

Vergaderjaar 2012–2013

33 546

EU-voorstel: Het vierde spoorpakket COM (2013) 25

Nr. 9

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 april 2013

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 7 maart 2013 overleg gevoerd met staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **het voorstel van de Europese Unie houdende het vierde spoorpakket COM (2013) 25, Engelstalige versie d.d. 30 januari 2013;**
- **de brief van de minister van Buitenlandse Zaken d.d. 1 maart 2013 houdende de fiche vierde spoorpakket (33 546, nr. 3).**

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

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Knops

De waarnemend griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Neppérus
Griffier: Israël

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Hoogland, Neppérus, De Rouwe, Van Tongeren, Van Veldhoven

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

Aanvang 14.30 uur

De **voorzitter**: Goedemiddag. Ik open dit algemeen overleg over het behandelvoorbehoud vierde EU-spoorpakket. Ik heet de staatssecretaris en haar ondersteuning van harte welkom, evenals de mensen op de tribune. Inmiddels tel ik zes woordvoerders. Ik stel een spreektijd van drie minuten voor en één interruptie in twee etappes per persoon. Dan kunnen wij nog een tweede termijn houden. Ik denk namelijk dat die van belang is bij dit onderwerp. Wij zullen uiteindelijk hier moeten concluderen of het bestaande behandelvoorbehoud al dan niet wordt opgeheven. Mocht het komen tot een VAO, dan zal het tot dan duren. Deze commissie – ik ben slechts een gelegenheidsbezoekster – moet echter wel een conclusie trekken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. De Partij van de Arbeid is ongerust over de voorliggende plannen in het kader van het vierde spoorpakket van de Europese Unie. Het voorstel bestaat uit zes verschillende onderdelen. Graag komen wij bij het impactassessment erachter wat daarvan de precieze impact voor Nederland is. Er is een behandelvoorbehoud op geplaatst, dus op dit moment kunnen wij geen besluiten nemen. Wij wachten de beoordeling van de impact nu nog even af. Wij maken daarvoor echter op één onderdeel een uitzondering, namelijk op de verordening personenvervoer markt. Die verordening heeft directe invloed op het Nederlandse spoorverkeer, want die zorgt ervoor dat wij ons hoofdrailnet moeten opknippen in drie delen. Wat ons betreft is dat slecht voor de reiziger en slecht voor de prijzen in het ov. Het Verenigd Koninkrijk is een voorbeeld hiervan. Het is ook slecht voor het spoor, omdat dit zal leiden tot allerlei ruzies tussen vervoerders onderling en niet tot een goed en vloeiend rijdende trein waar de reiziger kan in- en uitstappen zonder enige sores. Volgens ons is het spoor namelijk een publieke dienst.

Het belangrijkste bezwaar tegen deze verordening is niet alleen van inhoudelijke aard. Wij vinden namelijk ook dat de keuzevrijheid om het spoor aan te besteden bij landen zelf moet liggen. Dat hebben wij in de grote steden ook zo geregeld. Die kunnen ervoor kiezen of ze een concessie aanbesteden of inbesteden. Het gaat ons om die keuzevrijheid. Kies je ervoor om, zoals wij dat willen, het hoofdrailnet in de handen van NS te houden, of kies je ervoor om het hoofdrailnet op te knippen? Daar zullen andere partijen ongetwijfeld voor kiezen. Wij kunnen die keuze prima zelf maken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit is een pleidooi voor keuzevrijheid voor de landen. Waarom is de PvdA een groot voorstander van keuzevrijheid op dat vlak en niet voor keuzevrijheid voor de reiziger?

De heer **Hoogland** (PvdA): Daar zijn wij niet voor, omdat er helemaal geen keuzevrijheid voor de reiziger is. Het spoor is namelijk geen markt. Alleen in een markt kan er sprake zijn van keuzevrijheid.

De heer **De Rouwe** (CDA): De keuzevrijheid hier wordt juist ingeperkt door de PvdA, doordat zij zegt dat het één markt moet zijn. Dit is een

beetje een dubbelhartig pleidooi. Eerst roept de heer Hoogland met met heel veel bravoure dat er keuzevrijheid voor landen moet zijn, maar vervolgens mag er geen keuzevrijheid voor de consument zijn. Dat is juist hetgeen wat de Partij van de Arbeid stelselmatig tegenhoudt, zowel in de grote steden als in de provincie. Kan de heer Hoogland in dezen een consistente lijn proberen aan te houden, zodat ik dit kan begrijpen? Is hij voor keuzevrijheid of niet?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik raad de heer De Rouwe aan om naar Engeland te gaan waar mensen keuzevrijheid hebben en daar te vragen of die goed bevalt. Ik weet het antwoord al. Die keuzevrijheid slaat nergens op. In Nederland moeten wij gewoon goed openbaar vervoer hebben voor de reiziger om van A naar B te komen, van Rotterdam naar Hengelo, zonder gedoe met verschillende vervoerders, verschillende kaartjes, verschillende tarieven en allerlei ingewikkeld dienstregelingen die niet op elkaar aansluiten.

De **voorzitter**: Gaat u verder, mijnheer Hoogland. U hebt nog een minuut.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wij laten daarom graag een VAO aanvragen waarin wij in ieder geval een voorstel willen doen om de keuzevrijheid voor het railvervoer in Nederland zelf te behouden. Dit moet ook zo zijn voor andere landen. Met dit voorstel reiken wij een gele kaart uit op dit onderdeel. Het gaat namelijk om de soevereiniteit van ons land en om de keuze om ons railvervoer aan te besteden, maar andere partijen zullen wellicht willen liberaliseren. Daarvoor hebben wij een voorstel. Wij hebben een heel mooie motie geformuleerd waarin wij de voorzitter van de Kamer oproepen om een postzegel en een envelop te kopen en de brief die wij opstellen, daarin te doen, te posten in een mooie brievenbus van TNT en naar de heer Kallas in Brussel te sturen. Wij willen elke partij de gelegenheid geven om in die brief haar eigen argumenten in te brengen waarom zij tegen dit voorstel is, namelijk ofwel vanwege de keuze om te liberaliseren ofwel vanwege de keuze om het in te besteden.

De heer **De Graaf** (PVV): Excuseer, voorzitter, voor mijn stem; het ligt aan mijn verkoudheid. De heer Hoogland houdt een gloedvol betoog dat zeker ook past in het straatje van de Partij voor de Vrijheid. Hij zegt aan het eind dat de soevereiniteit behouden moet blijven. Kan ik er dan ook van uitgaan dat de PvdA samen met ons in de Kamer op zal trekken voor het behoud van de soevereiniteit van Nederland, ook op allerlei andere gebieden waarop de Europese Unie aan onze soevereiniteit tornt?

De heer **Hoogland** (PvdA): De PVV kan altijd op de Partij van de Arbeid rekenen. Het debat over Europa vindt op dit moment plaats, maar dat moet de heer De Graaf voeren waar het thuishoort en dus niet in dit overleg van de vaste commissie van Infrastructuur en Milieu waarin het nu alleen over dit spoorpakket gaat. Ik denk dat de visie over Europa van onze partijen uiteenloopt. Dat zal de heer De Graaf niet verbazen. Die discussie moeten wij nu echter niet voeren. Nu gaat het om het belang van de reiziger die graag gewoon met de trein wil blijven reizen, zonder dat hij geconfronteerd wordt met ruziënde spoorbedrijven. Daar heeft de reiziger namelijk niets aan. Wij moeten niet gedwongen worden om ons spoor te verpatsen zonder dat dit echt iets oplevert voor de reiziger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Heeft de Partij van de Arbeid zo weinig vertrouwen in de eigen staatssecretaris dat ze buiten de staatssecretaris om in Brussel wil laten weten hoe de gedachten in het Nederlandse parlement zijn?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik dank voor de gelegenheid om dit nog even toe te lichten. Het Europees Parlement heeft een eigenstandige positie. Het kabinet heeft een eigenstandige positie richting de Transportraad en het parlement, waarvan wij hier allen deel uitmaken, heeft een eigenstandige positie. Het is daarom goed dat wij nu de kans hebben om onze mening over het spoorpakket te geven. Dat is goed, omdat de verordening direct ingrijpt in Nederland. Het parlement moet daar iets over te zeggen hebben. De partij van mevrouw Van Veldhoven is ook voorstander van de procedure die wij hiervoor hebben, namelijk dat het parlement in Brussel kenbaar maakt wat het daarvan vindt. Dat doen wij nu.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Met alle respect, de verhouding tussen de Raad, waarin Nederland als lidstaat vertegenwoordigd is, en het Europees Parlement is natuurlijk wel heel anders als die tussen het nationale parlement en de Europese Commissie. Wij zijn geen direct onderdeel van de onderhandelingen. Wij hebben daarvoor onze vertegenwoordiger in de Raad. Natuurlijk staat het iedereen vrij om verder een standpunt kenbaar te maken. Het is echter de vraag of dat per se moet via een motie aan de voorzitter. De heer Hoogland had de suggestie ook gewoon kunnen voorleggen aan de leden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Volgens mij is dat precies wat ik doe. Ik leg nu aan u allen de vraag voor of het een goed idee is om een brief te sturen aan Brussel, om kenbaar te maken dat wij de keuzevrijheid – dat woord zal D66 aanspreken – willen houden, net zoals nu in de grote steden. Dat gebeurde op basis van een initiatiefwetsvoorstel waaraan de partij van mevrouw Van Veldhoven meedeed. Daarin werd voorgesteld om de keuze te houden of je het busvervoer aanbesteedt of inbesteedt. Dat geldt nu voor het spoor. Wij willen dat het spoor in Nederlandse handen blijft en dat wij hier de keuze hebben om rijden op het spoor aan de NS te gunnen of die mogelijkheid ook aan andere partijen te geven. Die keuze moeten wij maken. Volgens mij kunnen wij elkaar daarin vinden, want wij zijn allebei voor keuzevrijheid. Wij moeten dit gewoon in Nederland beslissen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Voor ons ligt een ingrijpend voorstel. Dat is niet per definitie slecht. D66 vindt het goed dat wij op Europees niveau kijken naar het spoornetwerk, want noch de trein, noch het denken hoort stil te staan bij de grens. Denkend aan de Fyra, kan ik zeggen dat dit wel eens gebeurt. Een van de problemen bij het zoeken naar een tijdelijke oplossing voor de Fyra was dat er op korte termijn geen locomotieven beschikbaar waren die zowel in Nederland als België kunnen rijden. Kortom, er kan wel wat verbeteren aan de Europese afstemming op het spoor.

Bij de beoordeling van dit pakket, staan wat mij betreft twee vragen centraal. Zijn de voorstellen ten eerste in het belang van de reiziger en het goederenvervoer? Zorgen de plannen voor meer kwaliteit, hoger gebruiksgemak en lagere kosten, zonder te leiden tot hoge administratieve lastenverzwaringen? Wij zullen zeker de nu voorliggende voorstellen voor de aanbesteding van het binnenlandse spoorvervoer kritisch bekijken, mede in relatie tot het volgende punt waarop wij dit pakket zullen beoordelen. Dragen deze voorstellen namelijk ten tweede bij aan een level playing field, waardoor het ene land geen vervoerder uit een ander land kan benadelen of zelfs blokkeren?

De staatssecretaris heeft aangegeven voor de zomer te komen met een impactassessment. Dat lijkt mij cruciaal voor het goed vaststellen van het Nederlandse standpunt. D66 wil dan ook het behandelvoorbehoud behouden, in ieder geval totdat wij in de Kamer hebben gesproken over dat impactassessment. Op dat moment kunnen wij verder beslissen over het al dan niet opheffen daarvan.

Op één punt mag de staatssecretaris volgens D66 al wel een standpunt innemen, namelijk bij de onderhandse gunning van het hoofd railnet, waartoe wij al hebben besloten, tot 2025. In het voorstel staat de einddatum 2022. Het lijkt mij dat de staatssecretaris en de NS op dit punt niet kunnen wachten op de definitieve Europese besluitvorming in verband met het nemen van investeringsbeslissingen. Ze moeten mijns inziens weten of de deadline valt bij 2022 of 2025. Kan de staatssecretaris deze zorg snel onder de aandacht van de Europese Commissie en de collega's brengen?

D66 vindt het van groot belang dat de Kamer goed op de hoogte wordt gehouden over het krachtenveld, al na de eerste gedachteswisselingen. Welke posities nemen de andere landen in? Welke uitzonderingen worden nu al gecreëerd? Een aantal uitzonderingen ligt al vast in de voorstellen. Voeren andere landen ook een impactassessment uit en wat is de timeline daarvan?

Hoe staat het met de eigen tijdslijn? Wanneer wordt over welke onderdelen van dit pakket gesproken en besloten? Ik wil dit graag weten, omdat de behandeling in de Kamer daarbij goed moet aansluiten. Kan de staatssecretaris toezeggen ons een reguliere update over de onderhandelingen, de besluitvormingsmomenten, de conceptstandpunten van de Raad en de eventuele wijzigingen in de voorstellen dan wel in de standpunten van Nederland te sturen? Kan de staatssecretaris ook toezeggen deze informatie ruim op tijd naar de Kamer te sturen, zodat wij er eerst in de Kamer over kunnen spreken voordat er in Brussel een besluit valt? Kan de staatssecretaris ons ook via de geannoteerde agenda van de Transportraad op de hoogte houden van de voortgang van dit zeer belangrijke pakket? Ik neem aan dat de behandeling daarvan enige tijd zal duren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De fractie van de VVD is voorstander van concurrentie op het spoor, omdat dit in onze ogen kwalitatief beter reizigersvervoer kan opleveren. Treinen moeten op tijd rijden. De reiziger moet niet te veel betalen. Dat zijn de uitgangspunten waarop in aanbestedingen de nadruk moet worden gelegd. Als je alleen in Nederland concurrentie op het hoofdspoor zou toelaten, kan Deutsche Bahn hier wel rijden en de NS niet in Duitsland op het hoofdspoor. Wij moeten dus een level playing field in Europa creëren en dat blijft op termijn niet beperkt tot het scheiden van spoor en vervoerder en gelijken certificeren, maar dat geldt dan ook voor de nationale spoormarkten. Waarom zouden wij inderdaad positief zijn over de scheiding van beheerder en vervoerder in het buitenland, als de volgende stap niet zou zijn dat wij concurrentie op het spoor toelaten? Dat zou niet logisch zijn.

Ik kom nu even op de Chinese Muur die er tussen beheerder en vervoerder moet komen. Duitsland heeft ervoor gezorgd dat de spoorbeheerder en -vervoerder één onderneming mag zijn of blijven. Hierdoor is er in het EU-voorstel geen strikte scheiding doorgevoerd tussen spoorbeheerder en -vervoerder. Dit is een vorm van protectionisme van Duitsland, want de Deutsche Bahn is tevens spoorbeheerder. Dankzij de Duitse lobby is het EU-voorstel beperkt gebleven tot het plaatsen van een Chinese Muur tussen beheerder en vervoerder. Dit is een wassen neus. Als er concurrentie op de nationale spoorwegen komt, is het de vraag in hoeverre de Deutsche Bahn ruimte vrijgeeft op het Duitse spoor. Kan de staatssecretaris daarom bij de Transportraad een strikte scheiding bepleiten in plaats van akkoord te gaan met de fictieve scheiding uit het voorstel? De beslissingen die worden genomen, moeten in het Nederlandse belang zijn. Daarom zullen wij dit proces zeer kritisch volgen en ons aansluiten bij het verzoek van mevrouw Van Veldhoven om de deadline vast te leggen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het lijkt alsof mevrouw De Boer aan het eind van een blokje is aangekomen. Graag hoor ik van mijn collega van de VVD hoe zij de aanbesteding op het Nederlandse spoor tot nu toe beoordeelt? Is dat wat de VVD voor ogen heeft bij aanbesteding op het spoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als dit betekent dat, zoals in Noord-Nederland, de kosten die de overheid moet bijdragen aan het laten rijden van treinen dalen van 12 miljoen euro naar 5 miljoen euro en als daardoor de klanttevredenheid stijgt, de kwaliteit van het materieel verbetert en het aantal treinen dat op tijd rijdt daardoor enorm stijgt, dan juicht de VVD concurrentie op het spoor inderdaad van harte toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Mevrouw De Boer noemt geloof ik een paar kleine aanbestedingen, maar de grote olifant in de porseleinkast wordt niet genoemd. Wij hebben recentelijk namelijk uitgebreid gesproken over de Fyra. Ik stel mijn vraag daarom specifiek. Hoe beoordeelt de VVD het aanbestedingsproces rond de Fyra? Is dat zoals de VVD de aanbestedingen wil zien op lange en internationale trajecten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Fyra is precies een voorbeeld van hoe het verkeer kan gaan. Trouwens, dit heeft niets met aanbesteden – of je daar nu voor of tegen bent – in zijn algemeenheid te maken. Dit heeft te maken met de wijze waarop je aanbesteedt en met de eisen die je stelt. Een aantal partijen in deze Kamer verkettert aanbesteden altijd. Je moet goed aanbesteden. Mevrouw Van Tongeren noemt nu precies een voorbeeld waarbij het gegaan is zoals het niet zou moeten. Ik kan daar een voorbeeld tegenoverstellen van de wijze waarop het wel zou moeten.

De **voorzitter**: Mijnheer De Rouwe, u hebt al uw interruptie gehad. Anders krijgen wij straks hooguit een tweede termijn van een losse opmerking. U krijgt straks vijf seconden meer. Dat hebt u hiermee bereikt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat jammer, want ik was zo benieuwd naar de interruptie van de heer De Rouwe. Dat is uitlokking, maar de voorzitter is streng.

In het kader van het behandelvoorbehoud verlangen wij het volgende van de regering: wij willen gedurende de onderhandelingen, en dan niet alleen in de Raad, ook schriftelijk op de hoogte gehouden worden van bewegingen die gevolgen hebben voor Nederland en voor de Nederlandse inzet. Ook willen wij weten wat deze gevolgen zijn en wanneer de onderhandelingen op specifieke punten in de afrondende of beslissende fase zijn. In ieder geval willen wij dit weten bij de volgende individuele punten: de gedelegeerde bevoegdheden aan de Commissie; de maximering van openbaardienstcontracten; het behoud van nationale keuzes en de afspraken over uitzonderingsposities voor individuele lidstaten; de ruimte voor het maken van nationale keuzes ten aanzien van aanbesteding; verhouding en samenwerking tussen infrastructuurbeheerder en vervoerder; de wijze waarop mededinging wordt geregeld, afgesproken en gehandhaafd; aanbestedingsregels en toegangsvoorwaarden tot de markt. Ik zal de staatssecretaris het lijstje straks wel even geven voor het geval zij niet zo snel kon meeschrijven.

Wij verzoeken de staatssecretaris om het concept van het gemeenschappelijk standpunt in de Raad, zowel na een eerste lezing als na een tweede lezing, met een appreciatie naar de Kamer te sturen nog voordat het wordt behandeld in de Raad.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zet bij dezen mijn interruptie in. Hoe vindt mevrouw De Boer dat de liberalisering van het spoor in het Verenigd

Koninkrijk tot nu toe verlopen is? Daar heeft men het gedaan. Wat vindt mevrouw De Boer daarvan?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ken een academische studie waarin staat dat de klanttevredenheid en het rijden op het spoor door die aanbestedingen verbeterd is. Wij zouden daar ter plekke moeten gaan kijken om te verifiëren welk onderzoek juist is. Nogmaals, alle gekheid op een stokje. Tegenover iedere goede aanbesteding kun je een slechte zetten. Je moet het goed doen. In ons land kennen wij ook een vorm van een aanbesteding zoals die niet had gemoeten. Dat is misschien ook in het Verenigd Koninkrijk het geval. Daar staat ook een academische studie tegenover waaruit blijkt dat het daar wel goed is gegaan. Het moet dus goed gebeuren. Gelukkig ken ik voorbeelden van aanbestedingen die goed zijn gegaan, bijvoorbeeld met Arriva in het noorden en Veolia in Limburg. Goed voorbeeld doet goed volgen. Dat is voor mij hoe het zou moeten.

De heer **Hoogland** (PvdA): Wat wil mevrouw De Boer gaan doen als het hier misgaat. Kunnen wij het dan zomaar even terugdraaien?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Met een discussie over «als het misgaat» kan ik eigenlijk helemaal niks. Het gaat mij erom dat de reiziger iets te kiezen heeft en dat de kwaliteit van het reizen op het spoor omhooggaat evenals de punctualiteit en de kwaliteit van het materieel. Wij hebben voorbeelden in Nederland die dat laten zien. Daar ga ik voor, want de reiziger staat bij mij centraal.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Volgens GroenLinks wil de reiziger niet kiezen, maar reizen. Hij wil niet met drie verschillende kaarten van drie verschillende aanbieders moeten jongleren. Het spoor leent zich in de visie van GroenLinks eigenlijk niet voor het spelen van marktje. Op andere gebieden heeft de marktwerking haar zegenrijke werk gedaan, maar op dit gebied niet, met misschien als uitzondering enkele kleine spoorlijntjes die helemaal aan het einde van het net zitten. GroenLinks sluit zich aan bij het voorstel van D66 over het behandelvoorbehoud. Mijn collega Van Veldhoven heeft dat keurig uitgelegd. Het lijkt mij wel heel erg goed om in Europees verband te kijken naar het harmoniseren van veiligheidseisen en certificering, zodat de treinen inderdaad de grens over kunnen. Dan krijg je niet dat een trein niet via een bepaald spoor kan of ergens niet heen kan gaan of dat een trein zes keer gekeurd moet worden voordat hij überhaupt mag rijden. GroenLinks maakt dus inderdaad bezwaar tegen deze verordening in deze vorm. Hetzelfde geldt voor de termijn. Het moet gewoon kunnen lopen tot 2025, zonder beperking. Wij willen dus graag een gele kaart uitreiken. Wij willen dat de staatssecretaris regelmatig rapporteert over de stand van zaken in het overleg. Ons belangrijkste uitgangspunt is dat er niet zozeer marktje gespeeld moet worden, maar dat het, zeker in Nederland waar wij een heel druk gebruikt spoor hebben, zo goed mogelijk gebeurt. In onze optiek gebeurt dat niet door op het hoofdnet nog meer aanbieders toe te laten of door het net in drie stukken te knippen. Wij vinden dus dat een land zelf moet kunnen kiezen hoe het dat inricht. Dit moet niet iets zijn dat vanuit Europa voor alle landen verplichtend voorgeschreven wordt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik vroeg mij bij de inbreng van de fractie van de VVD even af hoe het komt dat zij pleit voor marktwerking, terwijl zij er zelf voor gekozen heeft om de NS te onderaanbesteden. Dat was totaal geen marktwerking. Dit komt vast wel terug in dit debat. Ik begin met het beheer van infrastructuur. Mijn fractie steunt de gedachte van de Commissie op het vlak van spoorgoederenvervoer. Wat ons betreft is daarbij een onafhankelijke positie nodig. Het is belangrijk om ervoor te zorgen dat de spoorgoederenvervoerders een gelijke positie hebben op

het spoor in heel Europa. Juist vanwege het sterk internationale karakter van het Nederlandse goederenvervoer, waar wij veel geld aan verdienen, is op dit vlak een Europese aanpak gewenst, omdat hier markten opengaan. Dat is goed voor onze banen. Dat is goed voor onze werkgelegenheid. Is de staatssecretaris dat met ons eens? Deelt zij ook de visie dat die onafhankelijke positie voor de infrastructuurbeheerder verder gewaarborgd moet worden? Mevrouw De Boer maakte daar een paar goede opmerkingen over. Ik sluit mij daarbij aan. De Commissie schrapt nadrukkelijk de mogelijkheid om de functies van een infrastructuurbeheerder op het net of een deel van het net over te dragen aan verschillende instanties of ondernemingen. De recente concessie aan Keyrail om het goederenvervoer te regisseren mag dus niet volgens de Commissie. Klopt dat? Kan de staatssecretaris daarop ingaan? Net als onze wegen, vaarwegen en luchthavens, moet in de ogen van het CDA ook het spoor in handen blijven van de overheid. Daar willen wij geen marktwerking. De overheid beheert echter niet het vrachtvervoer. De overheid beheert niet onze vliegtuigen en binnenvaartschepen. Dat hoeft zij dus ook niet te doen bij het spoor. Dat zou een heel gekke combinatie zijn.

Wij zijn wel verbaasd over de splitsing in drie delen door de Europese Commissie. Net zoals de regering, snappen wij dit niet. Hoe komt men tot die splitsing? Ik heb daar bezwaar tegen. Het spoor moet, wat het CDA betreft, altijd in handen van de overheid blijven, maar wij hebben terecht vragen bij de splitsing die hier wordt aangebracht bij de verdeling van het personenvervoer.

De heer **Bashir** (SP): De fractie van het CDA is een voorstander van marktwerking. Dat is haar goed recht. Dat mag het CDA vinden, met de goedkeuring van de SP. De CDA-fractie heeft voor die marktwerking op het spoor, voor de aanbesteding van het spoor, geen meerderheid in deze Kamer. Het is daarom heel raar dat het CDA via een omweggetje probeert om die marktwerking voor elkaar te krijgen. Als het CDA hier geen meerderheid kan behalen, is het dan niet heel vreemd om via Brussel de marktwerkingregeltjes door te voeren?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is juist ons hele beroep. Wij moeten via allerlei wegen proberen om onze doelen na te streven. Ik doe dat via omwegen, achterkamertjes, voorkamers en debatten. Ik ga er vol in en gebruik alle wettelijk mogelijke middelen daarvoor.

De heer **Bashir** (SP): Dat stelt mij zeer teleur, omdat het niet op een democratische manier gaat en dus zonder draagvlak bij de mensen. Als de Kamer het spoor niet wil aanbesteden, maar inbesteden aan NS, is het teleurstellend dat de heer De Rouwe vervolgens via omwegen en vage achterkamertjes in Brussel toch zijn zin door wil drukken. Daarom is er de laatste tijd ook zo veel discussie over Europa. Het CDA is die discussie ook begonnen over een heleboel andere onderwerpen. Het verbaast mij daarom dat de heer De Rouwe nu bij dit onderwerp een dergelijke route kiest, terwijl er eigenlijk geen draagvlak is voor het liberaliseren hiervan. Waarom wil de CDA-fractie op al die andere onderwerpen geen bemoeienis van Europa, maar wel op dit vlak?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn heel veel opvattingen en vragen in één. Ik haal er een paar uit die mij goed uitkomen, zoals de vraag: waarom hier wel? Het antwoord is: omdat wij het bij de rest ook doen. De overheid is eigenaar van Schiphol, van de snelwegen, van de vaarwegen, maar niet van de binnenvaartschepen – zoals de SP dat wel wil – de vrachtwagens en de vliegtuigen in dit land. Wij maken nadrukkelijk die scheiding. Wij zijn voorstander van het feit dat de infrastructuur van de overheid is, maar het beheer en gebruik daarvan mag wat ons betreft door middel van

concessie gebruikt worden voor competitie, voor concurrentie. Waar is bovendien de stelling op gebaseerd dat daar geen draagvlak voor is? GroenLinks schuift zelfs op. Die partij erkent nu voor het eerst dat het goed gaat met een aantal regionale spoorlijnen. Dit wordt hier voor het eerst gezegd, hoewel die partij daar altijd op tegen was. Nu vindt zij het voor het eerst goed. Laten wij eens kijken naar het klantenoordeel in het Verenigd Koninkrijk of naar dat over de regionale spoorvervoerders. De klanten zijn zowel SP-stemmers als CDA-stemmers. Zij oordelen hoger over de kwaliteit op de regionale spoorwegen. De klanten in Engeland oordelen hoger over de spoorkwaliteit dan tijdens de situatie daarvoor, toen alles in socialistische handen was, van partijgenoten van de SP daar. Waar baseert de heer Bashir dit op? Nergens op! Tot zover, voorzitter.

De voorzitter: Kunt u uw betoog voortzetten, mijnheer De Rouwe?

De heer **De Rouwe** (CDA): Dankzij de heer Bashir ben ik al een flink stuk door mijn inbreng heen. Ik ga nog op een enkele zaak in. Nederland kan handelen via Europa. Er zijn soms grenzen die wij weg willen hebben, maar wij zoeken wel een gezonde balans. Als Europa zich ergens echter te veel mee bemoeit, bijvoorbeeld via een Europees spooragentschap, vragen wij wel aan de staatssecretaris of dit via een nieuwe Europese organisatie geregeld moet worden of dat het ook kan via gelijke afspraken in Europa die wij landelijk, lokaal naleven, zonder een extra organisatie. Graag krijg ik een reactie hierop van de staatssecretaris.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Eigenlijk is dit algemeen overleg overbodig, want er is hierover al gesproken in de Kamer. Er is in dit verband ook een motie ingediend en aangenomen, waarin staat dat Europa zich hier niet mee moet bemoeien. De minister en de regering moeten zich volgens die motie verzetten tegen vergaande marktwerking op het spoor. Ik verwacht daarom dat de staatssecretaris die motie gaat uitvoeren en helemaal hiervoor gaat liggen. Zij moet voorkomen dat Europa zich hiermee gaat bemoeien. Dat is de democratische weg, waarover ik zojuist sprak. Er is een democratische uitspraak: Brussel mag zich niet bemoeien met de vergaande vermarkting van het spoor. Dat is een nationale aangelegenheid. Als de Kamerleden vinden dat wij het hier moeten liberaliseren, dan doen wij dat. Daar hebben wij Brussel niet voor nodig. Welke aanvullende feiten en informatie heeft de staatssecretaris nog nodig, aangezien zij nu weer een onderzoek wil gaan doen? Wij hebben al genoeg hierover gesproken. Wij kennen de verhoudingen in deze Kamer, namelijk dat wij die vergaande bevoegdheden niet willen overdragen aan Brussel. Van mij mag de staatssecretaris best extra onderzoek doen, maar dan wel op eigen kosten. Ik zie het nut van nieuw onderzoek niet in, omdat er al een Kameruitspraak ligt. Graag krijg ik hier een reactie had.

Ik ga nu in op het spoorpakket zelf. Zoals ik het begrijp, wil de Europese Commissie met dit spoorpakket vooral kwaliteitsproblemen in delen van Oost-Europa oplossen. Het lijkt de SP-fractie verstandiger dat de Commissie zich dan ook daarop gaat richten in plaats van een spoorpakket voor de hele Europese Unie te ontwerpen. Ziet de staatssecretaris op onze spoorwegen ook problemen die zouden worden opgelost middels dit vierde spoorpakket? Ik neem aan dat de staatssecretaris blijkbaar bepaalde dingen positief vindt in het spoorpakket, want anders zou zij een impactstudie niet nodig vinden. De staatssecretaris kan daar waarschijnlijk het een en ander over zeggen.

Ik vind het niet echt van belang om hier alle facetten van het spoorpakket te bespreken, omdat onze eerste aanzet moet zijn om er in ieder geval voor te zorgen dat Europa deze plannen terugtrekt. Ik stel de Kamer dan ook voor om een lobby te starten richting andere Europese landen, om hen op die manier ervan te overtuigen dat zij met ons de gele kaart

moeten trekken. Wij hebben meer parlementen nodig om de gele kaart te trekken. Het is aan ons om die lobby te starten. Hoe kijken de Kamerleden daarnaar?

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Afgelopen weekend ben ik ter voorbereiding van dit AO'tje – wij discussiëren namelijk niet heel lang over dit wel heel belangrijke punt – eens op Den Haag Centraal aan ongeveer 50 mensen gaan vragen: «Wie is Siim Kallas?» Ik heb daarbij uit de doeken gedaan dat het een Est is. Hij is een Est, een onversneden communist, die vroeger nog lid was van de Opperste Sovjet. Deze man wil het Nederlandse spoor hebben. Zo simpel is het. Wij zijn het daar niet mee eens. Hij is een ongekozen Eurocraat die met zijn grijpgrage handjes mede namens Schultz, Barroso en Van Rompuy hier, bij ons, chaos op het spoor komt veroorzaken. Wij hebben in Nederland echter rust op het spoor nodig. Het spoor is namelijk een nutsvoorziening. Dat is altijd goed te zien, want bij de eerste sneeuwverwachting of als de eerst blaadjes vallen, gaan mijn collega's en ik ook 's avonds al onrustig naar bed. Wij zetten de wekker om 03.00 uur en bekijken dan of er al eerste berichten zijn van vertraging met de trein, want dan kunnen wij als eerste de Griffie bellen of mailen om een debat daarover aan te vragen. Daarna rennen wij met z'n allen naar de interruptiemicrofoon en gaan wij de chaos op het spoor wederom bespreken in de Kamer. Met dit voorstel wordt dit allemaal nog veel erger. Dan moet ik om 01.00 uur 's nachts al opstaan. Dat vind ik een beetje te gortig. Ik hoor trouwens dat iemand hier opmerkingen zit te maken. Ik wil niet flauw doen, maar zeg het dan via de microfoon.

Dit vierde spoorpakket is wat ons betreft een opsomming van ideeën waar de PVV en haar aanhang sowieso een broertje dood aan hebben: meer Europese Unie, minder zeggenschap van de Tweede Kamer. Concurrentie is hartstikke goed, maar niet als die een doel op zich wordt in een nutsvoorziening met verplichte aanbestedingen. Ik heb al gezegd en bewezen dat het een nutsvoorziening is. De centrale vraag van dit debat is: op welke manier moet de staatssecretaris gaan onderhandelen? Volgens ons is er geen ruimte voor onderhandelingen. Als de staatssecretaris in Brussel hierover gaat praten, trekt zij wat ons betreft haar duurzame sandalen uit en slaat ze met de achterkant daarvan op tafel om te benadrukken dat wij dit spoorpakket gewoon niet willen.

Ik kom nu op de pilaren. Ik begin met de technische pilaar: het harmoniseren van procedures voor veiligheid. Dit klinkt leuk, maar dat lossen wij lekker zelf op. Wij hebben ook grote problemen met de governance pilaar. Kijk maar naar de opsplitsing van NS en ProRail. In 1995 renden wij als lijpe henkie van de klas het hardste om die namens Europa in Nederland uit te voeren. Wij moeten dit niet verder doorvoeren. Dit is weer een Europees plan: niet doen! Wat moet ik zeggen over de pilaar markttoegang? Dat zien wij morgen wel, want dan trekken wij volgens mij gewoon de gele kaart. Ik houd het kort, want ik heb slechts weinig tijd. Verder is er nog de sociale pilaar. Daarin wordt gewoon gezegd dat Nederland niet met zijn eigen ouderen in het vervoer kan omgaan. Het grote plaatje op dit moment is dat het kabinet heel slecht omgaat met onze ouderen, maar het vervoer kunnen wij wel degelijk regelen. Namens de PVV kom ik tot een afronding. Ik heb al gezegd op welke manier de staatssecretaris moet onderhandelen. Doe het gewoon niet. Wij hebben niets te maken met de wissels in Polen, de stations in Roemenië, de loketfunctie in Oostenrijk, de spoorwinkeltjes op Boedapest-West, de perronhoogte op Sicilië of de spoorbreedte in bijvoorbeeld Estland. Laat Siim Kallas dat maar lekker in zijn eigen land regelen. Hier laat ik het graag bij.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. Ik vermeld er even bij dat het behandelvoorbehoud,

nadat het VAO is geweest – ik ga ervan uit dat dit doorgaat – automatisch juridisch is opgeheven, maar dat de leden wel allemaal voorwaarden kunnen stellen. Enkele collega's hebben reeds een aantal voorwaarden genoemd. Deze informatie wordt mij ingefluisterd door een Europees rechtspecialist, zeg ik er in al mijn eenvoud bij. Na het eventuele VAO – anders zou het na dit AO zijn – schijnt het behandelvoorbehoud dus automatisch te zijn opgeheven. De staatssecretaris zal daar straks nog op ingaan. De Europees rechtsdeskundige zegt dit, maar de voorwaarden, zoals geen onomkeerbare stappen zetten, zouden daarbij wel aan de orde kunnen komen totdat het impactassessment met de Kamer is besproken. Wellicht kunnen wij in de schorsing even daarover spreken. Kan de staatssecretaris in haar antwoord ook ingaan op wat er in de komende Transportraad op de agenda staat? Ik denk dat dit ook wezenlijk is voor de collega's. Daarom voeg ik dit als extra vraag toe.

Schorsing van 15.07 uur tot 15.17 uur.

De **voorzitter**: Ik heropen dit AO. De leden der Kamer krijgen de gelegenheid tot één interruptie in twee delen, want dan houden wij echt tijd over voor een tweede termijn. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De Europese Commissie doet in het vierde spoorpakket voorstellen op drie gebieden: ten eerste het openen van de nationale markt voor personenvervoer; ten tweede de scheiding van infrastructuurbeheer en vervoerstaken; ten derde de Europese toelating van spoorwegmaterieel en de veiligheids certificering, de interoperabiliteit. In het BNC-fiche is het standpunt van het kabinet opgenomen. Zoals bekend, starten wij een impactstudie. De heer Bashir vroeg wat wij nog meer willen weten. Ik denk dat het heel belangrijk is dat wij een vrij vers BNC-fiche hebben en dat op een aantal punten heel duidelijk moet zijn wat de impact van dat fiche op Nederland is. Iemand zei dat de staatssecretaris ervoor moet gaan liggen. Waar Nederland ook voor gaat liggen, uiteindelijk is er een proces in Europa gaande, waarin dit voorstel zijn weg zal gaan. Wij zullen daarop moeten reageren. In de impactstudie ga ik de effecten van de voorliggende voorstellen op de Nederlandse spoormarkt verder onderzoeken. Op basis van die impactstudie zal ik mijn definitieve oordeel over de subsidiariteit rond de zomer aan de Kamer voorleggen.

Ik ga nu even in op het proces. Ik zal allereerst ingaan op de vraag wat op de agenda van de Transportraad staat en wat niet. Er staan twee vragen over het vierde spoorpakket op de agenda van aanstaande maandag. De eerste vraag gaat over de verdeling van de bevoegdheden tussen de nationale overheid en de ERA, de European Railway Agency. De tweede vraag gaat over de goedkeuring van materieel door de ERA voor regionale en lokale netwerken. Dat is alles wat betreffende het vierde spoorpakket voor maandag op de agenda staat. De andere onderwerpen zullen op zijn vroegst na de zomer op de agenda komen. Voor maandag staat er nog een aantal andere punten op de agenda. Die agenda is ook aan de Kamer toegestuurd. Ik heb mij in dit verband beperkt tot de punten die het vierde spoorpakket aangaan.

Rond de zomer zal de impactstudie klaar zijn en aan de Kamer gestuurd worden. Alle punten die de Kamerleden hebben aangedragen, zullen in de impactstudie worden meegenomen. Ik kom echter zo nog even terug op de vraag van de heer De Rouwe over Keyrail. Alle vragen van de inbreng van de Kamerleden die relevant zijn voor de impactstudie, los van wat wij daarin al zouden meenemen, worden ook meegenomen.

Voorafgaande aan de behandeling van de marktopeningsvoorstellen in Brussel zal ik deze inzet dus met de Kamer bespreken. Er zal niets onomkeerbaars worden gedaan. Steeds zal ik de Kamer informeren en met haar in gesprek gaan, voordat ik verder ga. Ik kom zo dadelijk wel op

een kleine «maar», die niet echt een «maar» is. Eigenlijk kan ik beter zeggen: er zitten voor- en nadelen aan. Ik ga nu met de Kamer in debat over alle voorstellen die voorliggen. Mijn aanpak is er echter wel op gericht om in Brussel mee te blijven praten en de voorstellen zodanig aan te laten passen of het standpunt van Nederland dusdanig in te brengen dat wij dingen kunnen veranderen. Ik schat namelijk in dat die voorstellen niet van tafel zullen verdwijnen. Het is dus belangrijk dat ik de standpunten van de Kamer ken en weet waar het parlement voor staat. Tegelijkertijd moet ik wel de ruimte krijgen om aan tafel te blijven zitten en mee te kunnen praten, want zo'n voorstel verdwijnt niet. Je moet je dan afvragen welke inbreng je kunt leveren. Die weging moeten wij steeds, gaande het proces, maken. Bij een aantal grote landen lijkt er namelijk voldoende steun te zijn voor die marktopeningsvoorstellen, waarbij de landen wel inzetten op uitzonderingen en aanpassingen. Ik heb in de afgelopen weken vastgesteld dat mensen elkaar achter de schermen al beginnen te bellen. Iedereen heeft zo zijn mening daarover. Een aantal landen zal ongetwijfeld een impactanalyse doen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg daarnaar. Dit alles is nog vers, maar ik zie wel al beweging. Ik ben ook gebeld. Ik ben benaderd. Ik heb al een gesprek hierover gevoerd. Je ziet dat iedereen aan het aftasten is welke standpunten mensen innemen, waar op te amenderen is en wie men daarvoor wel of niet mee krijgt. Dat proces gaat lopen. Ik vraag de Kamer om mij niet met handen en voeten te binden, om in dat soort gesprekken mee te kunnen praten. Gewoon «nee punt» en de deur dichtdoen, betekent dat wij niet in beeld komen. Als wij in Brussel niet meepraten, bestaat de grote kans dat grote landen uitzonderingen en speciale overgangstermijnen binnenhalen en wij buitenspel worden gezet. Dat wil ik niet, maar ik denk dat de Kamer dat ook zeker niet wil. Zoals aangegeven, laat ik eerst de impactanalyse doen en daarna kom ik bij de leden der Kamer daarmee terug. Die tijd is er ook.

De **voorzitter**: Is dit stukje van het antwoord afgerond?

Staatssecretaris **Mansveld**: Nou, ik heb mijn blaadje opzij gelegd, voorzitter.

De **voorzitter**: Is dit stukje dus afgerond?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb nog een stukje over de planning en het proces, want mevrouw De Boer en mevrouw Van Tongeren vroegen of wij op de hoogte waren van uitzonderingen, aanbestedingen en dergelijke. Mevrouw Van Veldhoven vroeg uitdrukkelijk naar de planning. Nu is gestart met de bespreking van voorstellen met betrekking tot de certificering van de toelating van materieel. Die gesprekken zijn op ambtelijk niveau gaande. Deze voorstellen zijn van belang voor de interoperabiliteit in Europa. Ik wil dat wij aan deze gesprekken mee kunnen doen op ambtelijk niveau. De besprekingen over de marktopeningsvoorstellen zullen zeker niet voor de zomer starten. Ik kom dus eerst met de resultaten van de impactstudie en dan met de discussie. Mevrouw Van Veldhoven vroeg ik of ik de inzet voor het proces met de Kamer wil bespreken. Ik denk dat ik daar net heel nadrukkelijk en duidelijk over ben geweest. Mevrouw De Boer en mevrouw Van Tongeren vroegen ook daarnaar. Ik houd de Kamer op de hoogte van ontwikkelingen en ik zal de Kamer steeds voorafgaande aan de Transportraad informeren en achteraf aan verslaglegging doen.

De heer **Bashir** (SP): Ik weet dat de staatssecretaris als hobby heeft om heel veel onderzoek te doen. Nu worden ook weer allerlei onderzoeksbureaus van stal gehaald om onderzoek te doen. Uiteindelijk is dit een politieke afweging. Wil je dat Europa ons dwingt om ons spoor te vermarkten of wil je dat niet? Dat moet dus de inzet zijn. Wil je die kant op

of niet? Er is een Kameruitspraak geweest. De Kamerleden hebben zich op dit vlak uitgesproken. Wat moet uit dat onderzoek nog naar voren komen? Wat voegt dit toe? Waarom pakt de staatssecretaris niet zelf de telefoon op in plaats van zich door anderen te laten bellen? Waarom belt zij niet andere ministers om ervoor te zorgen dat het spoorpakket zo spoedig mogelijk van tafel verdwijnt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zal hier inhoudelijk op ingaan. Er wordt gekeken naar effecten op de reiziger. Ik ga ervan uit dat de heer Bashir, die toch regelmatig pleit voor de reiziger met een grote R, wil weten wat exact de effecten zijn voor de reiziger op het vlak van overstappen, tarieven en informatievoorziening. Wat zijn de effecten voor de vrije toegang op het net naast het aanbesteden van contracten? Je kunt hiervoor kijken naar het risico op cherrypicking dat kan bestaan. Wat is het effect van de opsplitsing van het netwerk in drie delen die apart moet worden aanbesteed? Ik kijk daarbij naar verschillende manieren om op te knippen, bijvoorbeeld geografisch of per functie. Wat is het effect van de voorstellen op de concurrentieverhoudingen in de vervoersmarkt? Wat zijn de sociaal arbeidsrechtelijke gevolgen van overdracht van het personeel? Ik denk dat de heer Bashir ook heel belangrijk vindt om te weten wat de effecten daarvan zijn, want wij hebben recent nog een debat gehad over personeel. Wat is het effect op de voorgenomen hoofdtrainnetconcessie die van 2015 tot 2025 loopt? Over de termijn tot 2022 werd net al iets gezegd. Wat is het effect van de vrije markttoegang vanaf 2019 op de concessie? Wat is het effect van het aflopen van de overgangperiode? De concessie zou dan met twee jaar ingekort moeten worden. Dit zal een effect hebben. Bij de scheiding van infrastructuur en vervoer kijk ik naar de mogelijkheden om NS en ProRail weer dichterbij elkaar te plaatsen. Bovendien kijk ik naar het effect op de dagelijkse operationele samenwerking. In de langetermijnspooragenda heb ik aangegeven dat het orderingsvraagstuk na de inhoud komt. Daar is een aantal opties voor. Binnen het fiche wordt al een voorschot daarop genomen. Er moet gekeken worden naar het effect van deze keuze op de keuze die wij zouden willen maken, zoals de ruimte om beheerstaken door verschillende beheerders of onderaannemers uit te laten voeren. Dat zijn allemaal onderdelen van de impactanalyse die wij gaan doen. De heer Bashir vindt echter dat die analyse niet nodig is.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil het vierde spoorpakket helemaal niet, dus ik hoef de effecten daarvan ook niet te weten. Zo simpel is het. De staatssecretaris is benoemd. De Kamerleden zijn gekozen door het volk. Wij hebben een motie ingediend die is aangenomen waarin is uitgesproken dat wij het vierde spoorpakket niet willen. Kan de staatssecretaris met die motie aan de slag gaan? Kan zij ervoor zorgen dat alle andere landen in Europa ook overtuigd worden, zodat de Kameruitspraak van een gekozen volksorgaan tot zijn recht komt? Zij kan wel onderzoeken doen, maar de reiziger schiet daar helemaal niets mee op. Die onderzoeken kosten geld en dat willen wij in deze tijd niet. De reiziger is straks weer de pineut, want die gaat meer voor het treinkaartje betalen. Hij wordt uiteindelijk geconfronteerd met verschillende bedrijven op het spoor en niet goed op elkaar aansluitende vervoersbedrijven. Er ligt al een Kameruitspraak dat de staatssecretaris aan het werk moet. Waarom gaat de staatssecretaris niet gewoon aan de slag met de uitspraak van de volksvertegenwoordiging?

Staatssecretaris **Mansveld**: De uitslag van de stemming over de motie is mij bekend. Net zoals mijn voorganger heb ik mij altijd kritisch geuit over wat hier voorligt. Maar, mijnheer Bashir, er is een werkelijkheid. Er ligt nu een BNC-fiche. Daar zal Nederland iets mee moeten. Met een simpel «nee punt» heb je niet voldoende munitie om 26 andere landen, min twee

landen die geen treinen hebben, te overtuigen. Het is mijns inziens heel belangrijk om te bekijken welke opties er liggen, hoe andere landen zich in dezen opstellen en op welke wijze wij met onze wensen kunnen bekijken wat de wensen van andere landen zijn. Dan kunnen wij bezien of wij kunnen komen bij wat onze keuze is.

Zojuist vond een discussie plaats over het behouden van het behandelvoorbehoud. Ik weet niet wat de uitkomst was van dat gesprek. Voor mij is het belangrijk dat wij in ieder geval op ambtelijk niveau mee kunnen blijven praten in de huidige discussie over de certificering en voertuigtoelating. Laten wij die in ieder geval uitzonderen, zodat wij niet vanaf morgen niet mee kunnen praten over deze dingen. De discussie over de technische punten is al gestart in de werkgroep van de Raad. Ik loop al een beetje vooruit op een antwoord aan de heer Bashir. Wij ervaren dit laatste als heel positief in de voorliggende voorstellen.

Het standpunt om het hoofdrailnet te behouden tot 31 december 2024 en niet tot 31 december 2022 is voorafgaand aan het voorstel ingebracht. De minister heeft dit vorige week nog onder de aandacht gebracht van de heer Kallas en de Europese Commissie. Ik zal bij de komende Transportraad melden dat dit de situatie in Nederland is.

Mevrouw De Boer vroeg of ik een strikte scheiding wil bepleiten tussen infrabeheer en vervoer. Ik heb net gezegd dat wij in de langetermijnspooragenda eerst kiezen voor de inhoud en dat wij dan bekijken wat het orderingsvraagstuk is en wat daar het beste bij zou passen. Mijn voorwaarde blijft dat het een non-discriminatoire toegang tot het spoor is. Daarna kan ook gekeken worden in de impactanalyse.

De heer De Rouwe stelde een vraag over Keyrail. Hij vroeg of de voorstellen ruimte bieden om via de beheerconcessie van ProRail Keyrail nog de opdracht te geven tot het uitvoeren van beheertaken. De voorstellen kennen mogelijkheden voor de infrabeheerder om onder voorwaarden een aantal beheertaken door andere instanties te laten uitvoeren onder toezicht van de infrabeheerder. In de onderhandelingen moeten de inhoud van deze mogelijkheden en hetgeen de Commissie daarmee heeft beoogd, duidelijk worden. Dan kan beoordeeld worden of de ruimte in de huidige voorstellen voldoende is voor het beleidsvoornemen ten aanzien van ProRail. De huidige voorstellen gaan uit van een infrastructuurbeheerder per netwerk. Een geografische scheiding van netwerken met ieder een eigen beheerder lijkt in zoverre mogelijk. In de onderhandelingen moet duidelijk worden in hoeverre bepaalde functies in opdracht van de infrastructuurbeheerder door derden kunnen worden uitgevoerd, zoals ik op dit moment beoog met Keyrail.

De heer De Rouwe vroeg of certificering via de Commissie kan in plaats van via een duur agentschap. Het Europese agentschap certificeert voor toegang tot de markt voor heel Europa, niet voor iedere lidstaat afzonderlijk. Zeker voor het internationale verkeer, het personen- en goederenvervoer, is dit van groot belang. Eenmaal certificering voor Europa is veel goedkoper voor bedrijven dan in elk land apart een certificering aan te moeten vragen en gehonoreerd te krijgen.

Ik ben zojuist ingegaan op de motie die de heer Bashir naar voren heeft gebracht. De heer Bashir vroeg naar de positieve effecten van het spoorpakket. Je kunt daarbij kijken naar de eenduidige toelating tot het spoor voor treinen. Dit moet sneller en goedkoper. Verder is er eenduidig veiligheidsmanagement waarin de internationale toegangscondities verbeteren. Dat zijn onder andere de voordelen van het spoorpakket. Tot zover mijn beantwoording.

De voorzitter: Wij gaan naar de tweede termijn. Elke fractie krijgt tussen 1 en 2 minuten tijd voor de inbreng. Iedereen krijgt dus anderhalve minuut.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Zoals ik in de eerste termijn al aankondigde, wil ik graag een uitspraak van de Kamer over het subsidiariteitsoordeel. De nationale parlementen zijn op dit moment de organen die in Europa hierin een rol spelen. Hoe men hier ook in staat, of men wil liberaliseren of onderhands aanbesteden, wij moeten uitspreken dat dit een keuze is, een nationale aangelegenheid, en dat wij hier zelf over willen blijven gaan.

Het is fijn dat de staatssecretaris de toezegging heeft gedaan, ons op de hoogte te houden en dat het behandelvoorbehoud de facto in stand blijft. Dat is goed, want dan kunnen wij een vinger aan de pols houden bij wat er allemaal gebeurt, terwijl wij ook meepraten over de ontwikkeling van de plannen.

Graag beantwoord ik tot slot de vraag van de heer Bashir of wij zelf al gebeld hebben met collega's in het buitenland. Ik vond dat een interessante vraag. Ik kan hem berichten dat de Finnen het met ons eens zijn. Dat is goed nieuws. Zij vinden ook dat zij zelf moet kunnen beslissen. Zij vinden bovendien dat zij moeten kunnen kiezen of zij willen tenderen of dat zij een publiek contract aanbesteden. Zij vullen ook gaten: de minder rendabele lijnen met de rendabele lijnen. Al die dingen klinken ons als muziek in de oren. Wij zijn dus blij dat Finland meedoet. Wij hebben in de rest van Europa ook contacten gelegd met onze vrienden daar. Ik hoop dat er uiteindelijk genoeg landen zijn die inzien dat zij de keuze over de organisatie van het spoorvervoer prima zelf kunnen maken, net zoals wij dit in Nederland kunnen.

De **voorzitter**: Mijnheer Bashir, u mag een korte opmerking maken, want eigenlijk hebt u geen interrupties meer.

De heer **Bashir** (SP): Ik zal binnenkort zelf ook in gesprek gaan met de collega's van Die Linke. Ik ga daarvoor speciaal naar Brussel. Mijn idee was meer om één Kamerlid aan te stellen dat de opdracht krijgt om te lobbyen met andere parlementen. Dat Kamerlid is dan een soort rapporteur met als doel om ervoor te zorgen dat de nationale parlementen in Europa samen optrekken, zodat ieder over zijn eigen spoor kan gaan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ja, dat is natuurlijk een onzinnig idee. De meningen lopen hier al ver uiteen. Wij moeten ons dus echt even richten op de keuzevrijheid voor Nederland om al dan niet zelf aan te besteden. Iedereen weet dan wel zijn of haar zusterpartijen te bereiken.

De **voorzitter**: Anders is dit iets voor een eventuele procedurevergaarding.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik heb nog een korte vraag. Zij zegt namelijk dat zij benaderd is. Door welke landen is zij benaderd en wat was ongeveer de strekking van die gesprekken, uiteraard voor zover die gesprekken zich daartoe lenen?

Ik ga nog even in op de verdere stappen. Ik ben blij met het tijdsplan dat de staatssecretaris geschetst heeft, waaruit blijkt dat na de zomer in Brussel pas de behandeling van de meest gevoelige punten op tafel zal liggen, ook op ambtelijk niveau. Daarbij sluit in ieder geval de wens van mijn fractie aan om tot die tijd geen onomkeerbare stappen te zetten en het impactassessment goed met elkaar te bespreken. Dan kunnen wij echt op basis van bewijzen zeggen wat het voor de reiziger betekent en dat dit daarom de definitieve Nederlandse koers wordt.

Staat dit in de weg van het feit dat er tussen nu en de zomer op ambtelijk niveau alvast gesproken wordt over een aantal technische, minder controversiële punten? Wat mij betreft, staat dit niet in de weg, mits er uit het impactassessment niet zaken blijken waardoor wij toch nog een

andere positie in zouden willen nemen. Ik weet dat het in andere lidstaten ook gebruikelijk is om dit soort bezwaren, zeker als er een duidelijke tijdslijn aan vastzit, ook op ambtelijk niveau in te brengen. Daar kan men zeggen dat de bulk van de discussie zal plaatsvinden na het impactassessment. Ik weet dat daarvoor breed begrip is onder de collega's. Onder die voorwaarde leg ik er geen blokkade op. Wij moeten gewoon helder maken welke informatiestappen wij graag van de staatssecretaris willen. Daarom zal ik dit voorstellen in een motie.

De **voorzitter**: Er zijn nu al twee partijen die een VAO willen, want er zijn al twee moties aangekondigd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik kan mij korthedshalve aansluiten bij de vorige spreker. Het is goed dat je het wel hebt over certificering. De staatssecretaris hecht daar ook aan. Een aantal dingen heeft de instemming van de gehele Kamer, denk ik, zeker wat betreft veiligheid op het spoor.

Ik heb nog een vraag. Kan die impactanalyse zo snel mogelijk worden gedaan? Er wordt gezegd in en rondom de zomer, maar wij moeten wel de tijd hebben om die studie te beoordelen en een debat daarover te voeren. Als die studie in of rond de zomer komt en er twee weken later alweer een Transportraad plaatsvindt, vrees ik dat wij veel te weinig tijd hebben om dit allemaal goed te kunnen beoordelen. Kan dit dus qua tijdstip naar voren worden gehaald?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Na alles wat wij vandaag gehoord hebben, staat de fractie van GroenLinks nog steeds op het standpunt dat marktwerking op het spoor, in welke mate of vorm dan ook, het beste een nationale aangelegenheid kan blijven. Ik ben tevreden met de toezegging van de staatssecretaris dat er geen onomkeerbare stappen zullen worden gezet en dat de Kamer over alles zal worden geïnformeerd. De staatssecretaris is toch een beetje somber bij haar inschatting om een meerderheid te krijgen voor die richting. Ik zie de staatssecretaris in dit verband haar wenkbrauwen licht optrekken. Wat is de strategie om daarop te lobbyen? Het gebeurt namelijk wel vaker in Europa dat niet iedereen direct in katzwijn valt voor onze aanpak. Wat is mogelijk? Wat doet de staatssecretaris?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor haar toezegging en ingenomen positie. Ik vind die redelijk en realistisch. Het is goed dat er een materieel behandelvoorbehoud gevraagd en toegezegd is. Ik vind dat ook heel logisch, omdat er zeker ook een aantal goede richtingen in het pakket zitten. Ik doel dan met name op de stroomlijning van het goederenvervoer evenals minder procedures, minder formulieren en minder grenzen. Volgens mij hebben wij dit een tijd geleden al afgesproken, maar is dit nog steeds niet zichtbaar voor heel veel ondernemers die juist banen in Nederland creëren door gebruik te maken van Europa in plaats van nee tegen Europa te zeggen. Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris op de stoere taal van de heer Hoogland. Als ik de staatssecretaris goed begrijp, zegt zij dat je wel lekker kunt zwaaien met die gelekaartprocedure, maar dat daarvoor geen enkel draagvlak is in Europa. Ik zeg het nu even in mijn woorden. Kan de staatssecretaris aangeven hoeveel landen op dit moment een gelekaartprocedure overwegen? Is dat aantal überhaupt voldoende om dit te doen? Ik heb namelijk een beetje het idee dat het wel heel stoere taal is, maar dat die volstrekt verre staat van de realiteit. Ik wil daarover graag een oordeel van de staatssecretaris. Keyrail heeft de staatssecretaris genoemd. Ik heb nog een vraag over de onafhankelijke positie van NS en ProRail. Ik dacht dat de staatssecretaris zei dat zij die in de toekomst dichterbij elkaar wil brengen. Als ik dit

verkeerd verstaan heb, vraag ik de staatssecretaris om mij te corrigeren. Het is juist in deze voorstellen dat het beheer en het berijden van spoor uit elkaar staan. Graag krijg ik hierop een reactie van de staatssecretaris.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Ik heb niet zo heel veel toe te voegen aan mijn eerdere opmerkingen. Wij moeten mijns inziens het behandelvoorbehoud verlengen. Dit komt erop neer dat de staatssecretaris geen onomkeerbare stappen gaat zetten en geen onomkeerbare beslissingen gaat nemen. Ik had liever gehad dat de staatssecretaris haar tijd en energie had gestopt in het overtuigen van andere parlementen in plaats van in alweer een onderzoek. De staatssecretaris wil echter dat onderzoek doen. Ik wacht de resultaten daarvan af, maar wij moeten ons niet laten afleiden door dat onderzoek. Het gaat om het vierde spoorpakket met verregaande gevolgen voor het spoor, de medewerkers en de reizigers op het spoor. Volgens mij moeten wij alles in het werk stellen om deze plannen in de prullenbak te laten belanden.

De heer **De Graaf** (PVV): Voorzitter. Ik geloof dat ik duidelijk genoeg was in de eerste termijn. Ik voeg daaraan toe dat het niet nemen van onomkeerbare stappen de juiste weg is. Uiteindelijk moeten deze voorstellen in de prullenbak gegooid worden. Daarnaast adviseer ik de staatssecretaris om een enkeltje Brussel-Tallinn te kopen voor de heer Kallas.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn van de Kamer.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Mevrouw Van Veldhoven vroeg over welke landen ik iets kan zeggen. Ik zal geen namen noemen, maar iedereen is een beetje aan het aftasten in de zin van: ik spreek die en die; die twijfelt daarover; hoe kijken jullie daarnaar? Ik kon in de gesprekken vrij duidelijk zijn over de opstelling van de Tweede Kamer. Het is echter in de beginfase, omdat de BNC-fiche nog vers is. Men tast elkaar af. Bij de Transportraad en de Milieuraad zal dit meer gestalte krijgen. Mevrouw Van Veldhoven zei dat ik wel moet spreken, maar met duidelijke randvoorwaarden. Dat is heel helder, wat mij betreft. Mevrouw De Boer vroeg of de impactstudie voor de zomer kan komen. Ja, die komt voor de zomer, maar wij moeten de opdracht nog aanbesteden. Wij hebben bewust gewacht tot na vandaag, omdat er vandaag misschien nog input kwam. De specifieke vraag van de heer De Rouwe over Keyrail zal bijvoorbeeld worden meegenomen. Er wordt dus keurig aanbesteed. Dit zal goed en zorgvuldig besproken worden. Het verslag van dit AO kan meegaan, omdat wij dan een maximale match hebben.

De **voorzitter**: Wij proberen ervoor te zorgen dat die studie er echt is voor de zomer en dat de Kamer erover kan spreken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, maar wij horen aan te besteden. Dat zullen wij dus heel netjes doen.

De **voorzitter**: Dat weten wij. Dat is keurig, maar het is van belang dat deze studie er voor de zomer is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Tongeren vraagt naar de lobbystrategie. Ik gaf net al aan dat er over verschillende onderwerpen verschillende meningen zijn. Duitsland heeft net een rechtszaak gehad

met Brussel over het ordeningsvraagstuk voor Duitsland. Bij ons liggen er spanningen wat betreft de marktopening. Er zal dus onderhandeld worden. Wie kan voor welke standpunten de meeste medestanders vinden? Dat zal voor een deel uitruil zijn, voor een ander deel overtuiging en aanpassing van teksten. Ik denk echter niet dat het voorstel geheel van tafel gaat. Dat zei ik al.

De heer De Rouwe vroeg naar mijn mening over de gelekaartprocedure. Het proces is heel prematuur. Ik heb geen idee welke landen, welke parlementen, er ook over een gele kaart spreken. Dat is een bevoegdheid van de parlementen richting de Europese Commissie. Ik treed daar niet in.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is flauw, staatssecretaris, maar ik zou bijna zeggen dat ik snap dat u de heer Hoogland een beetje uit de wind wilt houden, maar dat zeg ik niet. U weet toch heus wel een beetje in welke landen gelekaartprocedures spelen. Dit lijkt mij namelijk een redelijke vraag waarover bewindspersonen met elkaar van gedachten wisselen, want dit heeft best impact, ook voor de aanpak van verschillende landen. Weet u er echt niets over?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik word genoemd. Ik vind het wel aardig om iets in dit kader te zeggen. De feitelijke informatie is dat die procedure in veertien kamers in twaalf landen is gestart. Die informatie moet u deugd doen, want dit betekent dat ook andere landen kritisch zijn over deze plannen, net zoals wij in Nederland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er zijn tot nu toe nul kaarten uitgedeeld. Ik ben dus benieuwd hoe realistisch dit alles is.

De **voorzitter**: Wij wachten het antwoord van de staatssecretaris af. Zij gaat nu verder met de beantwoording.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb oprecht geen enkel idee. Dit is mij niet bekend.

Ik kom nu op het ordeningsvraagstuk. Dit is de vraag of NS en ProRail dichter bij elkaar moeten zijn. Ik corrigeerde mij zelf al. Wij gaan de langetermijnspooragenda doen. In de brief daaromtrent heb ik een aantal mogelijkheden tot ordening voorgesteld. Wat mij betreft is het ordeningsvraagstuk pas aan de orde als wij de visie en de langetermijnspooragenda bepaald hebben. Dat heb ik ook meerdere malen gezegd: eerst de inhoud, dan de structuur. Dat blijft voor mij ook zo. Wij zullen ermee moeten dealen dat het vierde spoorpakket daar tussendoor komt.

De heer Bashir vroeg nogmaals wat er gedaan is met de motie uit 2011. Die motie is in juni 2011 ingebracht bij de Transportraad. Bij de consultatie in 2012 is die motie ingebracht. Daarover is er een brief van 5 mei 2012. Bovendien is die motie bij het gesprek met de heer Kallas op 27 februari jongstleden, vorige week dus, ingebracht. De motie waar de heer Bashir op doelde, is dus meegenomen.

De heer **Bashir** (SP): Die motie is weliswaar een tijd geleden ingediend, maar ik wil nogmaals benadrukken dat die wat mij betreft nog niet is afgedaan. De staatssecretaris moet die motie – ik ben de indiener, dus ik bepaal dat ook – blijven uitvoeren. Zij moet daar dus iedere keer mee zwaaien.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blijkbaar niet duidelijk geweest. Ik herhaal wat ik zojuist heb gezegd. Dan staat het ook twee keer in het verslag.

Mijn laatste punt ging over de vraag wat er gedaan is met de motie van 2011. Bij het gesprek van de minister met de heer Kallas op 27 februari 2013 is ook de motie meegenomen. Uit het feit dat dit vorige week was,

blijkt de impact van die motie. Daaruit blijkt duidelijk op welke wijze wij omgaan met die motie.

De heer **Bashir** (SP): Daarmee is de motie nog steeds niet afgedaan. Zij blijft hangen. Totdat het spoorpakket van tafel is, moet er mijns inziens iedere keer met die motie gezwaaid worden. Dat wilde ik zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben nieuwsgierig naar de duurzame sandalen. De zomer komt eraan. Kan de heer De Graaf mij uitleggen wat hij verstaat onder duurzame sandalen? Heb ik die? Wij kunnen daar bij mooi weer nog eens op terugkomen.

De voorzitter heeft mij een deel van de inbreng van mevrouw De Boer op papier gegeven. De voorzitter vroeg bovendien of ik in kan gaan op de vraag van mevrouw Van Veldhoven over de toezegging van het concept-standpunten van de Raad. Ja, mijn inzet is op basis van afspraken met de Kamer.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris. Wij zijn hiermee bijna aan het eind gekomen van dit algemeen overleg. Ik zal voor de helderheid nog even de toezegging herhalen over het punt van de studie. Eerst heeft de heer De Rouwe nog een vraag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik had een vraag in twee delen gesteld over de gelekaartprocedure. Daarvan is slechts het eerste deel beantwoord. Ik zou graag het standpunt van de staatssecretaris hebben over het voorstel om een gele kaart in te dienen vanuit Nederland. Zij heeft daar niet over gesproken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Die bevoegdheid heeft het parlement. Daar wil ik niet in treden. Dat is het meest zuivere standpunt.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de Kamer de studie over de impact snel wil ontvangen. De staatssecretaris heeft gezegd voor de zomer. Kan dat voor 21 juni? Dat is mijn verjaardag. Het lijkt mij prima dat die studie er dan is. Verder heeft de staatssecretaris in haar antwoorden helder gemaakt dat zij de Kamer een reguliere update van de stand van zaken in de onderhandelingen over het spoorpakket zal toesturen. Zij zal de Kamer in ieder geval informeren over elke geannoteerde agenda van de Transportraad, over een conceptstandpunt van de Raad met een appreciatie van de regering en over een wijziging in de positie van de regering of in EU-voorstellen op belangwekkende onderdelen. Op die manier kan de Kamer er steeds tijdig bij zijn en kan zij proberen om tijdig het stuur over te nemen. Twee collega's hebben om een VAO verzocht. Dat zal worden doorgeven. Er zal dus een dezer weken een VAO komen. Tijdens dat VAO zullen moties worden ingediend over de afspraken met de Kamer en eventueel ook andere moties. Die zullen daarna ook in stemming komen. Dit zal echter niet vandaag gebeuren. De staatssecretaris heeft namelijk heel duidelijk gemaakt dat de Transportraad van komende maandag heel rustig is. Het oordeel van allen is dat wij in de komende maanden meer invloed willen hebben. De staatssecretaris heeft mijns inziens helder daarop gereageerd. Er zal dus gewoon in een van de komende weken een VAO volgen. Ik dank de staatssecretaris en haar medewerkers, de collega's en degenen thuis en op de tribune die dit AO hebben gevolgd.

Sluiting 15.54 uur.