misschien komt de minister daar nog op, maar ik vind het zelf altijd prettig dat je dan een indicatie krijgt over hoe lang een en ander gaat duren.

Minister **Eurlings**: Nu wordt de blik heel streng. Mag ik daarop terugkomen bij de beantwoording van uw concrete vragen? Dan zal ik mijn best doen. Ik kom te spreken over ProRail. Er komt bij ProRail een gedifferentieerd klanttevredenheidsonderzoek. Gekeken zal worden hoe tevreden alle partijen die met ProRail te maken hebben, zijn over de manier waarop ProRail met de contacten omgaat. De prestatie-indicatoren worden regionaal gedifferentieerd. Dat vind ik ook van groot belang. Dat betekent dat je kunt zien wat men moet doen in een bepaalde regio, wat afgesproken is, en hoe men dat vervolgens ook waarmaakt. Dat is dus het nog verder

versterken van die drive van ProRail richting de regionale haarvaten. Daarmee wordt aangegeven dat men daar ook heel nadrukkelijk op moet inzetten.

Het kabinet wil het inzicht tussen de prestaties van ProRail en de groei-doelstelling verbeteren. In het beheerplan zal ProRail meer specifiek ingaan op de uitkomsten van het consultatieoverleg met vervoerders. Dan dienen met name aan de orde te komen: de door ProRail te realiseren beschikbaarheid en betrouwbaarheid en de door de vervoerders te realiseren groei. Eisen ten aanzien van financiële transparantie zullen steviger worden door aanscherping van een informatieprofiel. Wij willen beter inzicht hebben in hoe het financieel zit. Ik breid het handhavingsinstrumentarium uit voor zowel de NS als ProRail met in ieder geval een boete om slagvaardiger te kunnen optreden. Ik snap alle keerzijdes. De heer Samsom had het hele lijstje. Dat waren, naar ik meen, vijf stuks. Alles heeft zijn keerzijde. Maar toch, het werkt wel, zeker als je elkaar vanuit een positieve attitude aanspreekt op het voorkomen van iets. Het is immers geen prettig beeld als dit soort bedrijven een boete opgelegd krijgt. Ik onderzoek tevens de mogelijkheid van een aanwijzingsbevoegdheid om gewoon echt stevig in te kunnen grijpen.

Voor zowel de NS als ProRail wordt in het kader van het aandeelhouderschap de sturing op publieke belangen en concessiedoelstellingen aangescherpt, met name als het gaat om beloningsbeleid, investeringsbeleid en strategisch beleid. Ook worden de kaders voor bijzondere diensten en voorzieningen aangescherpt. In de relatie met ProRail wordt het juridisch eigendom van de spoorweginfra naar de Staat gehaald. Het is al vaker gezegd: geen fratsen bij ProRail. ProRail is de enige die wij hebben en ProRail zal dus zo goed mogelijk het maatschappelijk doel moeten dienen. Het gaat om onderhoud en de beschikbaarheid van infra en het gaat om het verdelen van die infra op een goede en zo klantvriendelijk mogelijke manier. Het is heel simpel: dat is de hoofdlijn van ProRail. Ik heb daar met Bert Klerk en de zijnen vaker over gesproken. Ik ben blij dat men dat herkent.

ProRail heeft al een hele stap gemaakt in de richting van het maatschappelijke. Dat zie je ook terug bij McKinsey. Het is geen zwart-witbeeld. Heel veel gaat goed. Een aantal dingen zijn te verbeteren, maar wij zeggen bij deze evaluatie meer dan ooit: geen fratsen, want ProRail is een maatschappelijke gerichte organisatie; punt. Daarom is de principiële lijn dat de spoorinfrastructuur van de RIT naar de Staat gaat. De kaders waarbinnen ProRail de gebruiksvergoeding kan vaststellen, worden bovendien aangescherpt. Het kabinet introduceert gekwalificeerd adviesrecht met marginale toetsing voor de klanten van ProRail. Ook dit versterkt de maatschappelijke controle. Er komt een onafhankelijke geschilbeslechting bij beheer- en verkeerconflicten. Dit zijn allemaal aanscherpingen van de aansturingrelatie met de NS en ProRail, gericht op een beter product voor de reiziger en de verlader, ter ondersteuning van de kabinetsambitie.

Ik kom nu toe aan de beantwoording van concrete vragen over dit punt.

De heer **Roemer** (SP): Eerst nog een principiële vraag. U zegt terecht dat ProRail een maatschappelijke organisatie is en ook zo zal moeten handelen. Vandaar dat u een aantal maatregelen hebt genomen die ook ik een grote

stap in de goede richting vind. U gaat de maatregelen echter steeds meer aanscherpen. Op enig moment wordt dan de vraag legitiem of u ProRail niet helemaal naar u toe moet halen. Is dat punt eigenlijk niet al bereikt?

Minister Eurlings: We hebben ons die vraag heel nadrukkelijk gesteld. Dat zeg ik niet alleen als minister van Verkeer en Waterstaat, maar ook als oud-Kamerlid die verantwoordelijk was voor dit dossier. Ik kan mij de discussie onder minister Tineke Netelenbos nog herinneren. Het had toen in de Tweede Kamer heel gemakkelijk anders kunnen uitvallen. Zij heeft de Kamermeerderheid toen op het laatst ervan overtuigd om van ProRail bijvoorbeeld geen agentschap, een baten-lastendienst, een zbo of whatever te maken. De vraag die ik mij nu heel simpel en pragmatisch heb gesteld – want voor mij zijn er geen heilige huisjes – is hoe wij het beste resultaat bereiken. Dat hebben wij laten onderzoeken. Daaruit blijkt dat wij, als wij nu de gang naar een baten-lastendienst of een agentschap zouden maken, nauwelijks meer aangrijpingsmomentum zouden krijgen op het functioneren van die organisatie. Je kunt het naar je toe halen, maar dat zou een heel lange tijd weer heel veel gerommel veroorzaken. Dat betekent iets, hoor! Dan zou je allerlei dingen moeten veranderen en dan zou je de hele structuur moeten omgooien. Jarenlang zou er dan een diffuus beeld zijn. En dat zou ons nauwelijks in een situatie brengen waarin wij er inhoudelijk meer bovenop kunnen zitten.

Dit heeft mij ertoe gebracht om te zeggen dat de inhoud voorop moet staan. Hoe kunnen wij die onrust voorkomen in de organisatie, die het helemaal niet zo slecht doet – dat was de eyeopener van McKinsey, want de organisatie doet het op veel vlakken veel beter dan haar collega's in het buitenland – en tegelijkertijd binnen het huidige concept de maatschappelijke duimschroeven verder aandraaien? Dat laatste zeg ik wat onvriendelijk, maar dat is niet zo bedoeld, want ProRail doet echt zijn best. Dit leidt eerder tot meer resultaat. Dat doen we ook in goede samenspraak met ProRail. Puur pragmatisch kunnen we op basis van het onderzoek naar wat wij bij ProRail kunnen bereiken in de richting van dat "geen fratsen"-beeld, op deze manier sneller meer bereiken dan door het hele bouwwerk om te gooien.

Als u mij nu vraagt of je zo veel jaren geleden niet een andere keuze had kunnen maken, zeg ik "ja". Ik was zelf een van de Kamerleden die tot het laatst hebben getwijfeld. Er was misschien heel veel voor te zeggen om het anders te doen. Nu constateer ik alleen dat we er op basis van de huidige situatie nauwelijks iets mee zouden opschieten; sterker nog: het zou tot heel veel vertroebling leiden. Daarom heb ik pragmatisch gezegd dat dit gewoon de beste manier is. Als wij zo in staat zijn om ProRail echt weer puur maatschappelijk te maken en daar ook scherp op toe te zien, denk ik dat wij ons doel op die manier het snelst en het best bereiken. Dat is, heel eerlijk en open, de gedachteafweging die bij ons heeft plaatsgevonden. Ik heb daarbij geen enkel heilig huisje gezien. Als de onderzoeken anders hadden uitgewezen, hadden wij misschien een andere keuze voorgelegd. Er is tegen mij gezegd "geen fratsen"; "geen fratsen" is wat de Kamer zal krijgen. Daar sta ik als minister voor.

Hoe kunnen wij de NS en ProRail aanzetten tot de best mogelijke prestaties? Die vraag is onder andere door de heer Samsom gesteld. Bij een gerichte aansturing hoort

een goed inzetbaar en verfijnd handavingsinstrumentarium. De evaluatie concludeert dat het instrumentarium zoals opgenomen in de beheer- en vervoersconcessie, in belangrijke mate voldoet. Zo kent het instrumentarium een opeenvolgende volgorde: overleg, informatieplicht, bestuursdwang, last onder dwangsom en daarna een gedeeltelijke of gehele intrekking van de concessie, dat vreselijke paardenmiddel waarvan je hoopt dat je het in de praktijk nooit hoeft te gebruiken.

Uit de evaluatie bleek ten aanzien van de sturingsrelatie met de NS dat het handavingsinstrumentarium op onderdelen niet voldeed. Dat is een belangrijke conclusie. Daarnaast heeft de Algemene Rekenkamer in een rapportage over 2008/2009 voor ProRail geconcludeerd dat de interventieladder van de minister van Verkeer en Waterstaat kan worden verbeterd. Daarom breid ik het handavingsinstrumentarium uit. In elk geval zal het boete-instrumentarium worden ingevoerd, om de slagvaardigheid te vergroten. Daarnaast overweeg ik, zoals gezegd, een aanwijzingsbevoegdheid. Het voorstel van de Algemene Rekenkamer inzake het opschorten van een deel van de subsidie gaat het kabinet betrekken bij een onderzoek naar aanvullende interventiemogelijkheden op basis van de subsidierelatie. Ook op dat gebied bezien wij dus met een open mind of iets echt toegevoegde waarde heeft, en dan zullen wij dat doen. Wij zijn wel serieus aan het bezien wat de plussen en minnen zijn.

Overigens blijkt dat na het opleggen van een last onder dwangsom aan de NS de prestaties over 2009 inmiddels een behoorlijke verbetering laten zien. Uit de toelichting die de NS zelf heeft gegeven, blijkt dat de dreiging van de dwangsom wel degelijk effectief is geweest. Ik vind echt dat de NS heel erg zijn best doet om een maatschappelijk gericht bedrijf te zijn, met moderne vervoersconcepten waarin de reizigers centraal staan. Ik heb Bert Meerstadt en de zijnen daar vaak een compliment voor gegeven. Als er een moeilijk moment is, zie je dat de top van de NS zelf totaal niet zit te wachten op dit soort beeldvorming. Dat kun je je toch ook wel voorstellen, want de NS is tenslotte half publiek en staat ook in de krant. Het instrumentarium werkt dus vaak veel sterker dan je uit de concrete hoogte van een boete zou vermoeden.

De heer Roemer vroeg waaruit blijkt dat de sturingsinstrumenten voldoende zijn. In het kabinetstandpunt geven wij aan, op basis van de uitkomsten van de evaluatie en het onderzoek naar andere beheersvormen naar aanleiding van de motie-Wolfson, dat wij van mening zijn dat er binnen de huidige positionering voldoende verbeterruimte is om de aansturing, de focus en de rol van ProRail als publieke dienstverlener en uitvoeringsorganisatie aan te scherpen. Onderzoek heeft aangetoond dat er door middel van omvorming naar een andere organisatievorm, zoals een baten-lastendienst, niet meer sturingsmogelijkheden ontstaan. Prestaties zijn zichtbaar verbeterd – dat is een van de conclusies van McKinsey – maar moeten op een aantal punten wel verder verbeteren. Ook daarin was McKinsey heel duidelijk. Ik heb met de twee onderzoekers lang doorgesproken. Het waren niet de minste; zij zijn echt ingewijd in deze wereld. Zij zeiden dat het op een aantal punten inderdaad beter moet. Ik noem het even, omdat het in het debat zo nadrukkelijk naar voren kwam: het dienstbaar zijn aan de regio's, aan de gedeputeerden en aan de decentrale concessieverleners. Dat liep nog niet

goed. Intussen gaat het beter en beter, maar wij moeten daar bovenop blijven zitten. Daarom is er sprake van gedifferentieerde afspraken per regio en van gedifferentieerde controle, waarbij wij precies kunnen bezien wat er met een regio is afgesproken en wat men uiteindelijk heeft gekregen.

De heer **Mastwijk** vroeg naar de indicatoren waarop NS en ProRail worden afgerekend, in relatie tot wat de Kamer wil. Hoe krijg je dat nu precies afgesproken in een nieuwe concessie? Wat ik van belang vind, is dat de samenwerking binnen het systeem wordt ingevuld vanuit eenieder's rol en verantwoordelijkheid. De Kamer moet op haar beurt haar rol kunnen invullen en in staat zijn haar controlerende taak uit te voeren. Daarom vind ik het zo van belang dat grote wijzigingen in het beheer- en vervoerplan heel snel worden bekendgemaakt. Wij hebben vaak meegemaakt dat de Kamer terecht zei: op het moment dat wij erover komen te spreken, is het sowieso mosterd na de maaltijd. Dat willen wij dus niet meer.

Volgens de huidige concessie kan de Kamer mij jaarlijks aanspreken op mijn instemming met de prestaties in het plan. Op basis van de meerjarige doorkijk kunnen wij ook het gesprek over de toekomst hebben. Het systeem werkt niet slecht, maar als het om grote wijzigingen gaat, wordt de Kamer vaak erg laat in het proces erbij betrokken. Dat kunnen wij op deze manier verbeteren. Hoe rekenen wij de NS af op groei? Dat vroeg de heer **Mastwijk** ook. Wij hechten zeer aan reizigersgroei.

De heer **Roemer** (SP): Gaat de minister nog apart in op belastingen in relatie hiermee? Anders heb ik daar nu een vraag over.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik zeker op terug. We hechten zeer aan reizigersgroei. We investeren daarin en vinden het van belang dat alle betrokken partijen op reizigersgroei gericht zijn. We verwachten ook dat de NS en ProRail zich sterk maken om de groeiambitie te realiseren. De rapportageverplichting van NS en ProRail zal op het punt van groei worden uitgebreid. We willen nadrukkelijker een beeld van wat er gedaan wordt om die groei ook daadwerkelijk te bereiken. Zo kunnen wij beter monitoren wat de afspraken tussen NS en ProRail zijn over de bijdrage aan de groei en wat de NS doet om de groei verder te stimuleren.

Wat het opnemen van een groei-indicator in het vervoersplan betreft, is het de vraag of dat een goed instrument is. Ik heb mij daarover gebogen. Als het kan werken, waarom niet? Toch vinden wij de rapportageverplichting, waarin je alles transparant maakt, reëler dan een groei-indicator. Eigenlijk vind ik dat de laatste zes maanden bewijzen wat het probleem is van een groei-indicator. Groei is voor een gedeelte afhankelijk van de input. Wat doen we ervoor? Ik noem kortingsacties, dat je meer treinen laat rijden, betere treinen of dat het veiliger is op het spoor. Voor een heel groot gedeelte is de groei echter ook afhankelijk van vragen zoals of mensen meer willen reizen, of er meer banen zijn, of men meer geld heeft of dat er net een economische crisis heerst, waardoor mensen thuis blijven zitten en het geld sparen. Het laatste is voor de korte termijn redelijk dominant. Dan zou je het dus op een gegeven moment – en dat is het probleem – heel moeilijk krijgen om uit te filteren wat nu de groei is die door de acties komt en wat de groei is die in verband staat met de

economische situatie. Dan zou je mensen of onterecht belonen – ik zeg het maar wat overdreven, om helder te zijn – of onterecht hard gaan straffen, daar waar de NS en ProRail er eigenlijk niets aan kunnen doen dat mensen niet meer reizen en gewoon hun geld sparen.

De heer **Samsom** (PvdA): Het is treffend dat u dat zegt over de laatste zes maanden. Dat was voor mij nu juist het argument waarom ik die indicator er zo graag in had gehad. Dan bedoel ik natuurlijk niet de botte variant van 5%, het maakt niet uit wat de rest van de wereld doet. Ik bedoel het marktaandeelveroverend, want dat ligt er natuurlijk onder als doelstelling. Welk deel van de markt verovert de NS op andere modaliteiten? Zo hebben we die 5% oorspronkelijk immers bedacht. De normale modaliteit is 2% per jaar. Als de NS 5% haalt, verovert NS een deel van de markt. Dat had ik heel graag gehad, want dan hadden we nu kunnen zien of dat nog steeds het geval is, gegeven het feit dat de modaliteit als geheel nu een beetje afneemt. Ik had hem juist wel, en dan op deze intelligente manier, als indicator opgenomen willen zien, omdat die niet alleen de NS en ProRail bindt, maar wederkerig ook de overheid. Dat zou ik heel graag op deze manier willen vastleggen in aanvulling op al die andere prachtige indicatoren.

Minister **Eurlings**: Ik begrijp wat u zegt en vind het in die zin sympathiek dat het ons, zoals u het nu inbrengt, gewoon bij de les houdt. Gebeurt er voldoende om te bereiken dat iedere partij het transparant maakt? Ik vind dat sympathiek en positief. Wat ik zojuist van mijn kant probeerde te zeggen, is dat partijen hard worden afgerekend op hun output als je hem als een prestatie-indicator aanhecht zoals alle andere prestatie-indicatoren. Dan worden ze financieel gepakt als ze geen 5% halen. Dat zou het doel dan weer een beetje voorbij schieten. Dan zou je in de huidige situatie mensen of ProRail gaan straffen, terwijl zij daar zelf maar zeer weinig of niets aan kunnen doen.

Als ik nu eens probeer tussen nu en het moment dat wij praten over het Actieplan "Groei op het spoor" te bezien of ik een manier vind om tegemoet te komen aan wat u stelt, dat we het dus op die manier wel echt transparant maken en dat we op een rij hebben dat NS en ProRail heel transparant maken wat zij zelf allemaal bijdragen? Dan hebben we de overheidsinspanningen erbij. Dan heb je de hele set van wat er gebeurt, met daarbij ook een stuk output, resultaat. Dan weet je wat het oplevert. Dan zeg je terecht dat het niet alleen gaat om de vraag hoeveel groei er is op het spoor. Die is nu vrij beperkt, 1% ongeveer. Het gaat om de vraag hoe zich dat verhoudt tot de groei, of het gebrek aan groei, op de weg. Dan kunnen we dat als verrijkend instrument voor onze beleidsdiscussie gebruiken, maar niet als een juridisch outputinstrument om partijen af te rekenen. Dat is dan de enige disclaimer die ik zou willen inbrengen. Ik zie aan uw lichaamstaal dat u dat wel kunt volgen. Zullen we het op die manier proberen? Dan zal ik u een voorstel doen tussen nu en het moment dat wij gaan praten over het actieplan.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Als ik daar nog één punt aan mag toevoegen. Ik begrijp het als de minister zegt: 5% is in deze tijden toch wat onder druk komen te staan. Dat snap ik. Tegelijkertijd kun je zaken als reizigersgroei wel helderder in beeld brengen. Ik heb in

eerste termijn gevraagd om de resultaten van de regionale vervoerders daartegen af te zetten. Dan heb je tenminste iets wat op een benchmark lijkt. Anders blijft het wel erg vrijblijvend. Ik zou dus graag van de minister de toezegging hebben dat hij de cijfers van de NS ook in relatie brengt met die van de decentrale vervoerders.

Minister Eurlings: Ik ben bereid om dat te proberen. Daarvoor is nodig dat de regionale vervoerders al hun reizigersdata uitwisselen. Ik wil die graag, ook gesterkt door uw signaal, tegemoet treden en zeggen dat de Kamer wil dat die gegevens verkregen worden. Ik begrijp namelijk dat de meerderheid van de Kamer dat verzoek steunt. Ik kan een en ander dan natuurlijk toevoegen om een landelijk dekkend beeld te verkrijgen. Bij de NS is het beeld dat de vette lijnen de minder vette lijnen steunen. Voor de decentrale vervoerders geldt dat er vaak sprake is van een redelijke regionale subsidie. Ook dat is natuurlijk onderdeel van het totaalplaatje. Ik zeg nogmaals dat ik dat graag wil doen, omdat ik er echt van overtuigd ben dat meten weten is. Dat geldt zeker voor dit soort zaken. Hoe transparanter wij het maken, hoe beter onze discussie kan zijn over de vraag of er genoeg gebeurt, of wij hetzelfde geld niet op een iets andere manier hadden moeten inzetten et cetera. In die zin neem ik dat dus graag mee.

De heer Roemer (SP): Dit is toch een scherp punt. Ik ben het eens met de nuancering die deels door de heer Samsom is aangegeven. Je kunt de buitenwereld inderdaad niet zomaar helemaal aan je voorbij laten gaan. Wij moeten echter wel voorkomen dat dit als smoes gebruikt wordt om zich te verschuilen. Het ontslaat je niet van de verplichting om meer te doen met de intentie om dat extra aantal reizigers te verkrijgen. Als de minister zegt dat hij dat er een beetje in gaat doen en dat hij er geen juridische afrekenbaarheid in zal gooien, ben ik bang dat hij toch voor een lijn kiest die niet meer kan en waarvoor geldt dat niets meer afrekenbaar is. Juist de overheid zou in een tijd met minder goede externe omstandigheden iets meer kunnen doen om die reizigersgroei te verkrijgen. Dat had zij deels kunnen doen door het prijsbeleid in te voeren of anderszins. Kan de minister nu of in een later stadium in dit debat aangeven wat er extra is gedaan om die doelstelling van 5% aan reizigersgroei toch te realiseren?

Minister Eurlings: Laat ik met het laatste beginnen. Wij doen heel veel, ondanks de crisistijd waarin er wellicht veel minder geld beschikbaar zal zijn voor alle ministeries, inclusief dat van Verkeer en Waterstaat. De heer Roemer kent het veel besproken APB-debat. Wij doen dus heel veel en zullen binnenkort spreken over de evaluatie van het eerste pushpakket. Dat is het echte aanjaagpakket van die 200 mln. Wij zijn volop bezig met planstudies en ik popel werkelijk om het besluit te nemen, dus om op het punt van de viersporigheid door te pakken. Als wij het doen op de manier die de Kamer voorstelt, moeten wij ons afvragen hoe eerlijk het is om mensen hierop juridisch af te rekenen en die dus financieel te pakken met in ons achterhoofd het gegeven dat het aandeel exogeen misschien wel 70% is. Dat is het aandeel dat niet beïnvloedbaar is omdat het afhankelijk is van de economische ontwikkelingen. Dan ga je partijen afrekenen, terwijl zij het zelf slechts voor een kleine minderheid kunnen bepalen. Als van tevoren heel

duidelijk is hoe de NS, ProRail en de overheid hun doelen menen te bereiken, kun je na afloop ook veel scherper zien of het echt lag aan de economische crisis, aan het feit dat bepaalde acties niet goed zijn gegaan of aan het gegeven dat men van bepaalde acties te veel verwachtte. Dan wordt ook duidelijker of het beter was geweest om andere acties in te zetten. Dat maakt het dus wel veel transparanter en het plaatst ons in een veel betere positie. Dan kunnen wij scherper het debat met elkaar aangaan over hoe wij die euro's, die in deze tijd niet voor het oprapen liggen, zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten. Dus ik denk dat het het beste van twee werelden is. Als je een last onder dwangsom oplegt omdat een vervoerder de 5% niet haalt, schiet je eigenlijk jezelf in de voet. Ik durf te zeggen dat de NS er niets aan kan doen. In dat geval zou je de NS geld afpakken, waardoor hij nog minder in staat is om reizigers te trekken. Daarmee kom je in een negatieve spiraal terecht.

De heer Roemer (SP): Daarom begon ik met het aanbrenge van de nuancering. Het is jammer dat dat niet doorgedrongen is. Nu begon de minister toch weer met de opmerking dat je aan de reizigersgroei van 5% vastzit. Ik begon met de nuancering. Ik voegde eraan toe dat het van groot belang is dat mensen de crisis niet misbruiken. Dat kunnen ze doen door niet meer te zoeken naar extra mogelijkheden om zo veel mogelijk richting de 5% te gaan. Op die vraag blijft het antwoord van de minister achterwege.

Minister Eurlings: Dat was niet mijn bedoeling. Misschien heb ik die indruk gewekt doordat ik wat stevig heb uitgeweid. Sorry daarvoor. Ik bedoelde te zeggen dat je de reizigersgroei niet een prestatie-indicator kunt laten zijn als andere. Als we hem gaan hanteren, kan hij wel heel veel toevoegen, van tevoren en na afloop, ook ten behoeve van ons debat. Ook vind ik dat wij met elkaar een discussie moeten voeren over de vraag wat reëel is en hoe je meer mensen naar het spoor kunt krijgen. Daarbij speelt niet alleen de vraag van de procentuele groei van het aantal reizigers, maar ook van de verhouding tussen de ontwikkelingen op het spoor en op de weg. Dat zei de heer Samsom ook. Ik denk dus dat we elkaar hierin echt kunnen vinden. Als de heer Roemer het goedvindt, zou ik graag bekijken wat we op dit vlak kunnen uitwerken tussen nu en ons debat over het actieplan en daarna een voorstel ter zake doen. Ik vind het namelijk van groot belang. Dat is niet alleen zo voor deze periode. Ik neem aan dat de 4,5 mld. operatie over kabinetten heen gaat. Het is een nieuwe manier van denken. Wie hier ook als volgende minister zit, deze heeft er belang bij om de discussie heel transparant te kunnen voeren. Ik vind dit dus alleen maar een verrijking van het debat. Dit onderwerp komt dus snel terug. Ik ga verder met de totale reizigerspunctualiteit. De heer Mastwijk, de heer Roemer en anderen hebben hierover gesproken. In de nieuwe indicator reizigerspunctualiteit wordt de reis in de hele keten meegenomen. Dat is van belang, want de reizigerspunctualiteit moet goed zijn om van het openbaar vervoer een winnend alternatief te maken voor de heilige koe. De NS heeft deze nieuwe indicator samen met de consumenten opgesteld. In 2009 wordt hiermee ervaring opgedaan. De indicator staat als informatie-item in het vervoerplan 2009. Ter illustratie: de indicator wordt onder andere berekend op basis van het aantal reizigers per trein, het aantal overstappen, de

punctualiteit per trein et cetera. Maar deze indicator komt er absoluut. Hij is een van de verstevigingen van de aansturing, een zeer relevante. Consumentenorganisaties blijven erbij betrokken om te bekijken hoe de indicator precies gedefinieerd zou kunnen worden om de meerwaarde voor de consumenten maximaal te laten zijn.

Moeten we de indicator reizigersaantallen niet opnemen in de concessie? Ik vind dit een interessante gedachte, zeker omdat de Kamer, bij monde van de heer Samsom en anderen, ook aandacht vraagt voor de Sprinter. We weten dat de NS op dit moment al 1,1 miljoen mensen per dag vervoert. De Sprinters vervoeren een bepaald percentage hiervan. Ik ben bereid om nader te bekijken of dit wat zou kunnen toevoegen, zeg ik de heer Samsom. Ik wil er wel naar kijken, maar wij sturen natuurlijk ook al op de prestatie via tal van indicatoren. Ik kom eigenlijk terug op de discussies die we net voerden. Daarbij speelde ook de tegenstelling tussen exogeen en endogeen. Maar laten wij bekijken wat wij voor onszelf transparanter kunnen.

De heer **Samsom** (PvdA): Dit ging om een eerste voorstel van mijn kant. Er kan ook voor een andere indicator worden gekozen. Het probleem dat wij moeten oplossen is dat regio's ervaren dat de NS nogal intercitygedreven is. Dat is de belangrijkste prestatie-indicator. Bij het ontwikkelen van stedenbanen en andere trajecten die volledig afhankelijk zijn van Sprinters ondervinden zij daar moeite mee. Als de minister dat probleem oplost en een beter idee heeft dan de indicator die ik net naar voren bracht, is het ook goed. Maar ik begrijp de toezegging van de minister zo, dat hij dat probleem wil aanpakken.

Minister **Eurlings**: Dat is helder. Ik vind dat de heer Samsom dit punt terecht aanstipt. We zijn met een heel palet aan dingen bezig. Over de reizigersgroei hebben we zojuist gedebatteerd. Dit onderwerp komt terug. De algemene vervoersindicator kan gedifferentieerd worden, naar de verschillende gebieden in ons land. Dat geldt ook voor tal van anderen. Ik heb dat zojuist gezegd. Wat moeten ProRail en anderen leveren per regio? Dat moet afrekenbaar zijn et cetera. Als de Kamer het goed vindt, neem ik dat mee in het schrijven dat ik haar doe toekomen over de reizigersgroei-indicator. Ik vind het namelijk van belang dat we gedifferentieerd, per regio, preciezer kunnen zijn over de afspraken en hoe je in de regio ervoor kunt zorgen dat het maximale eruit wordt gehaald. Natuurlijk zonder het weer totaal te laten ontsporen in bureaucratie, maar dat wil de Kamer zelf ook niet.

De **voorzitter**: Wanneer kan de Kamer dat verwachten?

Minister **Eurlings**: Nu wil ik de Kamer niet opstoken om het debat over het actieplan heel erg snel te gaan plannen, maar het is nog niet gepland. Ik zal de Kamer een week of twee voor dat debat een schrijven doen toekomen. Plant de Kamer het ruim, dan geeft zij mij ruim de tijd. Plant zij het krap ...

De **voorzitter**: Binnen een maand dus?

Minister **Eurlings**: Als we het goed willen doen, hebben we zeker een maand of twee nodig. Het is dus de vraag

of wij voor het kerstceces over het actieplan gaan praten. Mocht dat zo zijn, dan zal ik de Kamer de laatste stand van zaken vóór het debat doen toekomen. Volgens onze plannen hebben we echter wel een maand of twee, tweeënhalf nodig om het echt goed te doen. Dan zit je tegen het eind van het jaar. Als de Kamer hier eerder over debatteert, zal ik haar doen toekomen wat er op dat moment ligt, maar dan wel met de haakjes waar we nog bezig zijn. Er zijn veel partijen bij betrokken. Dat vergt altijd de nodige afstemmingstijd.

Voorzitter. De reizigersinformatie is een belangrijk punt. De NS wordt in belangrijke mate afgerekend op klantoordelen en op reizigersinformatie. Als de NS niet presteert, moet deze maatregelen nemen. Ik heb hier eerder mijn ontevredenheid over de reizigersinformatie nadrukkelijk uitgesproken. Ik zie wel verbeterpunten. De NS werkt bijvoorbeeld aan kaartverkoop en reis-informatie via internet, servicepersoneel op stations et cetera. Echter, het moet beter. Het kan ook beter. Ik maak mij bijvoorbeeld zorgen over de informatie bij ontregelingen. Ik blijf dat een belangrijk verbeterpunt vinden. Ik zal bij de beoordeling van het Vervoersplan 2010 zeer scherp kijken naar de maatregelen die de NS op dit vlak voorstelt en daarna natuurlijk met de Kamer daarover van gedachten wisselen. Ik heb eerder gezegd: een vertraging op zichzelf is erg zat, maar als je weet waarom die komt en hoe lang die duurt, is het leed maar een schijntje van de situatie van nu, waarbij je vaak niet weet wat er aan de hand is en geen idee hebt wanneer je man, vrouw, vriendin of vriend je van het station moet komen afhalen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat soort privé-problemen is natuurlijk vooral dieptreurig. Het overleg hierover wordt al jaren gevoerd. Er moet eens praktisch met dit punt worden omgegaan. Mij valt altijd op dat, als het meezit, wel de storing wordt gemeld, maar vervolgens geen alternatief wordt aangegeven. Het moet toch mogelijk zijn om via bijvoorbeeld de mobiele telefoon een alternatief aangereikt te krijgen? Dat is waar veel mensen vaak behoorlijk van in de stress raken.

Minister **Eurlings**: Ik kom graag terug op dit punt bij het aanvalsplan reizigersinformatie, dat, zoals het er nu uitziet, eind dit jaar aan de Kamer wordt gestuurd. Het is inderdaad van belang. Er is nu TomTom voor de weg, maar zoiets moet er natuurlijk straks ook voor het spoor zijn. Dit is de toekomst, on demand. Je zegt "ik wil van daar naar daar" en krijgt dan het meest scherpe reisadvies voor hoe je daar zo snel mogelijk komt. Het is hoog tijd dat de marktpartijen het oppakken voor het openbaar vervoer. We komen hopelijk nog voor het eind van het jaar met het aanvalsplan naar de Kamer toe. Ik kom te spreken over de hoogte van de concessieprijs. Is het superdividend al geregeld? Ik kan u melden dat er overeenstemming is tussen Verkeer en Waterstaat, Financiën en NS, dat NS een concessieprijs gaat betalen voor het exclusieve recht op het hoofdrailnet. Verkeer en Waterstaat en Financiën zijn in de allerlaatste fase van onderhandeling aanbeland over de hoogte van de concessieprijs en de onttrekking van het superdividend. Ik wil daarop graag bij de begrotingsbehandeling terugkomen in het vertrouwen dat dan de inkt is opgedroogd en de zaak definitief is geregeld. Het ziet er dus goed uit.

Hoe zie ik mijn eigen rol als regisseur bij de bediening van de opening van eventuele nieuwe stations? Ik heb daar natuurlijk op dit moment al een rol in, zeg ik tegen de heer Samsom en anderen. Die ligt onder andere in de subsidiëring van stations. Ik begrijp de wens van de Kamer om eerder duidelijkheid te hebben over mogelijke bediening van nieuwe stations. Waar kunnen wij nieuwe stations krijgen en hoe gaan wij daarmee om? In het recentelijk gehouden AO over nieuwe stations is naar aanleiding van de initiatiefnota van de ChristenUnie toegezegd de norm van 1000 in- en uitstappers te evalueren en eventueel te differentiëren. Ik vind dat van belang. Het moet natuurlijk wel een rendabele investering zijn, maar het is geen wet van Meden en Perzen. In een gebied waarin je veel dunnere stromen hebt, is 1000 relatief veel groter dan in een gebied waar je hele volle intercity's hebt die in de weg worden gezeten door een station waar 1002 reizigers komen. Dat is dus allemaal maatwerk. Ik zal in dit verband samen met de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat extra regie gaan nemen. Ik zou daar graag in de evaluatie op terugkomen. Wij willen er dus bovenop zitten. Wij willen veel meer kijken naar wat kan in plaats van de harde norm te hanteren door te zeggen: wij zitten er een paar onder dus wij doen het niet. Het moet wel doenlijk zijn, anders vergeten wij het grote verhaal en zien wij het kleine station als het enige doel.

De heer **Samsom** (PvdA): De opmerking dat de minister meer regie gaat nemen, kan breed worden uitgelegd. Gaat de minister zichzelf een prominentere rol geven in dat enorme spel waarin een nieuw station tot stand komt? Die totstandkoming is heel ingewikkeld. De kwestie van de 1000 in- en uitstappers speelt daarin mee, maar dat is maar een van de vele factoren. Als de minister zegt dat hij de regie neemt, versta ik dat zo dat hij zichzelf aan de top van de piramide of op een andere prominente plek in dat spel zet, zodat wij uiteindelijk politiek besluiten over de vraag of er een station komt.

Minister **Eurlings**: Ja, ik sta op die top van de piramide, al is dat een beetje een gek beeld. Ik wil natuurlijk niet in een positie komen dat wij op de eerste plek staan als het gaat om het betalen van de rekening. Als je zegt dat een station hoe dan ook moet worden aangelegd, betaal je de vette prijs. Je moet dus wel altijd goed luisteren naar wat er leeft in de spoorsector. Is er een manier te bedenken dat het exploitatietechnisch goed aan te belanden is? Ik ben wel de eerst aangesproken persoon, samen met de staatssecretaris voor het decentrale, om het actief te bezien, de partijen bij elkaar te brengen en de Kamer zo snel mogelijk een beeld te kunnen geven of het zou kunnen; misschien wel ondanks het feit dat wij onder de 1000 zitten. Zo zien wij die actievere regierol. Ik denk dat dit ook een antwoord is op de vragen van de CDA-fractie over de 1000-norm, mede namens de ChristenUnie-fractie gesteld.

Wat vind ik van de suggestie van de Stedenbaan om extra prikkels in de vervoersconcessie op te nemen om Sprinters meer aandacht te geven? Ook Sprinters hebben wel degelijk de aandacht van NS. Als een van de samenwerkende partners in Stedenbaan is NS zelfs een heel belangrijke partner. Op sommige verbindingen is het sprintervervoer minder rendabel en daarom is het soms lastig om tot invulling van regionale wensen voor meer Sprinters te komen. Ik ben echter zeker bereid om

de NS nog meer dan nu te sturen op het behalen van reizigersgroei. Wij hebben die discussie zojuist gehad. Ik zie het wat minder zitten om de Sprinters hierin een expliciete categorie te maken. Je moet namelijk ook altijd blijven kijken naar het reizigerspotentieel. Ik vind wel dat wij een aantal afspraken veel gedifferentieerder moeten inzetten zodat je maatwerk kunt bieden per regio. Die richting wil ik graag opgaan. Dan heb je het beste van twee: je kijkt meer naar de specifieke situatie van een regio, maar tegelijkertijd houd je nog de dwang van het kijken naar efficiëntie. Anders zou het een onbetaalbare zaak worden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vertaal de woorden van de minister zo: een soortgelijke dwang zoals hij net verwoord heeft als het gaat om ProRail richting regionale wensen gaat hij ook op de NS uitoefenen. Als ik het zo mag vertalen, heb ik goede hoop dat de Sprinter meer tot zijn recht komt.

Minister **Eurlings**: Zo mag u het wel vertalen. Op zichzelf ben ik heel positief over het samenspel met de NS en ProRail. Maar ik zeg altijd: meten is weten. Hoe meer er transparant is, hoe helderder je probeert dingen in kaart te brengen, hoe beter wij, u en ik, in staat zijn om te kijken of het gebeurt zoals wij gedacht hadden. In die zin zal het inderdaad leiden tot nadrukkelijker van tevoren weten wat je denkt te krijgen en controleren of je het krijgt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik had over die verantwoording ook nog een vraag gesteld. De regio's vragen iets en er is natuurlijk wel allerlei bestuurlijk overleg op dit moment, maar er wordt nu niet heel gemotiveerd aangegeven aan de regio's waarom iets niet kan. Dan is er natuurlijk vaak een probleem. Ik zou het goed vinden om er iets over vast te leggen in de Spoorwegwet. Komt de minister daar nog op?

Minister **Eurlings**: Ik kom zo op de positie van de regio's en de regiobestuurders terug, want die wordt versterkt, absoluut. Laat ik nu maar direct overgaan tot het regionaal instemmingsrecht op delen van het aangeboden vervoer.

De NS moet over het aangeboden vervoer in het kader van het vervoerplan met decentrale overheden, vertegenwoordigd door IPO en SkVV, overleggen. Uit de evaluatie is gebleken dat partijen zich actief hebben ingezet om dit in te vullen, maar ook is gebleken dat decentrale overheden nadrukkelijk nog mogelijkheden zien om dit samenspel te verbeteren. Ik zal adviestafels instellen voor de beoordeling van het plan. Dat wordt nadrukkelijk ook opgepakt in het kader van de nieuwe concessie. Ik zal ook bezien hoe wij verdere prikkels op dit punt kunnen invoeren. De nieuwe concessieopzet zal nadrukkelijk worden afgestemd met de decentrale overheden. Zij zullen veel nadrukkelijker aan de bal komen in dit hele samenspel. Ik heb gezegd dat wij de prestatieafspraken met ProRail regionaal gaan differentiëren, zodat wij van tevoren kunnen afspreken wat zij in regio X, Y of Z moeten leveren en er ook op kunnen controleren. In die zin kunnen wij in het samenspel de toekomstige concessie op dat punt versterken.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb gevraagd: waarom geen regionaal instemmingsrecht. De minister is er blijkbaar

nog niet aan toe. Maar stel dat het traject via die onderhandelingstafels tot niks leidt. Wij moeten natuurlijk wel de druk op de ketel houden.

Minister Eurlings: Op dat moment moet de minister zijn verantwoordelijkheid nemen. Dan moet ik het aan u voorleggen; dan moet het hier gewoon op tafel komen te liggen. Zo simpel is dat. Dat vind ik ook de beste lijn. Dan is helder dat men er niet uitkomt. Dan kunnen wij hier het regionale en ook het landelijke belang van de zaak afwegen en kunnen wij kijken hoe het een zich verhoudt tot het ander. Dat lijkt mij de beste lijn. U bent uiteindelijk de baas over dit soort punten en dat lijkt mij helemaal zo slecht niet.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dat laatste is een goed punt, want daar had ik ook om gevraagd. De heer Mastwijk heeft het over het instemmingsrecht. Dat vind ik eerlijk gezegd wel een tikkeltje wild. Het gaat mij erom dat gemotiveerd wordt aangegeven waarom iets wel of niet kan. Dat is op dit moment slecht geregeld. Is de minister dat met mij eens?

Minister Eurlings: Dat ben ik volstrekt met u eens. Daarom is het advies van de adviestafels zo belangrijk. Er wordt altijd zwaarwegend advies gevraagd aan de decentrale partijen. Dat advies zal ik niet alleen meenemen in mijn beslissing, maar het zal ook onderdeel zijn van datgene wat u krijgt voorgelegd in het kader van mijn beslissing, zodat u uw oordeel over mijn keuze mede kunt larderen met het resultaat van die adviesronde, absoluut.

Ik kom op de consumentenorganisaties. Wij hebben heel pragmatisch bekeken hoe het loopt. Het beeld dat uit de evaluatie naar voren komt, is dat het in Nederland bijzonder goed loopt, dat de consumentenorganisaties goed tot hun recht komen. Wij hebben een paar keer gezien dat het feit dat men er niet uitkwam, tot de nodige druk leidde om plannen te veranderen. Ik prijs de consumentenorganisaties voor hun constructieve, inhoudelijke en waar het moet stevige rol. Ik vind dat dat in een goede balans gaat. Uit de evaluatie blijkt dat de attitude van de organisaties (meedenken in het proces, stevig zijn waar moet, begripvol waar het kan) heeft geleid tot een goed werkende situatie waarin de marginale toetsing een juist instrument is. In het kader van de discussie over de vervoersarbiter hebben wij hiernaar uit-en-te-na onderzoek verricht. De spoorsector is anders dan veel andere. Voor de spoorsector vinden wij dit een goed instrumentarium. Volgens ons loopt het op dit moment gewoon goed. Heel veel moet ter advisering langs consumentenorganisaties. De leden weten hoe dat gaat. De mening van de consumentenorganisaties maakt voor mij heel veel uit, maar voor de leden ook. Als zij het er niet mee eens zijn, is het hier direct onderwerp van debat. Ik vind dat het goed loopt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Het ging mij niet alleen om de consumentenorganisaties, het ging mij ook om de positie van de reizigers. Ik zou het goed vinden als er een soort toezichthouder komt die bij conflicten kan optreden.

Minister Eurlings: Ik kom nog terug op de NMa en de positie van de minister.

Ik kom op het nachtnet. De concessie ziet toe op de publieke belangen. Voor de NS zijn die belangen: de bereikbaarheid van de landsdelen, de bereikbaarheid van de economische kernen, met name in de spits, de reizigersgroei, de toegankelijkheid, etc. Bij het nachtvervoer gaat het niet om grote stromen, maar desalniettemin wordt door de NS steeds meer in de nacht gereden. Het experiment van de nachttrein Enschede-Schiphol wordt nog geëvalueerd. Op basis hiervan bekijkt de NS of uitbreiding mogelijk is. Ik vind dit in principe een goede manier van doen. Het blijft altijd maatwerk. Wij zien steeds meer nachtvervoer tot stand komen, ook ver buiten de Randstad. Maar je moet het altijd afwegen tegen de vraag of het enigszins rendabel is. Staan regio's er zelf achter en druipt het niet in tegen bijvoorbeeld de noodzaak om middenin de nacht onderhoud te plegen? De discussie rond de Brabantroute is bekend. Daar ging het bijna niet door omdat er anders overdag treinen moesten uitvallen. Ik vind dit een goede benadering en ik blijf wachten op de dag dat ook de Heuvellandlijn een nachttrein krijgt, ook buiten de carnavalsperiode. Wij blijven hopen. Bij de heer Mastwijk heb ik snel voortschrijdend inzicht bemerkt: hij noemde het belang van de Heuvellandlijn. Wij moeten dit echter niet in de concessie willen afdwingen. Nogmaals, het moet gaan om maatwerk. Je kunt niet op alle lijnen standaard nachtvervoer opnemen. In de combinatie goederen, personen en onderhoud kan het vaak gewoon niet. Bovendien betaal je, voordat je het weet, de hoofdprijs. Nogmaals, op deze manier gaat het helemaal zo gek nog niet.

De heer Roemer (SP): Je kunt natuurlijk ook een genuanceerd verhaal in de concessie opnemen. Het hoeft niet zo zwart-wit te zijn als de minister het brengt. Nu staat er namelijk helemaal niks. Bij de strijd rondom het nachtnet in Brabant kregen wij eerst ook lange tijd te horen dat het allemaal niet zou kunnen. Uiteindelijk hebben wij zelf onderzoek gedaan en zijn wij tot de conclusie gekomen dat het wél kon. Toen is het doorgegaan en nu blijkt het overal een succes te zijn. Ik roep de minister op om dit dus wél mee te nemen in het concessieverhaal. Natuurlijk moet je altijd een afweging maken tussen de verschillende belangen, maar dat moet wel kunnen. Als er niks is opgenomen, kunnen wij geen afweging maken en zijn wij altijd afhankelijk van de goodwill van NS. Daar moet verandering in komen. Als de minister het niet doet, zal ik er een motie over moeten indienen.

Minister Eurlings: Volgens mij liggen wij helemaal niet zo ver uit elkaar. U zegt dat het mogelijk moet zijn, maar het is nu mogelijk. Immers, er is een experimenteel artikel opgenomen waarmee het rijden in de nacht mogelijk wordt gemaakt. Ik vraag uw aandacht voor het volgende. De NS zal er zeker altijd toe gebracht kunnen worden, maar de vraag is wat je ervoor wilt betalen. Als het een slechte casus is, moet je fors betalen. Als je dat standaard voor het hele land in een concessie wilt regelen, betaal je hoe dan ook dik aan het begin van de wedstrijd. Die afweging moet worden gemaakt. Het eerste initiatief waarvoor veel enthousiasme bestond en dat niet is doorgegaan, moet ik nog tegenkomen. Het nachtlijnennet breidt zich als een inktvlek over het land uit, en dat wil ik krachtig stimuleren, maar het moet natuurlijk wel zin hebben. Als we overal een nachtnet

gaan afdwingen, betalen we een heel hoge prijs, maar dat hoor ik u niet zeggen. Nogmaals, het is mogelijk in de concessie. Wij zijn zelf continu aan het jagen, en ik heb u ook uitgenodigd met ideeën te komen. Het eerste negatieve verhaal moet ik nog meemaken, tot nu toe loopt het goed. Ik zie eigenlijk niet veel contra-indicatie om niet gewoon op deze manier door te pakken.

De heer **Roemer** (SP): Op die uitnodiging ben ik uitvoerig ingegaan, en ik heb meerdere keren suggesties gedaan. Uit al die suggesties die ik heb gedaan, is alleen een beperkte uitbreiding van het nachtnet in Brabant voortgevloeid, voor de rest nog helemaal niets. Het gaat allemaal heel erg langzaam. Elke keer wordt gezegd dat het lastig is en dat we bij de NS moeten zijn, zodat wij hier helemaal geen invloed hebben op dat proces. Natuurlijk ga ik niet pleiten voor een nachtnet over heel Nederland. Elke keer als ik met een vraag kom, trekt u het heel erg in het zwart-witte. Probeert u nu eens mee te denken en zet het eens genuanceerd in de concessie, zodat wij er iets mee kunnen.

Minister **Eurlings**: Ik herken me niet in het beeld dat u schetst. Ook als wij iets in een concessie denken te regelen en de hoofdprijs betalen, moet bij het opzetten van een nachtnet nog steeds worden bekeken of het kan binnen de onderhoudsverplichtingen, het goederenvervoer, het personenvervoer et cetera. Enschede-Schiphol wordt nu geëvalueerd. Ik heb geen reden om te denken dat het geen succes wordt. Als er andere trajecten zijn, heb ik al vaak gevraagd ze te noemen, zodat ik er achteraan ga. Maar u kunt geen verplichting tot het aanleggen van een nachtnet aanbrengen in een concessie. Als u zegt dat het sneller moet, neem ik dat ter harte, maar ik vind het maatwerk zo gek nog niet. Nogmaals, als u vindt dat ik sneller moet, neem ik daar akte van en zal ik ervoor zorgen dat wij meer versnelling in het proces brengen. Ik vind dit wel de goede manier. Ik heb van gedeputeerden eigenlijk alleen maar positieve bewoordingen gehoord over hoe men ervaart dat wij omgaan met mogelijke verzoeken vanuit de regio. Het standaard opnemen van nachtritten zou mega-investeringen inhouden, en dat kan gewoon niet overal. Het blijft maatwerk, tenzij je overal vier sporen gaat leggen, maar dat is financieel een heel ander verhaal. Ik kijk wat er nog ligt, en als het mogelijk is om te versnellen zal ik dat zeker doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik begrijp best dat een nachtnet niet overal kan. Je moet ook sporen onderhouden. Overal viersporigheid kan ook niet. Tegelijkertijd schermt de minister nu voor de vierde keer met de hoofdprijs. Ik vind dat hij wel erg snel om financiële redenen door de bocht gaat, temeer daar hij een aantal keren ook al heeft gezegd dat hij van plan is NS en ProRail steviger aan te sturen. Ik vind dat die twee grootheden enigszins met elkaar botsen.

Minister **Eurlings**: Het laatste denk ik niet. In Nederland hebben wij het uitgangspunt – de SP neemt daarin een andere positie in – dat de exploitatie van het spoor niet wordt gesubsidieerd. In simpele taal: de NS moet zelf het geld genereren om de treinen te kunnen laten rijden. Binnen die afspraak is het heel goed om te kijken hoe wij elkaar nog scherper kunnen houden in het bereiken van maatschappelijke doelen. Daarom dus gedifferentieerde

prestatieafspraken met NS en ProRail, en daarom kijken naar reizigerspunctualiteit et cetera. Als er een nachtnet in Nederland in de concessie wordt opgenomen, is het maar zeer de vraag – ik druk mij voorzichtig uit – of je het standpunt van het subsidiëren van de exploitatie kunt vasthouden. Dat lijkt mij bijna onmogelijk. Op veel plekken in ons land zal een trein om vier uur 's nachts heel veel kosten, en nauwelijks wat opleveren. Als je dan va banque zegt dat we het overal gaan doen, betaal je als concessieverlener de hoofdprijs. Als je in de concessie opneemt dat het moet, betaal je het ook. Als je in de concessie opneemt dat het kán, open je de deur om een nachtnet mogelijk te maken, maar wel op basis van de eigen merites van elke lijn. Ik vind dat nogmaals een betere lijn dan het andere verhaal waarin je het in de concessie vastpint.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb de discussie over het nachtnet aangegrepen als voorbeeld. Ik snap de beperkingen daarvan. Wij als CDA willen ook meer nachtnet, maar tegelijkertijd zien wij ook de beperkingen. Als de minister elke keer zegt dat het hem lastig, moeilijk of onhaalbaar lijkt om financiële redenen, gaat hij er niet in slagen om NS en ProRail strakker aan te sturen. Dat is mijn punt.

Minister **Eurlings**: Ik snap uw punt. Ik sta er als volgt tegenover. Juist als ik de situatie zo houd dat ik kán blijven vasthouden aan de huidige afspraken waarbij bijvoorbeeld de NS zijn eigen exploitatie verdient, kan ik binnen die exploitatie ook heel stevig zijn en zeggen: dit moet u om maatschappelijke redenen doen. Maar op het moment dat ik de uitgangspunten zou laten lopen door over de schreef te gaan en het onmogelijk te maken, zal ik ook niet meer in de positie zijn ten opzichte van de NS om te zeggen: u moet meer doen met hetzelfde geld. Dus ik ben stevig maar wel realistisch. Dat is iets wat je ook mag verwachten in een spoorwereld waar wij, over de oude oorlog op het spoor heen, nu andere verhoudingen met elkaar hebben. Eind vorige week was ik bij de Transportraad in Luxemburg. Daar heb ik met een paar collegae gesproken over de stand der dingen in hun land. Hoezo is er in die andere landen een spoor dat zichzelf terugverdient en het zo goed doet? Hoezo? Dat is eerder uitzondering dan regel in Europa. Veel landen worstelen nog met het ontvlechten van infrastructuur en het vervoer. Zelfs dat heeft men nog niet bereikt. Wij zijn zover dat wij een modern systeem hebben waarin de klantvriendelijkheid groter is dan die jaren is geweest. Echt, mijnheer Roemer, groter dan die heel veel jaren is geweest. Bent u er niet blij mee?

De **voorzitter**: Ik krijg niet de indruk.

Minister **Eurlings**: In ieder geval pakken wij samen door. Wij zijn niet tevreden, want dat zijn wij nooit. Anders zouden wij hier niet samen zitten. Dat wil echter niet zeggen dat wij daarmee terug moeten gaan in de tijd op basis van de randvoorwaarden.

De heer **Roemer** (SP): Ik moet even een opmerking maken. De minister blijft continu mijn woorden verdraaien. Ik wil dit dus niet zien als een interruptie, maar als een correctie. De minister roept namelijk steeds dat als er een volledig nachtnet in de concessie wordt

opgenomen, dit onbetaalbaar is en dat dit daarom niet kan. Er is niemand, inclusief de SP, die dat weerspreekt. Dat hebben wij ook niet gezegd. Ik heb gezegd: op het moment dat wij niks in de concessie opnemen, kunnen wij ons als Kamer nergens op beroepen, behalve misschien door te smeken bij de NS. De minister zegt dat wij in de concessie overal nachtnet willen regelen. Nee, ik heb gevraagd om het genuanceerde verhaal. Wij weten echt wel over welke lijnen wij het hebben. Op het moment dat je dat met een formulering in de concessie regelt, kan er altijd over gesproken worden. Maar op de een of andere manier wil die zoektocht met de minister niet slagen.

Minister Eurlings: Ik probeer even hardop te denken en het serieus te doorgronden. Dat betekent dus dat het kardinale verschil tussen uw positie en de mijne is dat ik het in principe evenzeer mogelijk maak als u dat doet, maar dat u een paar lijnen wilt vastpinnen in de concessie, dus waar het sowieso moet. Dat is wat u voorstelt. Dat is het verschil. U wilt een aantal lijnen in de concessie vastpinnen en iemand die deze concessie wil hebben, moet daar 's nachts vervoeren. Ook op basis van de ervaringen tot nu toe, blijf ik het beter vinden om niet limitatief te zijn en te kijken of wij het op gang kunnen brengen op een blijvende manier. In Brabant zie ik geen enkele reden waarom het niet zou blijven. Daar loopt het goed. Wat betreft de lijn Enschede-Schiphol wachten wij de evaluatie af. Er zullen tal van andere lijnen komen. Ik vind het beter om te zeggen "the only way is up", dan dat wij het vastpinnen op een aantal lijnen. Daarover kunnen wij van mening verschillen, maar ik begrijp nu wel beter wat u in de concessie wilt opnemen, namelijk nachtnet op een aantal lijnen verplichten.

Voorzitter: Ik meen niet dat ik buitenspel sta bij investeringen in ERTMS, toiletten en het hele spectrum van dingen die genoemd zijn. Wij moeten er wel altijd met partijen over praten. Als je een nieuw beveiligingssysteem wilt hebben, moeten goederenvervoerders en de NS bereid zijn tot investeren. Als zij daartoe niet bereid zijn is het wederom zo dat de belastingbetaler het gelag betaalt. Het blijft altijd een spel. Ik ben een beetje de hoeder van de belangen van de belastingbetaler en ik moet dus niet te gemakkelijk de beurs trekken. Er is altijd een samenspel.

Ik ken het dossier over de toiletten. Het levert veel opdruk op. De Kamer weet dat de treinen in 2004 zijn besteld; ik kan er niets anders van maken. Wij kunnen wel proberen om in de keten voldoende "ontlastende plekken" te realiseren, zoals meer toiletvoorzieningen op de stations. Ik zeg toe dat ik daarop terugkom. Ik volg de gedane toezegging.

Welke middelen heeft de minister om transparantie te bereiken bij de Nederlandse Spoorwegen? Wanneer de spoorwegen afspraken uit de concessie niet nakomen, kan bestuursrechtelijk worden opgetreden, ook als de NS zich niet houdt aan zijn rapportageverplichtingen. Aanvullend daarop kan op basis van het Koninklijk Besluit de huidige concessie worden aangescherpt, onder andere om te voorkomen dat een discussie over definities of boekhoudstelsels zou ontstaan. Er wordt bijvoorbeeld verschillend gedacht over de vraag hoe wij iets moeten interpreteren. Ik kan dan zeggen dat wij het op een bepaalde manier interpreteren. Dan scherp ik de definitie aan.

Ik ga nu in op de concessie van de NS na 2015 en het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet. Het kabinet ziet in principe voordelen in de instandhouding van het huidige hoofdrailnet, gezien de grote vervoerskundige, commerciële en logistieke samenhang en de verwevenheid van het personenvervoer. Een geïntegreerd, samenhangend hoofdrailnet is van belang om de ambities van het kabinet waar te kunnen maken. De evidente voordelen, waarbij de "vette" lijnen de minder "vette" sponsors, zijn een grote plus van het niet Thatcheriaans opknippen van alles. Ondanks deze voordelen gaat het kabinet een onderzoek verrichten naar de reikwijdte van het hoofdrailnet vanaf 2015. De uitkomsten van dit onderzoek zijn mede van belang voor een eventuele verdergaande decentralisatie. Op mijn manier gezegd: is het voordelig of nadelig om de decentrale spoornetten te vergroten, moeten zij blijven zoals ze nu zijn, kunnen zij grotere regio's gaan verbinden et cetera. Dit bekijken wij niet met vooringomenheid, maar altijd vanuit het perspectief wat het de gemiddelde Nederlander in het openbaar vervoer oplevert. Geen heilige huisjes op dit punt. Ik zie de grote voordelen van het hoofdrailnet, maar ik kijk ook naar de randen van het net. In het onderzoek wordt gekeken of de lijnen van de randen goed getrokken zijn. Het is echter zonder meer van belang dat sprake is en blijft van een geïntegreerd en samenhangend net. Dat wil ik hier nogmaals heel duidelijk stellen.

In het onderzoek naar de reikwijdte van het hoofdrailnet bezie ik dan ook de effecten van de geografische deling van het net: wat zijn de zogenaamde uitlopers, zijn de lijnen van de randen van het net goed getrokken? Wij willen de stoptreinen en intercity's op de assen buiten de brede Randstad naar de landsdelen splitsen. Daarbij behoren de intercity's tot het hoofdrailnet en de stoptreinen tot het gedecentraliseerde net. Het kabinet toetst deze variant onder meer op de volgende vragen. Wordt de reiziger er beter van? Zijn de publieke belangen geborgd? Is de toekomstvisie geborgd? Verdergaande varianten, bijvoorbeeld de decentralisering van stoptreinen op het hele net, vind ik zelf een te grote inbreuk op de vervoerskundige en logistieke samenhang; dat zou betekenen dat ik de bereikbaarheid van de landsdelen niet langer kan garanderen. Dat lijkt mij dus geen goede zaak.

Hoe het ook zij, wij kijken hier samen met Economische Zaken naar. Ook hier vind ik weer: meten is weten. Het antwoord op de vraag of de randen van de decentrale netten goed zijn getrokken, zal blijken uit het onderzoek. Dat vind ik krachtiger dan een politieke vooringomenheid van een minister of van wie dan ook. Het gaat erom dat wij er zeker van zijn dat wij de beste variant hebben gekozen, ook als wij daarop terugkijken. Het onderzoeksresultaat zal gereed zijn, hoe dan ook, voordat wij over de nieuwe concessie komen te spreken. Dat kunnen wij daarbij dus volledig betrekken.

De heer Samsom (PvdA): "Onderzoek alles en behoud het goede; daar kun je nooit tegen zijn". Zo klinkt het, maar toch brengt de minister nu al in zijn onderzoeks-aankondiging een soort splitsing aan tussen wat wel meegenomen kan worden en wat hij eigenlijk al buiten de orde beschouwt. Daar zit dus al een waardeoordeel van de minister in. Daar prijs ik hem voor, maar wij leggen dat waardeoordeel intuïtief net op een andere plek. Het opknippen van het net in regionale delen zien

wij bijvoorbeeld absoluut niet als een verbetering of een mogelijke verbetering van het hoofdrailnet. Misschien moeten wij iets aanpassen aan de regionale lijnen of aan de uitlopers. "Aanpassen", mijnheer Roemer, dat kan ook nog betekenen dat wij een beetje uw kant opgaan. De vraag ligt voor of dit een volledig waardevrij onderzoek is, waarin alles tot en met Thatcheriaanse ingrepen mogelijk blijkt. Of zeggen we dat we nu in principe gewoon het hoofdrailnet hebben en dat daar een kantje af of bij kan? Daar ben ik ook niet tegen. Dit is in principe het hoofdsysteem zoals we verdergaan. Dan kunnen we in principe al een keuze maken hoe we met de concessie verdergaan.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik ben het meer eens met de heer Samsom dan met Margaret Thatcher. Ik voel me dus redelijk thuis bij de manier waarop hij het stelt. Het is inderdaad nooit waardevrij, maar ook waarden dienen weer gegrond te worden in feiten. Ik heb net gezegd dat ik het een grote waarde vind dat wij een samenhangend net hebben, waarin de vette lijnen de minder vette kunnen ondersteunen. Decentrale overheden subsidiëren vaak de exploitatie. Dat is prima. Ik juich dat toe, maar dat zul je nooit in die mate kunnen doen voor het landelijk net, dus daar moet je ook die wisselwerking vinden, los van samenhang etc. Het gaat erom of je bij de uitlopers de grenzen wat anders moet trekken. Dat is de vraag van het onderzoek. Dat vind ik wel van belang. Sommige regio's vragen daarnaar. Dan krijgen we daar een rationeel antwoord op. Dat kan worden meegenomen bij onze besluitvorming over de concessie. Inderdaad is het niet waardevrij en ik voel mij meer thuis bij de heer Samsom dan bij de Conservatives in Groot-Brittannië, toen en nu.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik voel mij in dezen ook zeer thuis bij de heer Samsom en bij de minister, maar de vraag blijft natuurlijk wel hoe lang het allemaal nog gaat duren. Er staat nu een termijn van 2015. Dit is al eerder ter discussie geweest in de Kamer. Een vrije Kamermeerderheid zegt nu: opschieten. Als we dit voor de komende periode gewoon aan de NS blijven gunnen, kunnen zij echt werk gaan maken van frequenties, capaciteit en kwaliteit. We blijven toch niet doordiscussiëren tot 2015, mag ik hopen? Het lijkt mij dat wij nu snel de knoop moeten doorhakken.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik denk dat het beeld van mevrouw Van Gent helder is en dat een meerderheid van de Kamer inderdaad sterk in die richting denkt. Laat ik het kritisch tijdspad noemen waar wij sowieso rekening mee te houden hebben, want wij hebben niet meer extreem veel tijd. Het voornaamste deel van het aanbestedingsproces vormt de openbare aanbesteding. Daaraan voorafgaand moet op grond van artikel 66 van de Wet personenvervoer 2000 een beleidsvoornemen tot aanbesteding van het hoofdrailnet aan de consumentenorganisaties en daarna aan de Kamer worden gezonden. Het is van belang dat een level playing field wordt gecreëerd, zodat niet alleen NS maar ook andere mogelijke bidders over afdoende informatie beschikken. Het biedingsproces met hoor en wederhoor van partijen is uitvoerig; het programma van eisen wordt vastgesteld, met eerst audits, consumentenorganisaties, etc. Bij de hsl kostte het van start gaan tot een definitieve gunning twee à drie

jaar. Dit betreft een dedicated lijn versus nu; een complex en samenhangend hoofdrailnet. Een openbare aanbesteding van het hoofdrailnet zou dus zeker drie jaar gaan duren, even voor het beeld. Daarna zou nog, als een andere vervoerder wint, de overdracht moeten plaatsvinden, etc. Als je zou twijfelen over de vraag of je onderhands moet gunnen, betekent dit, met 2015 in het achterhoofd, dat je wel heel snel je knopen moet tellen, want anders is het alternatief in de tijd sowieso niet meer mogelijk. Om het waardevrij te zeggen, alleen al daarom kan ik mij voorstellen dat wij nog in deze kabinetsperiode, pakweg in 2010, hierover nader komen te spreken. Ik wil zo snel mogelijk duidelijkheid creëren over het hoofdrailnet na 2015. Dat vind ik mijn verantwoordelijkheid als minister. De NS is als nationale vervoerder ook een zeer voor de hand liggende kandidaat. Gelet op onder andere de prestaties van de NS, maar ook de medewerking van de NS bij het aanscherpen van de concessie, is het kabinetsstandpunt dat zal worden gezien en, zo ja, onder welke randvoorwaarden, de concessie vanaf 2015 opnieuw onderhands aan de NS kan worden gegund. Uiterlijk in 2010 wil ik hierover een beslissing nemen. Dit is conform het nadrukkelijk advies van de visitatiecommissie om ruim voor 2015 duidelijkheid te verschaffen.

Nu wil ik daar wel iets bij zeggen. Ik heb ook de heer Mastwijk gehoord die daar een wat andere mening over heeft, tenminste een iets andere klankkleur. Ik kan volgens mij de verschillende partijen bij elkaar brengen door nog eens te stipuleren dat wij tussen nu en ons besluit in 2010 tot een verdere aanscherping van de prestatie-eisen dienen te komen. Ik hoor van de heer Mastwijk: houd de druk groot, opdat tot maximale prestaties wordt gekomen. Nou ziedaar, dat moet daar zijn beslag krijgen. Daarbij kunnen wij ook nadrukkelijk de onderzoeksresultaten meenemen naar aanleiding van de vraag waar je de grens van het hoofdrailnet trekt. Dus ook die vraag met betrekking tot het decentrale aspect kunnen wij in alle openheid beantwoorden voordat we het definitieve besluit over de onderhandse gunning nemen.

Ik hoop de hele Kamer verenigd te krijgen door te zeggen: we gaan het niet meer jaren uitstellen. Dat lijkt me ook echt niet op zijn plaats, want dan weet je sowieso dat alternatieven helemaal niet meer kunnen. Dan wordt het fictief uitstellen, maar waarom gebeurt dat dan nog? De NS weet dan ook dat een alternatief helemaal niet meer kan, dus je kunt de druk ook niet meer verder opvoeren. Laten we het komend jaar dus gewoon met elkaar zaken doen en dan proberen om in 2010 de knoop door te hakken. Dat zou mijn ideale lijn zijn.

De heer **Apdroot** (VVD): Dat zijn veel woorden van de minister. We hebben in ieder geval een stukje duidelijkheid, wij weten dat er een besluit wordt genomen in 2010. Ik vraag de minister hoe hij reageert op de politieke realiteit dat wij, afgezien van het CDA, allemaal zeggen dat we ons eigenlijk niet serieus kunnen voorstellen dat het een gewone open aanbesteding wordt en dat allerlei andere partijen dan het hoofdrailnet overnemen. Kan de minister niet gewoon toezeggen dat hij die lijn ook hanteert en dat hij daarbij naar de indicatoren en de randen van het net gaat kijken? Ik ben het er volstrekt mee eens dat we het niet zonder meer

even moeten verlengen. Daar kan geen sprake van zijn. Het moet veel scherper, veel steviger. Maar dan moeten we er nu wel van uitgaan dat in 2010 wordt gekeken hoe op een scherpe manier de concessie voor de NS en ProRail kan worden verlengd.

Minister Eurlings: De wens van de meerderheid van de Kamer is zeer duidelijk. Als ik de Kamer zo hoor, dan zal ik de Kamer voor het einde van dit jaar nog een beleidsvoornemen doen toekomen over een onderhandse gunning. Dat zal wel moeten als we in 2010 een besluit nemen. Daarbij zeg ik tegen de heer Mastwijk – en dat is volgens mij niet alleen van belang voor het CDA maar voor ons allemaal – dat wij de tijd tussen nu en dan ook maximaal gebruiken om de maximale prestaties te vragen van elkaar en dus ook van de NS. Dat is in ons aller belang. We moeten tegelijkertijd met elkaar een goed slotstuk maken van de discussie rond de decentrale netten en dat daar ook uit-en-te-na naar wordt gekeken. Op deze wijze blijft er niks hangen en wisselen wij alle feiten met elkaar, zodat we daar ook een goede lijn in kunnen kiezen. We weten allemaal hoe daarover in sommige regio's gedacht wordt en hoe de verschillende posities zijn. Ik denk dat wij dus ook de positie van de heer Mastwijk daarin goed kunnen meenemen. Ik heb de Kamer gehoord en ik stel voor om eind dit jaar het beleidsvoornemen te publiceren, waardoor wij volgend jaar het besluit tot onderhandse gunning met elkaar moeten kunnen nemen.

De heer Aptroot (VVD): Ik begrijp dat de minister het CDA, en daarmee wellicht ook de ChristenUnie, binnenboord wil houden. Dat waardeer ik zeer, maar het is volstrekt duidelijk welke lijn wij volgen. Alleen als de NS niet meewerkt, heel gekke dingen doet en niet aan de redelijke eisen voldoet, moeten wij ons alsnog beraden.

Minister Eurlings: Zeker. Ik heb ook geen reden om aan de medewerking van de NS te twifelen. Ik heb de NS leren kennen als een constructieve partner die ook het klantenbelang hoog in het vaandel voert. Ik heb voorgesteld om het beleidsvoornemen eind dit jaar aan de Kamer te zenden. Dat is volgens mij een vrij duidelijk signaal.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Voorzitter ...

De voorzitter: Mevrouw Van Gent, het wordt uw laatste interruptie. Denkt u even na of u het op dit punt wilt doen of liever op een ander punt.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Dan trek ik mijn interruptie weer in.

De heer Aptroot (VVD): Goede interruptie!

Mevrouw Van Gent (GroenLinks): Ja, want anders denkt de minister dat hij zich alles kan permitteren. Ik wil ook een beetje de druk op de ketel houden.

Minister Eurlings: Ik ga nu proberen de vaart erin te zetten. Gevraagd is of ik de jaarlijkse prestaties van de NS en de regionale vervoerders aan de Kamer kan zenden. Ik heb zojuist al aangegeven dat ik in het kader van de prestatieafspraken zal bekijken hoe wij daarin ook de feiten van de regionale vervoerders kunnen meene-

men. Waarom zouden wij ProRail niet opknippen in onderdelen beheer, capaciteitsmanagement, verkeersleiding? Waarom zouden wij het beheer niet overlaten aan verschillende overheden et cetera? Het onderzoek voor de uitvoering van de motie-Wolfson c.s. wijst erop dat het loskoppelen van capaciteitsmanagement als nadrukkelijk nadeel heeft dat er weer nieuwe interfaces ontstaan. Dan moet je die weer aan elkaar gaan hechten met als gevolgen synergieverlies, mogelijke fouten en wat dies meer zij. Zo zijn door koppeling van zowel ad-hocaanvragen en bijsturing als planning en dienstregelingontwerp een betere kwaliteit van treinpaden en ook een efficiënter gebruik van de capaciteit mogelijk. Daarnaast is door koppeling van capaciteitsmanagement en verkeersleiding met het beheer een betere benutting mogelijk door afstemming van onderhoudsbehoeften aan de sturing of beschikbaarheid. Dat is de precies de discussie die wij een aantal keren hebben gehad in de Kamer. Hoe bereik je een optimum tussen het moeten onderhouden en het toch laten doorgaan van zo veel mogelijk treinpaden? Op dat punt is de koppeling dus een voordeel. Bovendien is gezien het grote aantal mutaties in de laatste 36 uur voordat de trein gaat rijden het loskoppelen van de railverkeersleiding van het capaciteitsmanagement een zeer complexe organisatie. Het kan ten koste gaan van de kwaliteit van het vervoerproduct et cetera. Zo sprak mevrouw Sorgdrager tijdens de hoorzitting van afgelopen donderdag uit dat het vanuit de gedachte van het systeem misschien wel theoretisch beter zou zijn om ProRail op te knippen, maar dat dit volgens de praktijk niet beter is. Zo ziet men precies de praktische kant van de zaak. Dit brengt me op het antwoord op de vraag waarom het beheer niet beter uitbesteed kan worden aan tal van partijen, waarbij je het dus zou opknippen. Tegen iedereen die erover gesproken heeft, zeg ik dat ik er heel scherp op blijf zitten dat ProRail richting de regio zijn prestaties levert. Het beeld van een paar jaar geleden van een toch een beetje onbenaderbaar fort waar men als regionale bestuurder niet doorheen komt, kan en mag niet. Ik vind echter het doorpakken op regionale prestatieafspraken, het uit-en-te-na betrekken van de regionale bestuurders bij het beheer- en vervoerplan en vervolgens bekijken of de prestaties zijn geleverd een betere oplossing dan het loskoppelen in tal van verschillende beheersorganisaties. Dat leidt ook weer tot suboptimalisatie en tot tal van mogelijke problemen. Ik vind dit de betere weg, ook naar aanleiding van het onderzoek als uitvoering van de motie-Wolfson c.s. Ik zeg hierbij wel dat ik erbovenop zal zitten. Dat zal hier het toppunt van bespreking zijn. Ik zal erbovenop zitten dat de verdere klantvriendelijkheid ten opzichte van regionale bestuurders en regionale netten er inderdaad van komt. Daar zal ik scherp op toezien. Dat is onderdeel van de deal, niet alleen in woorden en in prestatieafspraken maar ook in de praktijk. Daarover zijn veel gesprekken geweest. Dat is door Bert Klerk en zijn organisatie nadrukkelijk erkend. Wij zullen daar dus heel scherp op toezien. Er is gevraagd naar de reden voor artikel 125 in de Spoorwegwet. Ik heb geprobeerd met deze evaluatie de zaken verder puur te maken. Ik vind ten principale dat infrastructuur een publiek belang is. Ze hoort bij de Staat net zoals de autosnelwegen. Nu ligt het eigendom juridisch bij de RIT. De RIT is tijdelijk tot stand gekomen

bij de splitsing van de NS en de taakorganisatie. Als de RIT wegvalt, vind ik dat de Staat het eigendom moet hebben. Ik zeg daarbij wel dat ik met Bert Klerk uitdrukkelijk heb besproken dat wij er samen voor zullen zorgen dat het in de praktijk niet tot problemen gaat leiden. Er zullen duidelijke, heldere afspraken met bijvoorbeeld Domeinen moeten worden gemaakt. Op deze manier kunnen wij praktische problemen voorkomen. Ik weet wel dat de vraag altijd blijft of het met ProRail echt gaat lukken. Zodra de afspraken met Domeinen zijn gemaakt, zal ik de Kamer daar nader over berichten. Ik ben er vast van overtuigd dat wij het terughalen van het eigendom van de rails zodanig kunnen doen dat dit in de praktijk niet tot problemen voor ProRail leidt. Dat is ook de afspraak die ik met ProRail heb gemaakt, maar het is helder dat ik sta voor ProRail als organisatie. ProRail doet het op tal van vlakken heel wat beter dan volgens het tot nu toe bestaande publieke beeld. "Geen fratsen" betekent echter ook dat je helder bent over wat des Staats en wat des organisaties is.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb dit probleem mede aangekaart. In feite interesseert het de VVD geen klap waar het bezit is. Of dat nou via Domeinen gaat of bij ProRail, het is natuurlijk allemaal de Nederlandse Staat. Het argument dat het lastig kan zijn dat je elke keer moet overleggen, vinden wij echter goed. Als de minister dit goed kan oplossen, gaan wij hiermee akkoord, maar kan hij de Kamer een voorstel sturen voordat hij een definitief besluit neemt en dit laat overdragen?

Minister **Eurlings**: Dat is geen probleem. Voordat de overdracht plaatsvindt, zult u ...

De heer **Aptroot** (VVD): Zodat wij nog kunnen meedelen.

Minister **Eurlings**: Ja. Voor de overdracht zal de Kamer worden ingelicht over de afspraken met Domeinen. Absoluut.

De heer **Aptroot** (VVD): Prima, dank u wel.

Minister **Eurlings**: Ik zeg dit ook vanuit mijn verantwoordelijkheid, laat ik daarover heel helder zijn. Ik zou in mijn eigen vingers snijden als ik aanleiding zou geven tot bureaucratie. Dat is absoluut niet in mijn belang. Dat moeten wij niet hebben.

Ik resumeer even de vraagstelling van de heer Roemer: moeten wij ProRail niet vormgeven als een soort dochteronderneming van de NS of de boel weer bij elkaar brengen? Als wij dat zouden doen, dan sta ik direct voor het Europese Hof. In het mooie Luxemburg sprak ik met een paar collegae voorafgaand aan de traditionele lunch in een gebouw dat lijkt op een gevangenis op een industrieterrein. Luxemburg zelf is mooi, maar in dat minder mooie gebouw zeiden zij mij dat zij nog veel problemen hebben. Zelfs in Duitsland, waar wel een splitsing is doorgevoerd, is nog sprake van een soort holding die boven de Deutsche Bahn en het ProRailbedrijf, zoals ik het maar even noem, is geplaatst. Zelfs die situatie is voor Europa aanleiding om dat zeer kritisch te bezien. Als wij dat zouden samenvoegen, dan weet ik zeker dat wij direct de degens met de juristen in Europa zullen kruisen. Ik vind daarbij ook dat een zekere

mate van onafhankelijkheid van capaciteitstoedeling van belang is. Wij hebben niet alleen te maken met de NS en met de "Arriva's" en de "Veolia's" van deze wereld, maar, veel belangrijker, ook met heel wat goederenvervoerbedrijven. Wij moeten er wel een beetje onafhankelijk boven kunnen staan en niet de verdenking hebben dat wij het ene bedrijf altijd boven het andere positioneren. In die zin is er volgens mij wel degelijk sprake van een zekere mate van ratio in de Europese lijn dat het overal gesplitst moet worden. Dat doet op dit moment in veel landen veel pijn, maar iedereen slaat die richting in. Wij zijn er al. Dit mag echter niet leiden tot een ProRailbedrijf dat zijn maatschappelijke taak niet dient. Die verpuringsslag maken wij nu met elkaar door. Het volgende punt betreft het aandeelhouderschap. De Algemene Rekenkamer heeft een positie ingenomen die in het verleden vaker is ingenomen. Men zegt dat beleid en toezicht ten principale altijd moeten worden gescheiden om het risico van belangenverstrengeling te voorkomen. Veel bedrijven hebben het uitgeplaatst. Bij de NS en Schiphol bijvoorbeeld is het aandeelhouderschap nu formeel bij Financiën, terwijl de beleidsverantwoordelijkheid ligt bij Verkeer en Waterstaat. Dat kan inderdaad leiden tot een zekere mate van spanning tussen Financiën, dat rendement wil op het bedrijf en Verkeer en Waterstaat, dat wil dat vliegtuigen goed kunnen vliegen en dat passagiers tevreden zijn. Het is helemaal niet zo gek dat daartussen een zekere mate van spanning ontstaat. De Kamer vindt dat wij met ProRail geen fratsen moet uithalen en dat ProRail vooral een taakuitvoerder moet zijn die het maatschappelijk doel dient. Ik vind dat deze situatie echter wel iets anders ligt dan bij een commercieel opererend bedrijf zoals Schiphol. Ik heb geprobeerd open antwoord te geven op de vraag waarom wij daartoe niet besloten hebben. Er waren geen heilige huisjes.

Dat een gedeelte van de Kamer echter zegt dat er een baten- en lastendienst van gemaakt moet worden en dat ik het naar mij toe moet halen of er een agentschap of een ambtenarij van moet maken, vind ik daaraan totaal contrair. Wij zullen dat dus niet doen. Ik snap wel wat u daarover zegt, maar ik vind het heel contrair om het aandeelhouderschap bij Financiën te leggen, omdat wij het dan verder van ons af plaatsen. Wij hebben het op ons ministerie bij verschillende DG's. Die zijn weliswaar maar een paar gangen van elkaar verwijderd, maar Financiën is ook maar vijf minuten rijden met de auto. Als er iets gebeurt bij zo'n organisatie, dan belt toch de minister van Financiën en vraagt: wat vind je ervan? Uw Kamer heeft altijd gezegd: geen fratsen, haal een en ander maar dichter naar de puur maatschappelijke taak toe. Ik vind dan dat de zaak bij een dergelijke organisatie wel iets anders ligt dan bij een organisatie als Schiphol. Dat is een commercieel bedrijf, dat commercieel moet kunnen functioneren, natuurlijk wel binnen de randvoorwaarden die het Rijk stelt. Ik zie nu dus een dubbele beweging vanuit uw Kamer. Een deel van de Kamer zegt eigenlijk: maak het een onderdeel van de ambtenarij. Een ander deel zegt: plaats de aandelen maar bij het ministerie van Financiën en zet het maar ver van u af. Ik denk dat ik daarin de middenweg volg. Op basis van de onderzoeken die wij hebben uitgevoerd, zou dat de middenweg zijn die het maatschappelijk doel het beste dient. Ik maak hierover nog één opmerking: een krachtige bepleiter van het pleidooi dat ik zojuist heb gehouden, is de heer Bos, minister van Financiën, die het

hiermee volstrekt eens is. Hij heeft er geen behoefte aan om het aandeelhouderschap naar zich toe te trekken, om de redenen die ik u zojuist heb gegeven. Ik heb u de reden geschetst waarom ik het niet wenselijk vind om die kant op te gaan. Ik wil daarmee niet tegenspreken dat natuurlijk theoretisch en louter principieel de Algemene Rekenkamer gelijk heeft dat je dat moet splitsen, maar wij hebben het bij deze organisatie anders gesplitst dan bij andere organisaties. In dit geval hebben we het binnen het ministerie gesplitst, omdat we toch vinden dat die organisatie dichter bij ons moet blijven staan dan sommige andere organisaties.

Dan kom ik op de aansturing van ProRail algemeen te spreken. De heren Mastwijk, Roemer en Aptroot vroegen naar de sturing op efficiëntie. Wij sturen wel degelijk op efficiëntie. Zo heeft ProRail de verplichting tot het doen van benchmarks. Er worden audits uitgevoerd, er vindt een doelmatigheidstoetsing plaats in het kader van de jaarlijkse subsidieaanvraag. De toetsing is naar mijn mening intensiever dan alleen het beoordelen van de efficiëntie-indicator. Verder bevat het voldoende financiële middelen in de Nota Mobiliteit, een efficiëntie-taakstelling van gemiddeld 150 mln. per jaar vanaf 2011. Een heel stevige prikkel om tot kostenbesparingen te komen. Op basis van inzichten in het beheerplan ben ik tot de conclusie gekomen dat de efficiëntie nu al ten dele wordt gerealiseerd. Daar ligt ook de relatie met de onderbesteding, waarover ik u eerder informeerde. Die efficiëntiezaak heb ik nader laten bezien in een audit. Ik heb toegezegd om de Kamer nader te informeren over de resultaten daarvan. Dat komt dus. ProRail is daarmee niet alleen een doorgeefluik naar aannemers. Ik zie er ook op toe dat men deze efficiëntieslag verder doorzet, zij het met al die instrumenten in plaats van met één efficiëntiedoelstelling. Ik denk dat dit ons scherper maakt in het juist houden van de druk in dezen.

Over de positie van decentrale overheden heb ik al heel veel gezegd. Ik heb nog een paar toevoegingen. Ik had u al gezegd dat de positie van decentrale overheden en regionale vervoerders versterking behoeft. Dat is een belangrijk punt in de evaluatie. Decentrale overheden en vervoerders ervaren op dit moment niet in alle situaties voldoende positie om hun rollen te kunnen vervullen. Met name in de relatie met ProRail en de NS zijn verbeteringen gewenst. Ik draai er niet omheen. Ik heb zojuist gezegd hoe wij door het decentraliseren van die prestatieafspraken en het meenemen van decentrale overheden die positie versterken, maar er komt nog meer. Regionale vervoerders mogen zich gaan profileren op regionale stations. Niet iedereen van u is daar blij mee, heb ik in eerste termijn begrepen. Ik vind het echter logisch dat het logo en de dienstregeling van decentrale vervoerders echt kunnen worden geplaatst op stations waar geen NS-trein meer komt en waar waarschijnlijk ook nooit meer eentje zal komen.

De heer **Roemer** (SP): Ho, ho, ho!

Minister **Eurlings**: O, oké, waar dus volgens de laatste inzichten in afzienbare tijd geen NS-trein meer zal komen. Waar je geen NS-trein meer ziet, is het toch apart dat het logo van de NS nog wel zichtbaar is, terwijl dat van decentrale vervoerders er niet is. Tegen de heer Roemer zeg ik dat, als de NS daar ooit weer zou komen zoals dat in zijn visie zal gebeuren, het NS-logo er ook

weer zal zijn. Dat is dan echter niet omdat wij het afdwingen, maar omdat er echt weer een NS-trein komt. De decentrale overheden krijgen ook ruimte om commerciële activiteiten te ontplooiën op de regionale stations en de regionale stationsgebouwen. Er komt een AMvB, waarin de beschikbaarstelling van bijzondere diensten en voorzieningen die regionale vervoerders van de NS nodig hebben, wordt geregeld. Ik vind dat ten principale juist, maar ook commercieel van belang. Net zozeer als de NS de eigen zaak goed kan runnen, omdat exploitatie mogelijk is op de stations die NS aanrijdt – ik heb niet de neiging om daar overheidskroketten te gaan verkopen, het gaat prima zoals het nu gaat – vind ik het logisch dat een decentrale vervoerder daar activiteiten kan ontplooiën. Dat kan het ov-product ook verbeteren. In mijn eigen Valkenburg aan de Geul was er een mooie Whizzl-winkel. Die is er niet meer en dat is jammer. Het maakte het ov aantrekkelijker dat er om dat station tal van activiteiten plaatsvonden. Als je daartoe de decentrale vervoerders de ruimte geeft, denk ik dat dit een meerwaarde is. Natuurlijk zegt de heer Samsom terecht dat het niet een dusdanig ratjetoe moet worden dat mensen nauwelijks meer in de gaten hebben dat ze op een station zijn. Er moet wel iets van eenheid zijn in de verschijningsvorm. Wij zullen erop toezien dat inderdaad nog wel duidelijk is dat je het over een Nederlands station hebt, maar daarbinnen lijkt het mij logisch dat decentrale vervoerders wat ruimte krijgen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik maak er geen halszaak van, maar het punt was dat het voor reizigers duidelijk moet zijn dat je het hebt over de trein. Het aardige aan de logo van de NS is dat het inmiddels net zoals een baco of een spa van merknaam tot productnaam is geworden. Daarom leek het mij zo leuk om NS als merknaam te gebruiken. Als de minister een andere verbindende factor vindt rondom die stations, dan is mij dat ook wat waard, want ik zie het eerlijk gezegd sneller een ratjetoe worden dan mij lief is. Als de minister maar begrijpt wat wij graag met zijn allen nog steeds willen bereiken: het gevoel dat je in een prachtig Nederlands ding zit, namelijk de trein. Dat wil ik graag zo houden.

Minister **Eurlings**: Daarmee ben ik het eens. Het moet herkenbaar zijn als onderdeel van het Nederlandse spoorproduct, dus het moet geen ratjetoe zijn. Niet alleen vervoerders, maar ook overheden moeten daar meer de ruimte geven. Dat wilden wij honoreren. Ik vind het ook wel logisch dat je de ruimte geeft als de NS daar niet meer rijdt. Nee, het moet geen ratjetoe worden. Als ik in de Veoliatrein van Valkenburg naar Maastricht zit – dat is een Zwitsers kwaliteitsproduct – valt mij op dat dit ook een heel mooie trein is waar je heerlijk in zit. Nu maak ik de heer Roemer weer boos, al is dat niet mijn bedoeling. Het moet wel iets van samenhang hebben. Wat dat betreft denk ik dat wij elkaar best kunnen vinden in de manier waarop dit wordt uitgevoerd.

De **voorzitter**: Dat was de laatste interruptie van de heer Roemer. Dat is al soepel. En dit is ook de laatste interruptiemogelijkheid voor de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter, het is niet anders. Maar ik moet ook interrumperen, mede namens de heer Cramer van de ChristenUnie-fractie. Dat kondigde ik niet voor niets vanochtend aan.

De **voorzitter**: De heer Roemer wil zo meteen ook namens een ander spreken. Gelijke monniken, gelijke kappen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Jammer dat de heer Samsom nu weg is, want de grote herkenbaarheid van het spoor vind ik dat er rails en dwarsliggers liggen. Volgens mij zijn die in Noord-Nederland hetzelfde als in Zuid-Nederland en in het midden van het land. Dus dat probleem is er denk ik niet. De minister heeft het over de herkenbaarheid voor de decentrale vervoerders, maar ik ken ook decentrale overheden die wel zouden willen investeren in die stations en in de directe omgeving daarvan. Dat doen zij niet voor Jan met de korte achternaam. Ik hoorde de minister nog niets zeggen over de mogelijke overdracht van stations. En wat minimaal aan de orde zou moeten zijn, is de zekerheid voor decentrale overheden dat het tot iets leidt als zij daarin investeren. Iets van erfpacht zou minimaal aan de orde moeten zijn.

Minister **Eurlings**: Die zekerheid krijgen zij wel, maar overdracht van stations zou betekenen dat er op onderdelen onteigend dient te worden, dat er contracten opgebroken moeten worden et cetera. Dat zou heel ingrijpend zijn. De commissie-Sorgdrager heeft aangegeven dat de manier waarop wij daarmee nu omgaan, goed is. Wij geven de zekerheid dat men daar kan exploiteren, uiteraard zolang men de concessie heeft. Als Veolia Arriva wordt of andersom, of als de NS er weer binnen komt, is het een ander verhaal. Dus ook voor de heer Roemer is dit op zichzelf een mooi uitgangspunt. Wij geven wel de zekerheid dat ze daar van alles kunnen doen maar wij gaan niet over tot onteigenen, iets wat moeilijk is. Ik denk dat dit een mooie middenweg is. Ook de commissie-Sorgdrager heeft gezegd dat dit goed gedaan is. Ik zeg het nogmaals: wel de zekerheid maar niet de onteigening.

De heer **Aptroot** (VVD): Elke keer naar een andere vervoerder gaan als een ander regionaal de concessie krijgt, lijkt mij ook lastig. Ik heb gezegd dat wij een en ander natuurlijk ook bij ProRail zouden kunnen onderbrengen. Die doet toch aan capaciteitsverdeling. Dan brengen wij dat eenmalig onder. Alle vervoerders hebben dan toegang tot de voorzieningen, zonder dat er sprake is van discriminatie.

Minister **Eurlings**: Alles kan, maar dan zegt u eigenlijk: ProRail, geen fratsen maar wel kroketten op het perron. Dan zou ProRail de exploitatie van de stations moeten doen. Dat zou betekenen dat de NS een grote winstmaker kwijt is die nu gebruikt wordt voor het treinproduct. Je kunt allemaal keuzes maken, maar ik vind het niet zo gek als het bedrijf dat zelf afgerekend wordt op het behalen van de doelstellingen en op het rond krijgen van de jaarrekening, het product verder verbetert door het aantrekkelijker maken van de stationsomgeving. Door de drive van de NS om over te gaan op een totaal ander soort stationsomgeving – ik heb dat bedrijf daarvoor vaak gecompimenteerd – wordt het treinproduct veel aantrekkelijker gemaakt. De NS wil dat het station een winkelcentrum wordt waar je je pakken kunt brengen om die te laten stomen en waar je je boodschappen kunt doen. Dan ontstaat er een win-winsituatie. Het concept Poorten van de Randstad is ook heel modern. Ik vind het

leuk om het bedrijf te triggeren, omdat het zelf het revenu daarvan krijgt door het onderdeel van het totale product te laten zijn. Ik vind dus eigenlijk dat het meer bij de vervoerder thuishoort dan bij de infrabeheerder. Je kunt daarover verschillend denken, maar ik vind echt dat dit de betere lijn is.

Ik heb al gesproken over de decentrale overheden, al merk ik op dat ik ook namens de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat spreek.

Ik kom bij de gebruiksvergoeding. Om verdere benutting en groei mogelijk te maken, gaat het kabinet de kaders van de gebruiksvergoeding verduidelijken. In de evaluatie is onduidelijkheid geconstateerd over de basistarieven en over de onderhandelbaarheid daarvan. Voor de basistarieven geldt dat minimaal de gebruiksaafhankelijke kosten doorberekend dienen te worden. In de praktijk bleek echter dat "gebruiksafhankelijk" een zeer multi-interpretabel begrip is. Daar begint de ellende. De invulling van het begrip door de wetgever of door de Europese richtlijn ontbreekt. Ook is er geen beleidsmatig kader meegegeven aan de infrabeheerder. Dit leidt tot onzekerheid bij de vervoerders en kan leiden tot de door ons allen zeer ongewenste prijsstijgingen.

Het kabinet heeft in zijn standpunt een helder en eenduidig beleidskader voor de gebruiksvergoeding geformuleerd. Kernbegrippen zijn duidelijkheid, transparantie, stabiliteit en een betere benutting. De gebruiksvergoeding dient gelijk te zijn aan de gebruiksgelateerde kosten. Hierover kan niet worden onderhandeld. De wetwijziging die hiervoor nodig is, wordt doorgevoerd. Het introduceren van nieuwe kostensoorten mag niet gericht zijn op hogere inkomsten voor de beheerder en mag in principe niet leiden tot hogere kosten voor de reiziger en de verlader. In het beleidskader en het kabinetsstandpunt wordt aangegeven dat tariefschokken ongewenst zijn, omdat de tariefontwikkeling de gematigde lijn van de afgelopen jaren dient te volgen. Door het meegeven van dit beleidskader geeft ons kabinet aan binnen welke beleidsmatige grenzen de gebruiksvergoeding zich mag ontwikkelen. Hiermee vergroten wij de grip op de gebruiksvergoeding en wordt de autonomie van ProRail op dit punt verkleind. ProRail blijft verantwoordelijk voor de uitvoering van de gebruiksvergoeding. Het kabinet ziet toe op de uitvoering. De NMA is toezichhouder, onder andere op de non-discriminatie. Deze aanpak is flexibel, met het oog op eventuele veranderingen vanuit Europa. In Europa wordt namelijk ook naar de gebruiksvergoeding gekeken. Het is natuurlijk altijd wenselijk om te kijken naar beslissingen in Europa. Anders hebben we een ander probleem. De kern van de zaak is dus dat de grip toeneemt en dat wij heel nadrukkelijk vastpinnen wat mag en wat niet meer mag. Daarmee voorkomen wij ongewenste tariefstijgingen en schokken in het beeld. Ik denk dat dit van groot belang is. Het is een van de hoofdpunten in praktische zin van deze evaluatie. Van de key succesfactoren voor reizigersgroei is deze afspraak volgens mij heel belangrijk.

Hoe kunnen we regelen dat niet wordt onderhandeld over de gebruiksvergoeding? Dat vroeg onder anderen de heer Mastwijk. Er bestaat veel onduidelijkheid. Wij scheppen nu absolute duidelijkheid, door aan te geven dat niet onderhandeld kan worden over de basistarieven zelf. De basistarieven weerspiegelen immers de gebruiksgelateerde kosten. Deze dient ProRail volgens Europese richtlijn in rekening te brengen. Onderhandelin-

gen over tarieven in relatie tot te leveren prestaties en kwaliteit zijn wel nog mogelijk. Tegenover lagere of hogere tarieven staan dan immers ook lagere of hogere gebruiksgelateerde kosten. Ook kunnen vervoerders bezwaar maken tegen de gebruiksvergoedings-systematiek, wat kan leiden tot een andere systematiek, met de daaraan gerelateerde gebruikskosten. Dat is evident. Dat blijft overeind. Dat past ook binnen de rechtsstaat. De kern is dus dat we steviger gaan definiëren en daarop ook gaan toezien.

Waarom voert het kabinet niet een AMvB gebruiksvergoeding in, als onderhandelingen tussen beheerder en vervoerders niet goed lopen? De inframanager is verantwoordelijk voor de uitwerking en uitvoering van de gebruiksvergoeding. In overleg met de vervoerders kan dit instrument optimaal worden opgezet, wordt de rationele afweging in de sector gestimuleerd en wordt de capaciteit optimaal benut. In deze constructie past geen detailregelgeving. Wel worden onduidelijkheden weggenomen en worden transparantie en stabiliteit veel beter geborgd. Het bereikte akkoord over de gebruiksvergoeding 2010 sterkt mij in het vertrouwen dat dit beleidskader voldoet en dat een AMvB nu niet nodig is. Maar we blijven natuurlijk wel bekijken hoe dit in de praktijk de komende jaren ingevuld gaat worden. Bovendien is de aanpak waarvoor nu gekozen is, ook weer flexibel met het oog op Europa. Ook dat is niet onbelangrijk. We kijken dus ieder jaar. The proof of the pudding is in the eating. We zullen zien hoe het de komende jaren gaat uitwerken.

Hoe wordt de gebruikersvergoeding doorberekend in het treinkaartje? Hoe gaat dat precies? Moet de reiziger hiervoor gaan bloeden? Met de discussie is de gebruiksvergoeding naar beneden bijgesteld. Ik verwacht dat dit ook in de toekomst de lijn zal zijn. Met andere woorden: er zullen geen bruuske verhogingen van de gebruiksvergoeding meer zijn. Natuurlijk blijft het zo dat de gebruiksvergoeding deels mag worden doorberekend in de tarieven. Dit zijn echter de enige kosten die de NS mag doorberekenen. Dat is nu veel nadrukkelijker gedefinieerd. Daarmee zal de stijging veel minder groot en veel minder schokkerig zijn. Daarmee wordt de NS nadrukkelijk op efficiency gestuurd, aangezien de kosten van de NS met meer toenemen dan alleen de gebruiksvergoeding.

Ik kom te spreken over de transparantie van de tarieven van ProRail. In het Koninklijk Besluit is het volgende opgenomen: "ProRail moet de transparantie over de kostenstructuur en gebruiksvergoedingsystematiek verbeteren door meer openheid en inzichten te geven over de kostenadministratie aan de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit, de vervoerders en het ministerie van Verkeer en Waterstaat." Ik zal erop toezien dat dit geen loze woorden blijken te zijn. Het volgende punt betreft de capaciteitsverdeling. Op korte termijn gaat het kabinet meer ruimte geven aan het regionale personenvervoer in de spits. Ik heb dit al nadrukkelijk in het interruptiedebat gewisseld. Kortom, wel maatwerk, maar daar waar het elkaar in de weg zit en het goederenvervoer er niet onevenredig door wordt belast, bijvoorbeeld rond de Betuweroute, zullen wij het personenvervoer in de spits voorrang geven.

De heer Mastwijk vroeg naar de overbelastverklaring. Ik heb in het Koninklijk Besluit opgenomen dat ik duidelijkheid wil scheppen over de mogelijkheden om de

infrastructuur overbelast te verklaren. Deze toezegging heb ik dus al gedaan.

De positie van verladers is wettelijk geregeld. In artikel 2 van het Besluit capaciteitsverlening is opgenomen dat iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die commerciële belangen aantoonbaar kan maken, belang heeft bij de verwerving van capaciteit en dus gerechtigd is tot het sluiten van een toegangs- en kaderovereenkomst. Kortom, verladers hebben de mogelijkheid om eigenstandig capaciteit aan te vragen. Zo is de regeling.

De heer **Roemer** (SP): De minister sprak maar één zin over het overbelastingsvraagstuk, terwijl er natuurlijk een grote problematiek aan ten grondslag ligt. Zowel ProRail als de minister heeft er, alleen al uit financiële overwegingen, alle baat bij om zo lang mogelijk te voorkomen dat er een overbelastverklaring komt. Je blijft alleen al om die reden proberen om alle vervoerders te vriend te houden, maar daarmee propen we het spoor natuurlijk voller en voller. Dat is voor de korte termijn heel plezierig, want je kunt alle aanvragen realiseren. Voor de langere termijn maak je het jezelf echter steeds moeilijker door niet goed te anticiperen op toekomstige overbelasting. Hoe komen we samen uit de spiraal dat we straks elke keer te laat zijn als het gaat om capaciteit en om het iedereen te vriend houden?

Minister **Eurlings**: Dat is een terecht punt van de heer Roemer. Ik heb geen aanleiding om te denken dat het altijd zo negatief uitwerkt. Je moet wel proberen het risico te voorkomen dat het te lang wordt uitgesteld en je vervolgens op de blaren zit. Ik heb gezegd dat het kabinetsstandpunt is dat er duidelijkheid wordt geschapen over de mogelijkheden om de infra overbelast te verklaren. Er moet preciezer worden gemaakt op welk moment sprake is van overbelasting. Minder onzekerheid, minder marge manoeuvre, meer precies. Ik wil dat in een AMvB gaan benoemen en daarmee ook ter discussie brengen. Ik kan de Kamer toezeggen dat de AMvB voor het zomerreces bij haar ligt. Er moet worden gepreciseerd wanneer tot overbelastverklaring moet worden overgegaan, zodat het risico dat de heer Roemer schetst, in elk geval stevig verminderd.

De heer **Roemer** (SP): Dat is een heel goede stap in de goede richting. We zouden in het kader van de ook door de minister gewenste transparantie ook moeten aangeven waar die risicolijnen precies liggen. Dat is het voor de langetermijnvisie van de Kamer van belang om te weten waar het ternauwernood goed is gegaan.

Minister **Eurlings**: Dat is de vraag van de kip en het ei. Ik snap uw punt. In de AMvB moet in elk geval staan wanneer je tot overbelastverklaring moet overgaan, welke objectieve criteria je tot zo'n besluit moeten brengen. Vervolgens kunnen we, met dat in de hand, in retro zeggen waar het eerder had gekund of gemoeten. Ik vind het van het grootste belang dat we het beeld dat er mogelijk willekeurig zou zijn, wegnemen door zo transparant mogelijk te zijn over de vraag wanneer je ertoe moet overgaan, hoe je dat meetbaar maakt en hoe we het voor de Kamer controleerbaar maken of het goed gebeurt. Nogmaals, ik heb geen aanleiding om dat zware beeld te laten bestaan, maar ik wil het ook wel voorkomen. De AMvB komt voor het zomerreces naar de Kamer en zal dan ook hier onderwerp van discussie zijn.

Er was nog een vraag van de heer Aptroot over de kleine vervoerders. Kleine vervoerders hebben in het capaciteitsverdelingsproces an sich dezelfde rechten en positie als grote vervoerders. De kleine vervoerders kunnen hun eigen belangen goed behartigen, zo blijkt ons tot nu toe. Ze weten de weg naar de toezichthouder, de NMa Vervoerkamer, te vinden. De NMa is eraan gehouden alle gerechtigden gelijk te zien, of ze nu klein of groot zijn. Ik heb het idee dat het daar in de praktijk wel goed gaat.

Dan kom ik op de taalbarrière. Ik neem aan dat de woordvoerders geen Limburgse of Friese machinisten bedoelden. Er zouden machinisten rijden die de Nederlandse taal onvoldoende beheersen. De taalbeheersing is een van de vereisten voor toelating tot Nederland. De inspectie ziet erop toe dat de spoorondernemingen zich aan deze regel houden. Ik verwijs ook naar de Machinistenrichtlijn die geïmplementeerd wordt in de Nederlandse regelgeving. Het moet wel zo zijn en daar wordt op toegezien.

De heer **Aptroot** (VVD): Dat het moet is duidelijk, maar het is de vraag of er echt op wordt toegezien. Kunt u dit nader toelichten? Ik kan me indenken dat het via klachten uit de praktijk moet komen. Dan gaat u de vervoerders hard aanpakken. Maar als zo'n trein vanuit het buitenland Nederland binnenrijdt, krijg je niet automatisch het signaal dat daar een machinist op zit die geen Nederlands of Engels spreekt.

Minister **Eurlings**: Dat klopt, ervan uitgaande dat die machinist in een ruk kan doorrijden tot Kijfhoek, iets wat wij allemaal willen. Los van het systeemtoezicht op hoe bedrijven ermee omgaan, wordt er steekproefsgewijs gecontroleerd wie er op de bok zit van een trein. Zo zou het moeten werken. Als u concrete aanwijzingen hebt dat er schendingen zijn, hoor ik die graag en kan ik de inspectie daar specifiek op af sturen. Volgens mij is het een Europese lijn waar andere landen ook mee omgaan. Steekproefsgewijs wordt gecontroleerd of wordt nageleefd wat in die Europese richtlijn staat en dientengevolge in Nederlandse wetgeving is vertaald. Als u concrete aanwijzingen hebt, houd ik me aanbevolen. Mijn directeur Rail voegt nog toe dat op de Maastricht-Brussel Express, de vaak besproken internationale intercity die wij zeer toejuichen, twee machinisten zitten zodat er geen probleem zal zijn aan de Maastrichtse grens. Dat is vanwege de veiligheid. In die zin wordt er wel op toegezien.

Er is een integrale toezichthouder voor de veiligheid: de Inspectie Verkeer en Waterstaat, toezichteenheid Rail en Wegvervoer. Die is zeer onafhankelijk gepositioneerd sinds 2003. Ik denk dat de voorzitter dat kan bevestigen. Dat is besproken in aanwezigheid van inspecteur-generaal V en W tijdens het AO Spoorveiligheid op 8 oktober jongstleden. U herinnert zich misschien nog die strenge blik van de inspecteur-generaal, niet alleen in de richting van de Kamer, maar ook richting mij. Dat doet zij niet alleen hier in dit gebouw, maar ook daarbuiten. Men neemt die onafhankelijkheid zeer serieus. Kan ik iets doen aan de maximale termijn van de concessieduur? De concessietermijnen zijn door Europa vastgezet: vijftien jaar bij aanbesteding, maximaal tien jaar bij onderhandse gunning. Die regelgeving kent wel een mogelijkheid tot 50% verlenging waar het de afschrijvingen betreft. Gezien de redelijke regeling acht ik

dit echter niet zo opportuun. Dan komen wij waarschijnlijk toch uit op tien jaar. Dat kunnen wij nader bediscussieren. Als ik het beleidsvoornemen tot onderhandse gunning de Kamer nog dit jaar doe toekomen, kunnen wij volgend jaar met het onderzoek van EZ en V en W in hand over de randen van het hoofdrailnet, tot definitieve besluitvorming komen.

De heer Mastwijk stelde namens de fracties van het CDA en de ChristenUnie een vraag over de prijsprikkel voor energiebesparing. In het kabinetsstandpunt heb ik opgenomen dat ik het belangrijk vind dat het prijsmechanisme en de differentiatie daarvan optimaal dient te worden ingezet, ook op het gebied van milieu. De prijsprikkel voor energiebesparing klinkt mij zeer logisch in de oren en ik zal deze mogelijk toekomstige differentiatie bij ProRail onder de aandacht brengen. ProRail is tenslotte samen met de vervoerders leidend als het gaat om dergelijke afspraken. Ik zal de Kamer over dat contact nader berichten.

De heer Mastwijk vroeg ook wie waarvoor verantwoordelijk is op het gebied van sociale veiligheid. Die verantwoordelijkheid ligt primair bij de vervoerders. Zij kunnen het echter niet alleen. Samen met de concessieverlenende overheden en de rijksoverheid is het van belang dat ook de kaders waarbinnen vervoerders moeten opereren helder zijn. Ik verwijs met nadruk naar het advies van de Taskforce veiligheid openbaar vervoer, waarbij eenieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid een bijdrage moet leveren aan de verbetering van de sociale veiligheid; een taskforce waarbij de collegae van Binnenlandse Zaken, mevrouw Guusje ter Horst, en Justitie, Ernst Hirsch Ballin, en ondergetekende zelf nadrukkelijk zijn betrokken en hun verantwoordelijkheid willen nemen.

Het spoor wordt te duur voor mensen met een kleine portemonnee, zo zegt de heer Roemer in mijn woorden geparafraseerd. Het spoorproduct is dankzij de overheid nog behoorlijk betaalbaar, want zeker 50% van de kostprijs van het vervoer wordt door de overheid betaald, namelijk via de subsidie aan ProRail. Wij betalen wel degelijk heel veel, niet meer via een subsidie van de exploitatie door de vervoerders, maar wel door het funden van ProRail. Ik ben van mening dat mensen zelf moeten kiezen of zij met de trein of de auto willen, maar ik vind wel dat de trein concurrerend moet blijven. De NS is zelf verantwoordelijk voor het al dan niet overgaan tot kortingsregelingen en het op die manier stimuleren van de vraag. Die verantwoordelijkheid blijft natuurlijk bij de vervoerder, ook bij Arriva, Veolia en iedereen die in de toekomst nog vervoer gaat exploiteren. Het mooie is wel dat met hetgeen ik u zojuist heb voorgesteld – transparanter maken wat iedereen toevoegt om de doelstelling van de groei te behalen – transparanter wordt: wat wordt wel gedaan, wat wordt niet gedaan en hoe draagt het bij aan onze landelijke doelen.

Wat vindt de minister van Strukton? Waarom is de NS nog als aannemer aan het bouwen via Strukton? Daar heb je de keerzijde van het pleidooi dat ik eerder rondom ProRail hoorde; dit is natuurlijk een vraag voor de aandeelhouder. Anders dan van ProRail ben ik niet meer de aandeelhouder van de Nederlandse Spoorwegen. Maar dat maakt ook niet zo heel veel verschil. Namens de heer Bos kan ik u aangeven dat bij elke deelneming goed wordt gekeken naar het publieke belang en de strategie; de minister van Financiën kijkt hier nadrukkelijk

naar. Maar het blijft dus een punt van de minister van Financiën. Dat is bij ProRail nog niet het geval, dus daar kunt u mij gelukkig wel op aanspreken. Ziehier de meerwaarde van de huidige regeling. Denkt u voor uw tweede termijn eens na hoeveel moeilijker mijn antwoord rondom ProRail zou zijn, als wij de zaak gaan veranderen.

Ik kom bij de reis naar Kopenhagen. Ben ik van plan op de trein te stappen? Als ik op de trein stap, neemt het gewicht van die trein toch meer toe dan ik zou willen. Maar alle gekheid op een stokje, ik zal bij mijn collega Cramer vragen of ook ministers van transport deelnemen aan de vergaderingen daar. Ik vind het extreem belangrijk. U zult ook merken uit de evaluatie van Schoon en Zuinig dat het transport wel degelijk zijn "share of the deal" zal nakomen. Wij zitten daar zeer achteraan. Ik prijs mij gelukkig met een vervoerssector in Nederland die het klimaat hoog in het vaandel voert; zie zelfs KLM, die zegt dat alle groei CO₂-neutraal zal geschieden. Laat andere bedrijven in de wereld dat volgen, dan zijn wij een hele streep verder. Ik zal contact opnemen. Mochten ministers van verkeer inderdaad een zinnige bijdrage kunnen leveren, dan zal ik zeker zien of ik erbij kan zijn. Het moet wel tot iets leiden. Als je ernaartoe gaat en vervolgens niet eens een stoeltje en een vergadertafel hebt, schiet het niet zo op. Dan loop ik alleen maar mensen in de weg.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vrees dat dit een mooi voornemen is dat wellicht niet tot uitvoering komt. Zou de minister er nog even over kunnen nadenken hoe hij er zelf tegenover staat, of en, zo ja, hoe hij daar een bijdrage zou kunnen leveren? Dat betekent dus dat hij niet alleen maar afwacht, maar proactief handelt.

Minister **Eurlings**: De beste bijdrage lever ik natuurlijk gewoon door in Nederland te doen wat ik moet doen. Zo simpel is dat; anders sta ik ervoor aan de lat. Ik weet dat wel eens anders wordt gesuggereerd: "asfaltkoning", zo'n stempeltje op mijn kop. Dan zeg ik: elektrische auto's zijn heel milieuvriendelijk, dus wat dat betreft kan asfalt ook heel milieuvriendelijk zijn. Maar ook het openbaar vervoer is heel milieuvriendelijk. Ik sta er gewoon voor aan de lat om de doelstelling te bereiken. De vraag of ik in Kopenhagen een rol heb te vervullen, wil ik graag bij mijn collega van VROM neerleggen. Ik wil het van haar oordeel laten afhangen hoe ik daarmee omga. Ik vind dat zij als prima inter pares die vraag op dit punt zal moeten beantwoorden.

De **voorzitter**: Gaat de minister langzaam maar zeker afronden?

Minister **Eurlings**: Ja, ik heb nog drie A4'tjes hier, dus dat moet te overzien zijn. Hoe gaan wij om met de afschrijvingstermijnen voor marktpartijen bij nieuwe regelgeving? Redelijke afschrijvingstermijnen nemen wij nadrukkelijk mee. Echter, bijvoorbeeld bij het stiller maken van het materieel gaat het niet zo zeer om afschrijvingstermijnen. Dan gaat het ook om het maatschappelijk rendement dat je over alle jaren heen wilt behalen. Het gaat er juist om dat het bestaande materieel wordt omgebouwd, ook gegeven het feit dat het materieel nog heel lang in dienst zal zijn. Die ombouw willen wij juist stimuleren door korting te geven. Vervoerders hebben op dit punt

nadrukkelijk een eigen verantwoordelijkheid, die zij tot nu toe redelijk proactief oppakken.

Mevrouw Van Gent vroeg naar de EU-richtlijn consumentenrechten. Ik denk dat zij doelde op de verordening inzake passagiersrechten. Deze verordening wordt momenteel geïmplementeerd en ligt voor bij het Overlegorgaan Verkeer en Waterstaat. Dat betekent: EU-harmonisatie. De verordening betreft onder andere vergoeding bij vertragingen, klachtenmogelijkheid, harmonisatie van vervoersvoorwaarden, etc. Rond die klachtenmogelijkheid zie ik met name een rol voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die als onafhankelijk toezichthouder zal moeten optreden. Dit is in lijn met de manier waarop de inspectie het bij de luchtvaart moet doen. Wij zullen daarover nog wel de nodige "wisselwerking" hebben, maar ook daar heeft de inspectie een rol, die door de nieuwe inspecteur-generaal stevig is opgepakt. Als mevrouw Van Gent op iets anders doelde, zal ik hierop graag schriftelijk terugkomen. Ik ben daarmee aan het einde van mijn repliek gekomen en maak nog één opmerking. Op tal van punten in de beantwoording heb ik erop gewezen dat wij scherper gaan toezien, dat wij steviger prestatieafspraken gaan maken, dat wij gaan purificeren als het gaat om de maatschappelijke positionering van een organisatie als ProRail. Dat zijn heel belangrijke punten, maar al deze stevige verbeterpunten mogen niet het beeld wegnemen dat het in het algemeen heel goed gaat op het spoor. NS, decentrale vervoerders en ook ProRail werken hard, op een manier die veel meer unisono is dan wij jarenlang gewend zijn geweest. Daarvoor maak ik de organisaties een groot compliment. Op deze manier halen wij echt het maximale uit ons spoornet. Dat is voor ons allemaal van groot belang.

De heer **Samsom** (PvdA): Er ontstond hier even discussie over de precieze toezegging rondom de onderhandse gunning. De minister zei dat hij eind dit jaar het voornemen tot onderhands gunnen zal publiceren. Daarmee impliceert hij dat hij zojuist in reactie op een Kamermeerderheid heeft gezegd: oké, ik ga onderhands gunnen. Of komt de minister eind dit jaar slechts met een voornemen en neemt hij tot dat moment de tijd om uit te zoeken wat dat voornemen precies zal zijn? Het is duidelijk dat dat nogal iets uitmaakt voor mijn tweede termijn.

De heer **Roemer** (SP): Dat geldt ook voor mijn tweede termijn.

Minister **Eurlings**: Het beleidsvoornemen is een officiële stap in dit proces. Wij moeten daarover communiceren. Daarmee geef je in grote lijnen aan hoe je het pad van onderhandse gunning voor je ziet. Vervolgens krijgen wij nog het resultaat van het onderzoek rond de randen van het net. Bovendien krijgen wij nog de beelden over de vervolgprestatieafspraken met de NS. Dat zal volgend jaar moeten culmineren in het definitief maken van de onderhandse gunning. Maar er zit dus nog wel enige speelruimte in. Hoe ga je dat vervolgens doen? Formeel zou ik kunnen zeggen: ik zie ervan af als de wereld ineens verandert. Maar nog dit jaar leg ik het beleidsvoornemen bij de Kamer om onderhands te gaan gunnen. Dat doe ik met de stevige intentie om komend jaar onderhands te gaan gunnen. Daarin moeten wij dus wel de randen van het net, de prestatieafspraken, etc.

meenemen. Het is een serieus iets. Het beleidsvoornemen is een officiële stap in het proces om tot onderhandse gunning te komen. Dat gaat snel, binnen één jaar, richting onderhandse gunning.

De heer **Mastwijk** (CDA): De minister heeft twee korte vragen van mij nog niet beantwoord. Moet de positie van de verladers niet wettelijk worden geregeld, ook gelet op de taak van de NMa? Wat als onderhandelingen met monopolisten niet slagen? Moet een en ander niet worden vastgelegd in een AMvB?

Minister **Eurlings**: Ik dacht dat ik de eerste vraag had beantwoord door aan te geven dat iedere vervoerder, dus ook een kleine, die juridische positie heeft. Dat is dus goed geregeld.

De heer **Mastwijk** (CDA): Maar ik heb gevraagd naar de verladers.

Minister **Eurlings**: Ook die had ik genoemd. De positie van verladers is wettelijk geregeld. In artikel 2 van het Besluit capaciteitsverdeling is opgenomen dat iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die commerciële belangen aantoonbaar kan maken en dus belang heeft bij de verwerving van capaciteit, gerechtigd is tot het sluiten van een toegangs- en kaderovereenkomst. Kortom: verladers hebben dus de mogelijkheid om eigenstandig capaciteit aan te vragen.

De basistarieven zijn niet onderhandelbaar. Een AMvB rond de gebruiksvergoeding lijkt mij daarom ongewenst. Wij willen veel helderder maken wat wel en niet kan. Nauwelijks meer onderhandelingsruimte, maar gewoon vastpinnen wat je in de tariefstijging mee kunt nemen, en wat absoluut niet meer. Ik zou nog verder willen gaan dan een soort onderhandelingspositie, door het gewoon vast te pinnen in het Beleidskader gebruiksvergoeding. Ik snap de geuite zorgen en kan mij voorstellen dat ik met die uitwerking naar de Kamer kom, waarna wij kijken of dit helder en stevig genoeg is. Zo niet, dan staat het de Kamer natuurlijk vrij om andere maatregelen voor te stellen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind het uitstekend dat de minister dit uitwerkt, maar het frappante was dat de opmerking kwam van de kant van de NMa. Wij hebben te maken met monopolisten, en hoe gaat de NMa ervoor zorgen dat desgevraagd iets zinnigs kan worden gezegd? Maar ik wacht de reactie van de minister graag af.

De vergadering wordt van 15.37 uur tot 15.45 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik heropen dit notaoverleg en geef als eerste het woord aan de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn uitgebreide beantwoording in de eerste termijn. Hij heeft een aantal stevige dingen gezegd. Hij wil geen fratsen bij ProRail. Hij gaat aanscherpen en verder aanscherpen. Hij overweegt eventueel een aanwijzingsbevoegdheid. Wijzigingen in beheer- en vervoerplan moeten veel tijdiger worden gecommuniceerd om de Kamer niet voor een voldongen feit te stellen. Hij gaat met name ProRail op de huid zitten als het gaat om het

verkeer met de regio's, ook bijvoorbeeld ten aanzien van de Sprinters. Daarvoor dank.

De minister heeft gezegd dat het aanbestedingstraject een ingewikkelde expeditie wordt. Er is veel tijd voor nodig. De komende tijd gaat hij gebruiken om het aanscherpen helder over het voetlicht krijgen. Desalniettemin vind ik de volgorde verkeerd. Ik stel vast dat de onderhandse concessie eigenlijk min of meer is weggegeven aan de NS. Daarmee heeft de minister zichzelf en de Kamer een mogelijkheid ontnomen om de druk zo hoog mogelijk op te voeren. Dat vind ik jammer, maar goed, ik kan ook tellen, dus dat is een gegeven. Een paar punten zijn in mijn ogen onvoldoende uit de verf gekomen. Allereerst de kwestie van de integrale veiligheidszorg. Met alle respect voor de Inspectie Verkeer en Waterstaat, maar die beschouw ik nog minder objectief dan de heer Van Vollenhoven denkt. Ik kan er een motie over indienen, maar het lijkt me het meest praktisch als wij deze discussie nog eens onder de loep nemen op het moment dat het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de oorzaak van het ongeluk in Barendrecht gereed is. Ik denk dat de heer Van Vollenhoven daar dan ongetwijfeld op zal terugkomen. Ik heb mede namens de collega's Samsom en Cramer een motie met betrekking tot de concessieduur.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de levensduur van infrastructuur en materieel langer is dan de thans toegestane maximale concessieduur voor het spoor;

overwegende dat dit bij wisseling van concessie, vooral bij regionale lightrailprojecten, kan leiden tot kapitaalvernietiging en dientengevolge tot een ongunstiger exploitatieresultaat respectievelijk hogere tarieven;

verzoekt de regering, te onderzoeken of de mogelijkheden om te komen tot een langere concessieduur voor nieuwe spoor- en lightrailtrajecten voldoende zijn voor rendabele investeringen en de Kamer hierover binnen een halfjaar te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk, Samsom en Cramer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 2 (31843).

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De tweede motie die ik wil indienen, mede namens collega Samsom, gaat over de regionale stations. Er is gesproken over overdracht in eigendom, dan wel in erfpacht. Ik wil er toch voor zorgen dat de overheden die willen investeren dat op een rendabele manier kunnen doen. Dat leidt tot deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat een deel van het spoorvervoer is gedecentraliseerd naar de regio's en dat dit vervoer op decentraal spoor op last van de decentrale overheden wordt verzorgd;

overwegende dat decentrale overheden in het spoor, het vervoer en eigendommen investeren en dat het mede daarom logisch is, de decentralisatie ook vorm en inhoud te geven door bijbehorende taken en bevoegdheden te decentraliseren;

verzoekt de regering, bij de eerstvolgende gelegenheid in de concessie te regelen dat decentrale overheden die in en rond regionale stations willen investeren, de zekerheid krijgen dat deze investeringen in de tijd gezien rendabel kunnen worden op basis van verwachte economische levensduur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Mastwijk en Samsom. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 3 (31843).

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat ik het heel kort kan houden. Dit was een goede dag voor mijn fractie en mijzelf. Dezer dagen tel ik al snel mijn zegeningen, wat dat betreft.

Terug naar deze inhoud. Wij gingen dit debat in met een heel heldere dubbeldoelstelling, namelijk om ProRail en de NS steviger beet te pakken op weg naar een nog beter spoorvervoer. Daartegenover staat dat wij aan ProRail en de NS de toezegging doen dat wij die reis ook na 2015 gezamenlijk voortzetten. Dat creëert aan de ene kant het strengere kader en aan de andere kant het grotere vertrouwen. In mijn betoog in eerste termijn heb ik onderstreept dat beide nodig zijn. Een strenger kader alleen is niet voldoende, elkaar op de blauwe ogen geloven is niet voldoende, maar tezamen kunnen zij leiden tot het best mogelijke eindproduct. De minister heeft op beide punten een toezegging gedaan. Ik ga niet op alle details van de concessieaanscherping in; dat zijn er inmiddels te veel om op te noemen en die zullen wel ergens in het verslag zitten. Alle punten over de verscherping van de concessie zijn toegezegd. Het belangrijkste is dat de minister heeft toegezegd dat hij van plan is om de onderhandse gunning voor de NS in gang te zetten. Dat voornemen was voor ProRail al uitgesproken en nu dus ook voor de NS. De minister zal dat niet zomaar vrijblijvend doen. De waarschuwing van het CDA heb ik gehoord, maar ik denk dat zij is onderwerpen. We gaan, ook bij die onderhandse gunning, de steviger greep op de NS echt niet loslaten. Op die manier krijgen wij volgens mij het beste wat wij kunnen wensen, namelijk treinen die zo schoon, comfortabel en veilig mogelijk zijn en die op tijd rijden voor zo veel mogelijk mensen. Mijn fractie laat het hierbij, voorzitter.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik zal vast aankondigen dat ik twee moties heb. Wij hebben in dit debat opnieuw een stap gezet om de marktwerking in het openbaar vervoer te beteugelen. Dat was onze grootste wens. De toezegging van de minister betekent dat wij in ieder geval wat betreft het onderhands gunnen op één lijn zitten. Als zelfs de liberalen gaan ingrijpen, hoeveel meer kun je dan overtuigd zijn van je gelijk?

Een punt waarop ik de minister het voordeel van de twijfel wil geven, is het aansturen van ProRail. Moet het een baten-lastendienst zijn, een agentschap of iets anders? Het gaat er voor de SP niet om welke juridische constructie gehanteerd zal worden, maar hoe er geopereerd zal worden. Wij willen zien dat het publieke belang centraal komt te staan. Nu opereert ProRail nog steeds te veel als een bedrijf en te weinig als een publieke dienstverlener; dat moet meer in evenwicht zijn. Als de minister ProRail in zijn huidige vorm beter gaat aansturen, willen wij daar vooralsnog mee uit de voeten kunnen. Daarbij is het niet van belang hoe je het juridisch regelt, maar wij zullen de minister scherp houden, zoals wij altijd doen, opdat dit daadwerkelijk gaat gebeuren.

Dan de twee punten waar ik een motie over heb. Het eerste punt betreft informatievoorziening. Ik vind dat er nog steeds te veel klachten zijn van mensen die ook informatie willen hebben. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de reisinformatie van de NS voor anderen van groot belang is;

verzoekt de regering, via de vervoersconcessie te regelen dat de NS verplicht al haar reisinformatie aan anderen, zoals bijvoorbeeld reisplanners en andere vervoerders, beschikbaar dient te stellen en de reisinformatie bij calamiteiten en verstoringen te verbeteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 4 (31843).

De heer **Roemer** (SP): Een van de redenen voor de schorsing was dat ik even wilde nagaan hoe ik op de juiste manier kon formuleren dat wij een uitbreiding van het nachtnet met meer garanties mogelijk willen maken, terwijl de Kamer daarover wat meer zeggenschap krijgt. Ik ben het met de minister eens dat je geen ongebreidelde uitbreiding moet nastreven. Het moet reëel zijn, maar hoe formuleer je dat nou? Ik kies dan toch voor de veiligste route, in de hoop dat ik daar geen spijt van krijg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, de huidige verbindingen van het nachtnet toe te voegen aan de vervoersconcessie en deze stapsgewijs uit te breiden met nieuwe verbindingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Roemer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 5 (31843).

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij hebben met de minister gediscussieerd over de tarieven en de mogelijkheid om de tarieven te gebruiken om meer mensen naar het spoor te lokken. Ik wil de minister toch nog eens op onze plannen wijzen, bijvoorbeeld op het voorstel om 50% reductie toe te passen op reizen buiten de spits en op trajectkaarten. Wil de minister die niet toch nog eens in overweging nemen?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. In tegenstelling tot de heer Roemer is de VVD-fractie natuurlijk zeer tevreden dat liberalisering en marktwerking voor het regionale vervoer, de treinen, eigenlijk door iedereen worden toegejuicht. Het gaat veel beter dan vroeger door een overheidsmonopolist. De poging van de SP-fractie om daar een procentje van terug te draaien wordt door niemand gesteund. Daar zijn wij heel blij mee.

Ik ben ongelukkig met het feit dat de minister het aandeelhouderschap van ProRail niet in andere handen wil laten overgaan, zelfs niet in die van zijn collega van Financiën. Het is toch wat met deze coalitie.

Ik begrijp het steekproefsgewijs controleren van een eventueel taalprobleem, maar ik vind dat niet echt voldoende, dus ik ga dat wel kritisch volgen. Ik heb op één vraag geen antwoord gekregen, namelijk de eventuele invoering in 2010 van een schaarsteheffing door ProRail. Wij willen dat goed met schaarste wordt omgegaan en dat deze zo veel mogelijk wordt tegengegaan, maar een extra heffing zien wij niet zitten. Verder ben ik zeer tevreden met de toezegging dat er genuanceerder wordt gekeken naar personenvervoer versus goederenvervoer. Daar was de minister duidelijk over. Voor de zomer komt er een AMvB over het systeem van overbelastverklaringen. Dat vinden wij prima. Ik vind het oké dat een voorstel wordt voorgelegd aan de Kamer over het overgaan van de infrastructuur van ProRail naar Domeinen. Wij hebben daarover zorgen, maar die kunnen dan worden weggenomen.

Ik ben blij dat door de minister in principe is besloten om onderhands te gaan aanbesteden voor het hoofdrailnet, want dat wilde de VVD ook. Dat is geen blind onderhands aanbesteden, want er wordt zeer kritisch gekeken naar de voorwaarden. Er wordt ook gekeken of er aan de randen van het net misschien nog wat meer regionaal kan gebeuren. De SP-fractie wordt elke keer weer ongerust, maar haar lijn van alles weer centraal regelen vindt gelukkig nog maar weinig steun. Wij vinden dat

prima. Ik ben daar tevreden over. Die enkele wens die ik had, zie ik toch niet gerealiseerd worden door een Kamermeerderheid, dus daarom dien ik geen moties in. Ik ben voor 85% à 90% tevreden over de toezeggingen van de minister.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. De kogel is door de kerk en dat is weer iets anders dan een rondje om de kerk, waarover in het verleden veel gedoe is geweest. Bij de NS kan de vlag uit, want die concessie gaat er natuurlijk gewoon komen. Ik had een motie voorbereid, waarin de regering wordt verzocht om voor eind dit jaar beleidsvoornemens te formuleren om die onderhandse aanbesteding mogelijk te maken. Wat is er nu leuker dan dat je motie al wordt uitgevoerd voordat je deze hebt ingediend? Dat lijkt mij fijn zaken doen.

Het lijkt onderhands ingestoken, maar dat betekent niet dat GroenLinks of andere partijen de handen er nu vanaf trekken. De minister heeft heel helder aangegeven dat bij allerlei zaken nog een stevige vinger in de pap wordt gehouden, zoals punctualiteit, aansturing, reizigersaantallen, -informatie en -groei. Om de CDA-fractie die eer te gunnen, het is een elegante oplossing dat zij daar bovenop zitten, maar dat geldt ook voor de fractie van GroenLinks. Het is wel van belang om dit nauwkeurig in de gaten te houden. De vlag kan uit bij de NS, maar als zij het verklooiën zitten wij hier snel genoeg weer, dat zullen zij ook begrijpen. Het lijkt mij een uitdaging om nu al op een voortvarende manier aan de slag te gaan met die frequenties, de capaciteit en de kwaliteit.

Tot slot heb ik nog twee moties, omdat ik niet helemaal zeker ben of de minister en ik elkaar goed hebben begrepen. Hij kan deze natuurlijk gewoon overnemen, dan trek ik ze net zo vlot weer in. Mijn eerste motie betreft de regio. Ik heb in eerste termijn gezegd dat ik toch een en ander in de Spoorwegwet wil vastleggen. Het is mij niet helemaal duidelijk of wij wel op één spoor zitten. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er bij decentrale overheden vaak meer ambities en plannen bestaan om het gebruik van het spoor te bevorderen dan NS en/of ProRail willen of kunnen faciliteren;

constaterende dat de positie van decentrale overheden ten opzichte van de spoorsector zwak is als er verschil van mening bestaat over de haalbaarheid van een plan;

verzoekt de regering, in de Spoorwegwet vast te leggen dat de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van punten die door regio's in bestuurlijke spooroverleggen zijn ingebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 6 (31843).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Tot slot: de minister heeft diverse keren "geen fratsen" opgevoerd. Dat spreekt de GroenLinks-fractie aan. Maar je moet natuurlijk ook wel op de kleintjes blijven letten. Ik zou toch een soort bonusregeling willen als het gaat om de reizigers, want het is mij toch niet helemaal duidelijk hoe dat nou precies zit. De minister heeft daar wel een aantal woorden over gezegd, maar ik ben er niet zeker van of wij elkaar wel goed hebben verstaan.

De heer **Aptroot** (VVD): Mevrouw Van Gent, een bonusregeling is van die andere kruidenier. U haalt het dus door elkaar!

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mijnheer Aptroot, ik weet dat "geen fratsen" van C1000 is. U denkt altijd dat wij ons niet in het bedrijfsleven verdiepen. Op de kleintjes blijven letten en de zogenoemde bonusregeling horen inderdaad bij Albert Heijn. Misschien kunt u er nog een paar van de Jumbo et cetera noemen? Voorzitter. Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op het spoor geen toezichthouder bestaat die geschillen tussen reizigers en vervoersbedrijven kan beslechten;

overwegende dat het wenselijk is dat reizigersbelangen beter verankerd worden om hen te beschermen tegen de monopolist waar zij per definitie klant van zijn;

verzoekt de regering, extra wettelijke bevoegdheden voor de vervoerskamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit te ontwikkelen, zodat deze kan functioneren als een toezichthouder op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 7 (31843).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Tot zover. Als wij het hierover ook eens kunnen worden, dan wordt het toch nog een jolige middag.

De **voorzitter**: Dat zal blijken in de reactie van de minister. Mevrouw Van Gent, de minister zegt net dat u natuurlijk al een prettige middag had. Ik schors de vergadering tot 16.15 uur. Dan kan de minister rustig lezen, want het kopiëren is nog niet klaar.

De vergadering wordt van 16.05 uur tot 16.15 uur geschorst.

De **voorzitter**: Omdat de moties er nu nog niet zijn, begint de minister met de nog openstaande vragen. Daarna komen de moties aan de orde.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik heb een opmerking over een punt dat bij iedereen naar voren kwam, namelijk de onderhandse gunning. Het beleidsvoornemen komt dit najaar. Ik kom weer bij de heer Mastwijk uit. Ik hoor hier iedereen zeggen dat wij wel de tijd moeten gebruiken om de druk maximaal te maken voordat wij definitief gaan gunnen volgend jaar. Dat is het dubbele signaal dat ik hier vandaag oppik. Enerzijds zijn er het beleidsvoornemen tot gunning eind dit jaar en de gunning volgend jaar. Tussen nu en dan moet de tijd maximaal gebruikt worden om tot optimale prestatieafspraken met de NS te komen. Anderzijds moeten definitief de keuzes gemaakt worden naar aanleiding van het onderzoek naar hoe moet worden omgegaan met de randen van het net. Dit lijkt mij een goede lijn. Dan creëren wij wel een stuk zekerheid, maar maken wij de druk tussen nu en dan wel maximaal groot. Dat is alleen maar in het belang van het openbaar vervoer.

Er waren nog een paar andere vragen die openstonden. Allereerst sprak de heer Aptroot over de schaarsteheffing. Ik ben het met hem eens dat men dat soort heffingen in de praktijk zo weinig mogelijk zou moeten willen gebruiken. De schaarsteheffing zelf is op grond van de wet en de Europese richtlijn een mogelijkheid. Tot op heden is er echter geen gebruik van gemaakt. Ik waardeer de opmerking van de heer Aptroot in die zin dat de schaarsteheffing meer een stok achter de deur is waarvan je hoopt dat hij zo dreigend is dat je hem in de praktijk niet hoeft te gebruiken. Positief gezegd: je hoopt dat de partijen zelf in staat zijn om zonder ultieme conflicten en dus zonder een schaarsteheffing deze zaak op te lossen. Tot nu toe is dat goed gedaan. Ik steun dus de oproep van de heer Aptroot in die zin. Ik vind dus ook dat men die heffing in de praktijk zo weinig mogelijk zou moeten willen gebruiken. Als het echt nodig is, als ultimum remedium, is deze schaarsteheffing wel een onderdeel van het instrumentarium.

Ik heb in mijn eerste termijn voorverwezen naar het Aanvalsplan Reisinformatie. Ik heb daarbij echter kort door de bocht gepraat. Het gaat natuurlijk om het debat over het Aanvalsplan Reisinformatie, waarin dat nader gewisseld zal worden. Het Aanvalsplan zelf heeft de Kamer immers rond het zomerreces bereikt. Ik heb mij daarbij dus versproken, waarvoor excuus. De discussies op tal van punten gaan verder. Dat klopt. De discussies over de prestaties van de NS, de randen van het net en de toezichthouder zullen allemaal terugkomen. Dit is een debat in een rij van vele. Nogmaals, ik hoor de leden van de Kamer allemaal zeggen dat zij willen dat wij stevig beetpakken qua prestaties. Die mening delen wij vandaag met elkaar. Ik kijk of intussen de moties zijn rondgedeeld. Anders babbel ik nog een of twee minuten verder en probeer tijd te rekken. Ik drink even mijn kibbouillon. Op mijn leeftijd gaat het spreken wat rustiger; ik neem wat langer de tijd.

De **voorzitter**: De heer Roemer wil ook nog een vraag stellen.

De heer **Roemer** (SP): De minister kan het nog even hebben over de tarieven.

Minister **Eurlings**: De heer Roemer stelde nog een vraag over de tarieven. Ik heb deze vraag in algemene zin al beantwoord. Volgens onze tarieven zijn wij nog wel degelijk concurrerend. Het gebruik is toegenomen en de

tevredenheid van de klanten ook. Het komt de heer Roemer toe dat de SP er volgens haar plan veel verder in wil gaan. Als het aan de SP lag, zouden de tarieven zeker buiten de spits nog een stuk lager zijn. Ik heb wel gezegd dat dit ook een financiële afweging is. Wij hebben in onze begroting niet het geld om in die zin de tarieven te drukken. Wij gaan namelijk uit van het systeem dat er geen subsidie van exploitatie plaatsvindt. Op dat punt maakt de SP dus een andere keuze. Dat komt de SP toe, maar dat kost ook behoorlijk wat geld. Dat geld hebben we niet. Althans, het extra geld dat wij hebben, die 4,5 mld., steken wij in extra treinen en in een hogere frequentie. Dat is gewoon een verschil van inzicht.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt net als de vorige keer – volgens mij heb ik daar toen ook al op gereageerd – dat zelfs de desbetreffende deskundigen zeggen dat dit hooguit bij de start het geval zal zijn, maar zo'n maatregel levert per definitie zo veel meer reizigers op dat dit zich heel snel zelf betaalt. Ik vraag de minister dus toch nog eens om dat fenomeen te onderzoeken om te bekijken of dit inderdaad hard gemaakt kan worden, want dat geeft dan een ander perspectief in de discussie.

Minister **Eurlings**: De onderzoeken die wij hebben, wijzen dat niet uit. Sterker nog, de NS heeft zelf bij een groei van het aantal reizigers de meeropbrengsten nodig om de extra investeringen te kunnen doen. Het staat de NS vrij om met kortingsacties buiten de spits meer mensen in de daluren te laten rijden. Dat doet de NS ook. Het valt echter buiten het huidige kader dat de overheid een aantal jaar extra subsidie verstrekt voor die categorie reizigers, in de hoop dat het extra subsidiëren op een gegeven moment niet meer nodig is. Die discussie hebben wij eerder gehad. U hebt gewoon een iets ander beeld van de wijze waarop omgegaan moet worden met het spoor dan het kabinet.

De heer **Roemer** (SP): Wij hebben de moties niet, maar ik wil graag de feiten laten spreken. Als er een andere politieke afweging wordt gemaakt, dan wordt er een andere politieke afweging gemaakt. Ook bij de NS heeft men echter destijds, toen wij dat voorstel maakten, niet uitgesloten dat een en ander in een heel korte periode terug te verdienen is. Met name omdat het buiten de spits is, is het des te interessanter, omdat het niet meer materieel zal kosten. Sterker nog, heel veel mensen die nu in de spits rijden, rijden dan buiten de spits. Dat zijn allemaal voordelen. De minister zegt dat hun eigen onderzoeken dat niet uitwijzen. Ik krijg die dan graag toegezonden. Ik hoop dat de minister hierop serieuzer wil ingaan, omdat dit echt kansen biedt.

Minister **Eurlings**: Ik zou mij dan liever concentreren op uw onderzoek, dat aangeeft dat het wel zou kunnen. Ik wil er nog best wel een keer met cijfers op reageren. Wij zien het echter niet zo dat het subsidiëren van het openbaar vervoer zo veel meer reizigers oplevert, waardoor het geld zo dik wordt teruggewonnen dat het de extra investeringen die voor meer reizigers moeten worden gedaan, zou rechtvaardigen. Dat geldt buiten de spits iets minder dan in de spits, maar die treinen moeten wel nog rijden buiten de spits. Wij staan er gewoon iets anders tegenover. Die discussie hebben wij met elkaar eerder gehad.

Daarbij komt nog iets anders. De Kamer was eerst ook sowieso tegen prijsverschil buiten de spits en in de spits. Dat kan misschien op een gegeven moment veranderen. Dat weet ik niet. Er zijn mensen bij de NS die vinden dat het spitsnet duurder moet worden. De Kamer heeft zich daar altijd tegen gekeerd. Ik weet niet op welke manier de NS op uw voorstel heeft gereageerd, maar ik wil het graag een keer van de NS horen. Wij hebben echt niet het idee dat het geld op die manier terugverdiend kan worden. Wij zetten dus in op het beheersbaar houden van kosten – wat dat betreft bevinden wij ons wel op hetzelfde speelveld – en op het tegengaan van die gigantische kostensprongen door ProRail. Ik zeg het wat onvriendelijk, maar zo is het niet bedoeld. Daarnaast willen wij ervoor zorgen dat de NS, zonder sterk toenemende kosten voor treinkaartjes, een steeds beter product levert. Daarop zetten wij in. Wij zetten dus niet in op het subsidiëren van de exploitatie. In sommige landen doet men dat wel. Op een gegeven moment was er sprake van gemeenten die gratis openbaar vervoer gingen leveren. Dat wordt nu niet voorgesteld, maar niks is gratis, zeg ik altijd maar. Het moet altijd, linksom of rechtsom, betaald worden.

Ik heb een ultieme poging gedaan, en de heer Roemer heeft dat ook gedaan. Het is een serieus punt, maar daarover verschillen wij gewoon van mening.

De heer **Roemer** (SP): Bij de behandeling van de begroting kom ik erop terug, dus ik hoop dat de minister dit serieus wil onderzoeken.

Minister **Eurlings**: Dat komt vast goed. Wij hebben het onderzoek van de SP nog liggen, dus daarover kunnen wij nader spreken.

Voorzitter. Ik kom nu toe aan de behandeling van de motie-Mastwijk c.s. op stuk nr. 2. Ik ben bereid om deze motie uit te voeren als die wordt aangenomen en zal haar dan zien als ondersteuning van beleid.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dan is de motie hierbij ingetrokken.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk c.s. (31843, nr. 2) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

De heer **Roemer** (SP): De minister had het over "als die wordt aangenomen". Voert hij de motie wel uit?

Minister **Eurlings**: Ik voer de motie echt uit, absoluut. Dan kom ik nu op de motie-Mastwijk/Samsom op stuk nr. 3, waarin de regering wordt verzocht, bij de eerstvolgende gelegenheid in de concessie te regelen dat decentrale overheden die in en rond regionale stations willen investeren, de zekerheid krijgen dat deze investeringen in de tijd gezien rendabel kunnen worden op basis van de verwachte economische levensduur. Het is voor mij nog even de vraag hoe ik die motie moet lezen, want ik wil haar positief bezien. Ik neem niet aan dat hierin staat dat de overheid ineens de exploitatie zou moeten gaan subsidiëren. Ik neem wel aan dat ermee wordt bedoeld dat er voor de concessieperiode voldoende zekerheid moet zijn dat de investering houdbaar kan plaatsvinden. Het moet duidelijk zijn dat er – laat ik het even in mijn woorden zeggen – ondanks het feit dat het station niet onteigend wordt van de NS, men

decentraal de zekerheid heeft dat men zijn investering daar voor de duur van de hele concessieperiode kan doen en de exploitatie ook. Ik neem aan dat men daar de zaak op kan funderen. Ik hoop dat dit bedoeld wordt met de motie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Om die reden heb ik niet het middel in de motie opgenomen, doch slechts het doel. Ik heb niet gesproken over juridische overdracht, over erfpacht, over contracten. Het moet zo zijn dat als een decentrale overheid bereid is om substantieel in een station te investeren, die investering tot wasdom kan komen. Daarom heb ik het over economische levensduur. Het maakt mij niet uit hoe u het gaat regelen. Ik vind het prima, als u het maar regelt.

Minister **Eurlings**: Precies. Het gaat er dus om dat men zeker weet dat men voor de hele duur die investering kan doen en dat die tot wasdom kan komen. Het gaat er dus niet om dat ik moet garanderen dat het rendabel is, want dat hangt natuurlijk ook gewoon af van de business en de hele propositie. Je kunt iets heel onrendabels opzetten of iets heel rendabels, maar er moet zekerheid zijn over de periode. Als ik tien of vijftien jaar concessie verleen als provincie, dan wil ik ook zeker weten dat ik mijn exploitatie kan blijven doen voor de hele duur van die concessie. Dat is wat u bedoelt te zeggen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Dat is helder. Nu de minister zo duidelijk is geweest, trek ik ook deze motie namens collega Samsom in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Mastwijk/Samsom (31843, nr. 3) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: Ik dank daarvoor. Dan is het dus ook beleid dat ik in deze zin zal uitvoeren. De motie van de heer Roemer bevat de overweging dat reisinformatie van groot belang is en in het dictum word ik verzocht om te regelen dat de NS verplichte informatie beschikbaar stelt aan bijvoorbeeld reisplanners en andere vervoerders. Als de heer Roemer me dat toestaat, wil ik deze motie kenschetsen als ondersteuning van staand beleid en haar overnemen.

De heer **Roemer** (SP): Als u haar overneemt, breng ik haar niet in stemming.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Roemer (31843, nr. 4) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Eurlings**: De volgende motie ligt wat moeilijker. Ik waardeer zeer de poging van de heer Roemer om de motie op een voorzichtige manier te formuleren. Ik wil nog even terug naar de discussie over het nachtnet. Wat is de manier waarop we het tot nu toe geregeld hebben? We hebben een experimenteerartikel in de concessie staan. Die zet dus de deur wagenwijd open voor het kunnen realiseren van het nachtnet. Wat is nu van belang? Als je partijen wilt bewegen om dat te gaan doen, zonder dat je zelf een hoofdprijs betaalt en de zaak vet gaat subsidiëren – wat ik niemand van u heb horen zeggen, want dat zou megageld kosten – als je partijen zover wilt brengen dat zij het risico nemen om het te

proberen, dan is er één positief bedoeld iets wat heel negatief kan uitwerken. Als wij vinden dat we het moeten vastpinnen, zal de neiging van de NS om ergens te gaan experimenteren behoorlijk afnemen. Als immers na een paar jaar blijkt dat het echt niet werkt – het zou immers zomaar kunnen dat de jongeren uit Valkenburg in Valkenburg uitgaan en niet in Maastricht en dus ook niet de nachttrein terug nemen – dan moet de vervoerder eronderuit kunnen. Daarom vind ik de regeling van nu, waarin je zegt: we gaan experimenteren, na drie jaar evalueren we en dan gaan we kijken of we ermee doorgaan, handiger dan het direct vastpinnen in de concessie. Dan zou dus de bereidwilligheid van de vervoerder om het te gaan doen, behoorlijk afnemen. Immers, als het niet werkt, dan zit je eraan vast. Ik heb zojuist nog ruggespraak laten plaatsvinden, omdat ik de positieve notie die de heer Roemer altijd heeft van nachttreinen echt waardeer. Dus ik heb het nogmaals laten checken, maar dit is het signaal dat heel stevig terugkomt, ook vanuit de NS. Als je dus niet wilt komen in een situatie waarin het Rijk zelf stevig de exploitatie moet gaan subsidiëren, maar waarin de NS toch anderen wil meekrijgen om het te doen, dan vind ik die experimenteerregel met een vaste evaluatie na drie jaar gewoon de betere lijn. Vandaar dat ik de aanneming van deze motie moet ontraden, maar ik zeg de Kamer wel toe dat wij elk jaar nadrukkelijk zullen evalueren hoe het met het nachtnet staat. Ik nodig u, mijnheer Roemer, ook uit om te komen met nieuwe initiatieven als u die vindt. Ik zal daar met gezwinde spoed achteraan gaan. Ik neem dus ook de opmerking mee die u eerder in dit debat hebt gemaakt. Die hield in dat u vindt dat het allemaal wat traag ging. Ik zal eens kijken hoe het ervoor staat en waar ik een en ander zelf kan versnellen. Ik ben het namelijk volstrekt eens met uw positieve beoordeling van nachttreinen. Het is ook voor de verkeersveiligheid zeer goed dat jongeren niet in de verleiding komen om 's avonds laat of 's nachts, ook al is er een Bob, met de auto naar huis te gaan. Het is dan heel goed als er nog een trein rijdt. Wat dat betreft waardeer ik uw insteek zeer.

De heer **Roemer** (SP): Dank voor de lovende woorden, maar ik heb daar niet zo veel aan. Daar waar wij in de aansturing steeds proberen om de boel scherp en strak te houden en een en ander op hoog niveau te brengen om daadwerkelijk tot resultaat te komen, laat de minister het op dit punt echt lopen. Wij hebben dit heel voorzichtig geformuleerd en ik vind dat er sprake is van een slappe hap als wij het op de huidige manier blijven doen.

Minister **Eurlings**: Ondanks dat ik geen garantie geef wat het resultaat betreft, wil ik nog eens kijken of wij tot een modus kunnen komen nadat het experiment een aantal jaren heeft gewerkt en wij met de partijen echt constateren dat het goed loopt. Misschien kunnen wij het op dat moment op de een of andere manier meer vastleggen, opdat het nachtnet blijft bestaan. Ik weet nog niet precies op welk moment ik daarop terug kan komen, want ik wil hiermee echt zorgvuldig omgaan. Ik zeg nogmaals dat het niet mijn bedoeling is om in de concessie vast te pinnen dat men lijnen moet rijden. Ik zeg nogmaals dat ik zal nagaan of, als na drie jaar uit de evaluatie blijkt dat een nachtnet goed werkt, het mogelijk is om met een ontheffing van de vereisten van minimale bediening meer structureel afspraken te maken, opdat

het blijft bestaan. Op die manier wil ik het oppakken. Ik wil het dus niet op die manier in de concessie opnemen, zoals dat in de motie staat. Daaraan zitten naar mijn idee namelijk veel nadelen vast. Dat neemt niet weg dat ik echt positief van zin ben en dat ik met de partijen zal kijken of wij extra zekerheid kunnen geven. Ik zeg nogmaals dat ik nog niet weet hoeveel tijd ik daarvoor nodig heb, want ik moet in overleg treden om na te gaan of dat kan. Ik wil daarop terugkomen zodra dat duidelijk is. Ik hoop dat zo snel als het kan te doen. Dat is dus een iets andere lijn dan die in de motie. Ik zeg nogmaals dat ik daarvoor niet kies omdat ik slecht van zin ben. Integendeel, maar als ik een en ander in de concessie opneem overeenkomstig datgene wat in de motie staat, kan dat heel snel een tegengesteld effect hebben, namelijk dat men zich niet meer wil branden aan zo'n nachtnet. Dan hangt men daaraan immers altijd vast. Dat heeft dus geen zin. Als wij nadere afspraken maken, moet op z'n minst uit de evaluatie blijken dat het nachtnet in de praktijk echt goed gewerkt heeft. Misschien wilt u hierover op een later moment een uitspraak doen, maar dat laat ik aan u over. Ik kom er dus sowieso op terug, maar wel op een iets andere manier.

Ik kom op de motie-Van Gent waarin zij de regering verzoekt, in de Spoorwegwet vast te leggen dat de spoorsector niet zonder verantwoording kan afwijken van punten die door de regio's zijn ingebracht. Als mevrouw Van Gent onder de spoorsector ook de minister verstaat en als zij bedoelt dat hij de persoon is die als eerste moet worden aangesproken op het functioneren van het totale systeem, kan ik die motie zien als ondersteuning van het beleid. Er worden adviestafels ingesteld en ik heb de Kamer gemeld wat er wordt gedaan ter versterking van de positie van de regio's. Mocht een regio met iets komen, dan wordt daarop gereageerd. Als ik de Kamer aangeef wat mijn beoordeling is van het Beheeren Vervoerplan, meld ik daarbij natuurlijk ook wat die adviestafels daarvan zeggen en hoe de regio daar tegenover staat. Dat maakt onderdeel uit van mijn verantwoording tegenover de Kamer. De positie van de regio ter zake zal expliciet een rol spelen, ook in de afweging van de Kamer over het oordeel dat ik zelf geveld heb. In die zin worden de regio's inderdaad gehoord. Er wordt dus hoor en wederhoor toegepast. Als iets niet kan, krijgen zij ten minste te horen waarom dat niet mogelijk is. Dan kan de Kamer dat in haar eindafweging meenemen. Zij kan dan de afweging maken of zij dat reëel vindt of niet, of dat de regio misschien toch gelijk heeft ten opzichte van de spoorsector met de minister van Verkeer en Waterstaat als ultimatum, dus als diegene die de knoop moet doorhakken. Als ik de motie zo mag opvatten, beschouw ik haar als ondersteuning van het beleid. Ik zal er mijn uiterste best voor doen dat dit tot zijn recht komt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat klinkt goed. Ik heb nog een kleine vraag, die hieraan gekoppeld is. Wanneer gaat dit systeem in?

Minister **Eurlings**: Ik wil proberen of ik dit door een aanpassing van de concessie al geldend kan laten zijn voor het jaar 2010. Mijn eerste antwoord zou zijn dat de verwerking van de concessie richting 2011 gaat, maar ik wil proberen om de aanpassing zo snel mogelijk rond te hebben, zodat we er volgend jaar al mee kunnen werken.

Het systeem treedt dus zo snel als kan, hopelijk al volgend jaar, in werking. Ik vind dit van belang voor het vertrouwen in de sector. Ik laat dit u nader weten, zodra duidelijk is of het mij lukt om het te versnellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat klinkt allemaal heel goed. Omdat ik er nog over geïnformeerd wordt, houd ik de motie aan. Waarschijnlijk zal ik hem ook intrekken. De minister vindt druk op de ketel altijd belangrijk. Dat vind ik ook. Daarom houd ik de motie nog even boven de markt.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Van Gent stel ik voor, haar motie (31843, nr. 6) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Eurlings**: Ik zie een glimlach op het gezicht van mevrouw Van Gent, wat een positief signaal is. Ik hoop dat ik deze glimlach niet direct laat verdwijnen. Ik heb namelijk nog een motie van haar liggen, over de extra wettelijke bevoegdheden voor de Vervoerkamer van de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Ik weet dat mensen bij de NMa een ander signaal hebben gegeven, maar ik kan zeggen dat de bevoegdheid goed belegd is. Dat is ook te lezen in de schriftelijke beantwoording, in het antwoord op vraag 38. Ik zal dit er even bijpakken. Het antwoord luidt als volgt: "Voor reizigers in het openbaar vervoer (incl. treinreizigers) bestaat er ook een weg voor onafhankelijke geschillenbeslechting. Artikel 12 van de Wet Personenvervoer 2000 bepaalt dat elke vervoerder aangesloten moet zijn bij een geschillencommissie. In de praktijk is dat de Geschillencommissie OV. Elke reiziger die een geschil heeft met een vervoerder, kan dit ter beslechting voorleggen aan deze commissie." Deze informatie staat op www.geschillencommissie.nl. Uit de evaluatie komen geen signalen naar voren dat het niet goed loopt. Integendeel, ik stel de Kamer voor om te wachten op ervaringen met de passagiersrechtenverordening, waar de Inspectie Verkeer en Waterstaat toezicht op houdt. Als de eerste ervaringen bekend zijn, zal ik ook zelf terugkomen op deze vraag en zal ik bekijken of het nog steeds goed functioneert en of de inspectie haar taak qua verordening adequaat vervult. Maar ik heb op dit moment geen signalen dat het niet goed zou lopen. Dat komt ook niet uit de onafhankelijke evaluatie naar voren. Met de geschillencommissie en met de inspectie zit het er goed in. Misschien kan mevrouw Van Gent ook deze motie aanhouden en kunnen we afspreken dat we erop terugkomen. De motie is op dit moment niet zo opportuun.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Misschien vindt u de motie niet opportuun, maar wel relevant. Dat blijkt ook wel uit uw antwoord. Maar wanneer kunnen wij de informatie over de passagiersrechtenverordening verwachten? Ik kan een motie maximaal twee maanden aanhouden. Ik wil dus even helderheid hebben over de tijd.

Minister **Eurlings**: Ik krijg van de directeur Spoor door dat de Europese Commissie eerder heeft aangegeven er snel mee te komen. Nu lijkt het toch enigszins te vertragen. Wij zijn natuurlijk afhankelijk van de Europese Commissie, waardoor het begin volgend jaar lijkt te

worden. Ik wil mevrouw Van Gent daar nader over berichten zodra het duidelijker is. Ik wil ook in Brussel wel navraag doen naar het laatste inzicht. Ik heb meer dan zes jaar in de Kamer gezeten. Ik weet dat een motie zomaar opnieuw is ingediend. Dus, ook als we over de twee maanden heen gaan, zal de druk van mevrouw Van Gent groot blijven. Ik zal de komende week nader informeren over het laatste inzicht in de planning ter zake.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als de minister mij vóór de stemmingen informeert, kan ik mijn afweging maken.

Minister **Eurlings**: Dat is bij dezen toegezegd.

De **voorzitter**: Over motie op stuk nr. 7 komt nog een stuk informatie van de minister.

Minister **Eurlings**: Wanneer zijn de stemmingen? Niet morgen, toch?

De **voorzitter**: De stemmingen zijn aanstaande donderdag. We stemmen dan in elk geval over de motie van de heer Roemer op stuk nr. 5. Mevrouw Van Gent beraadt zich over haar motie op stuk nr. 7. De motie op stuk nr. 6 is aangehouden. De moties op stuk nrs. 2, 3 en 4 zijn ingetrokken.

We zijn gekomen aan het einde van dit notaoverleg. Ik dank de collega's voor hun inbreng. Ik dank ook de minister en zijn medewerkers, iedereen op de tribune en degenen die thuis hebben geluisterd en gekeken.

Toezeggingen

- Begin 2010 zal de minister de Kamer nader informeren over de mogelijkheden om de afspraken en prestaties van NS en ProRail ten aanzien van de gewenste reizigersgroei, transparanter te maken.
- De Kamer zal voor het begin van 2010 nader worden geïnformeerd over de mogelijkheden van het toevoegen van de indicator reizigersaantallen aan het Vervoerplan en de differentiatie daarvan naar regio.
- Ten tijde van de behandeling van de begroting voor 2010 zal de Kamer nader worden geïnformeerd over de door de NS te betalen concessieprijs.
- Voor eind 2009 zal de minister een beleidsvoornemen doen toekomen aan de Kamer ten aanzien van de vervoersconcessie vanaf 2015.
- Alvorens de juridische eigendom van het spoor wordt overgedragen aan de Staat, zal de Kamer worden geïnformeerd over de afspraken met ProRail en de Dienst Domeinen.
- De Algemene Maatregel van Bestuur Capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur zal nog voor het zomerreces bij de Kamer worden voorgehangen.
- De minister zal de Kamer zo spoedig mogelijk, verbonden aan de evaluatie van het nachtnet, een nadere reactie op de motie-Roemer (31843, nr. 5) doen toekomen.
- De minister zal de Kamer een nadere, schriftelijke reactie op de motie-Van Gent (31843, nr. 7) doen toekomen.

Sluiting 16.40 uur.