

Vergaderjaar 2017–2018

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 750

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 26 februari 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 31 januari 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 april 2017 ter aanbieding van het rapport «Kiezen voor een goed spoor» inzake de scenario's voor ordening en sturing op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29 984, nr. 713);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 december 2016 met antwoorden op de resterende vragen van de commissie over de voorlopige conclusie positionering ProRail (Kamerstukken 29 984 en 25 268, nr. 708);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 november 2017 inzake positionering ProRail (Kamerstuk 25 268, nr. 155);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2017 inzake uitkomsten marktverkenning HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 500);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 november 2017 met reactie op het rapport: «Kiezen voor een goed spoor, Scenario's voor de ordening en sturing op het spoor na 2024» (Kamerstuk 29 984, nr. 733).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Israel

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Gijs van Dijk, Van der Graaf, Jetten, Kröger, Laçin, Agnes Mulder en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.05 uur.

De voorzitter:

Goedemiddag, allemaal. Welkom bij de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. We beginnen iets later dan de geplande 13.00 uur vanwege een krappe wisseling in de zaal. Er is vandaag een heel aantal leden van de Tweede Kamer aanwezig. We spreken over spoorordering. Ik wil maar gauw beginnen, dus ik geef graag het woord aan de heer Jetten van de D66-fractie.

Alle sprekers hebben vijf minuten spreektijd. Ik ga daar natuurlijk heel streng op toezien. Maar alle sprekers mogen ook twee keer interrumperen, dus grijp uw kans.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter, dank u wel. Ik ga mijn best doen om het in vijf minuten voor elkaar te krijgen.

Voorzitter. Nederland heeft een van de beste spoorsectoren ter wereld. Wij hebben moderne stations en treinen, hoge frequenties, veel directe verbindingen en een stijgende klanttevredenheid. Maar er zijn ook uitdagingen. De treindienst moet sneller opstarten na verstoringen en in de komende jaren groeit het aantal reizigers fors. Hoe houden we het spoor toekomstbestendig en hoe houden we de treinkaartjes betaalbaar? De vraag die we als Kamer moeten beantwoorden is welke rol ProRail, vervoerders en overheden spelen. Wat moet in publieke handen en wat kan de markt? D66 kijkt naar die vragen vanuit de volgende filosofie. De overheid voert strakke regie op de kwaliteit van het spoor. Goede spoorinfrastructuur is een publieke taak. Marktpartijen worden uitgedaagd een snelle, comfortabele en betaalbare deur-tot-deurreis aan te bieden. De reiziger wil de komende jaren meer treinen, elke tien minuten een snelle intercity en sprinters die goed aansluiten op het stads- en streekvervoer, en dat tegen een fatsoenlijke prijs. Dat vraagt hier in de Kamer om een aantal keuzes ten aanzien van de marktordering.

Voorzitter. D66 kiest allereerst voor een geïntegreerd hoofdrailnet, waarbij één vervoerder aan de lat staat voor goed en snel vervoer tussen de stedelijke regio's. De NS doet dat steeds beter. Marktprikkels hebben hier duidelijk aan bijgedragen. Het vierde spoorwegpakket van de EU maakt straks scherpere prestatiebesturing bij onderhandse aanbesteding mogelijk. Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegen aan?

Op de regionale lijnen kan de reiziger de laatste jaren weer prettig de trein pakken dankzij de decentrale concessies. D66 wil het regionale treinverkeer nog beter laten aansluiten op het stads- en streekvervoer. We hebben daarover ook afspraken gemaakt in het regeerakkoord en enkele concrete lijnen genoemd. Wat zijn volgens de Staatssecretaris logische momenten om de genoemde lijnen op te nemen in de regionale concessies? Hoe gaat zij dat proces met regionale overheden inrichten? D66 wil dat het Rijk en de regio's slim en flexibel met de concessiegrenzen omgaan. We moeten vervoerders uitdagen om met ideeën voor betere sprinterdiensten te komen. Als voorbeeld noem ik de Valleilijn. Stel dat er een vervoerder is die het aanbod doet om de Valleilijn door te trekken naar bijvoorbeeld Arnhem of Utrecht. Dan moet wat ons betreft de houding van het Rijk en de provincie positief en constructief zijn. Laten we

samen kijken of dit voorstel de reiziger helpt. Zo ja, hoe kunnen we dat dan in nieuwe concessies opnemen? Is de Staatssecretaris bereid om met die houding naar dat soort vraagstukken te kijken?

Voorzitter, ik kom op ProRail. D66 was nooit een groot pleitbezorger van omvorming van ProRail. We hebben er altijd voor gewaarschuwd, en dat doe ik nu weer, dat een zbo niet de oplossing is voor alle uitdagingen op het spoor. Een zbo maakt vooral de sturing en verantwoording makkelijker tussen de bewindspersoon en ProRail. Ook de verhouding tussen de Kamer en de bewindspersoon wordt helderder. Daarom kiezen wij in het regeerakkoord voor die omvorming. Ik heb wel drie zorgen.

De eerste zorg betreft de fiscale druk. Het kabinet heeft in het verleden aangegeven dat ProRail vrijgesteld zal worden van eenmalige heffingen. Maar kan die vrijstelling ook op goedkeuring rekenen van de Europese Commissie? Als dat niet het geval is, kan het oplopen tot 5 miljard euro. Klopt het dat de verantwoordelijkheid voor die fiscale druk is neergelegd bij ProRail en de Belastingdienst? Hoe gaat de Staatssecretaris toe zien op invulling van de randvoorwaarden?

Mijn tweede zorg ligt bij de gebruikersvergoeding. De omvorming naar een zbo mag wat D66 betreft niet leiden tot hogere prijzen voor vervoerders en reizigers. Daar zijn onder andere btw-effectmaatregelen voor nodig. Wat D66 betreft nemen we nog geen onomkeerbare stappen totdat er voor de btw-compensatiemaatregelen groen licht is vanuit Brussel. Deelt de Staatssecretaris deze opvatting?

Mijn derde zorg zit 'm in de balans tussen het ministerie en ProRail. Daar ging het in de hoorzitting ook even over. De kennis en expertise bij het ministerie over ProRail zijn de afgelopen jaren niet altijd op dikte geweest. Wil het ministerie goed kunnen sturen op de zbo ProRail, dan is versterking bij het ministerie nodig. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

We moeten ook bekijken hoe de Kamer in de omvorming naar een zbo haar kaderstellende en controlerende taak het beste kan vervullen, nu in de omvorming, maar ook straks als we niet meer via de concessiecyclus kunnen sturen op de beheerconcessie van ProRail en de prestaties van de spoorbeheerder. Op welke manier wil de Staatssecretaris de Kamer hierin een goede rol geven?

Voorzitter, tot slot. Naast reizigers, vervoerders en ProRail zijn de spooraanneemers cruciaal voor goede prestaties op het spoor. Marktwerving heeft geleid tot prijsprikkels en innovatie, maar tegelijkertijd staan de marges onder druk. Spooraanneemers geven aan dat het soms moeilijk is om innovatieve oplossingen toe te passen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris welke effecten de overgang naar een zbo eventueel kan hebben op de contracten van de spooraanneemers. Ik hoor ook graag de bevestiging dat die overgangperiode niet mag leiden tot minder beheer en onderhoud.

Het aanbestedingsbeleid van ProRail is nu strenger dan de aanbestedingswetgeving. Juristen staan daarmee soms praktische en slimme oplossingen voor onderhoud en vernieuwing in de weg. Welk effect heeft de zbo op het prestatiegerichte onderhoud en de huidige aanbesteding van projecten van ProRail? Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om het aanbestedingsbeleid van ProRail te versimpelen?

Voorzitter, ik rond af. Nogmaals, D66 staat voor strakke regie vanuit de overheid op de kwaliteit van het spoor, voor goede spoorinfrastructuur in publieke handen en voor het uitdagen van marktpartijen om voor een goede deur-tot-deurreis te zorgen.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een goed functionerend spoor en daar zijn we trots op. Niet alleen op het spoor, maar ook op de treinen die erop rijden en op de duizenden mensen die dat elke dag weer mogelijk maken. Daar moeten we heel zorgvuldig mee omgaan. Die roep hoorde ik vanochtend ook erg duidelijk tijdens de hoorzitting. GroenLinks heeft grote ambities met het spoor, van Schipholvluchten overbodig maken tot het bereikbaar houden van onze steden. De Randstad wordt drukker, ruimte wordt schaarser en vanuit klimaat en leefbaarheid ligt er een grote opgave. Het debat van vandaag gaat over systeemveranderingen, maar de veranderingen die echt nodig zijn, hebben vooral ook investeringen nodig.

Over het systeem: onze grote vraag is hoe futureproof de plannen zijn die voorliggen. Hoe richten we ons op het beste in als we naar de schaal-sprong kijken die in het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040 wordt geschetst? Is het huidige verschil tussen regionaal ov en het HRN, tussen rails en treinen, tussen treinen, bussen en straks zelfrijdende taxi's, en een scheiding tussen Rijk, provincie, gemeente en ov-regio de best mogelijke verdeling? Wordt in de analyse die nu ten grondslag ligt aan de plannen waarover we het vandaag hebben, voldoende rekening gehouden met het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040? Daar ligt voor mij een zorg. De grote privatiseringen en de gebrekkige sturing vanuit het Rijk hebben in het verleden tot grote problemen geleid. De Tweede Kamer heeft duidelijk onderschat wat erbij komt kijken. Dat willen we niet nog een keer. We willen vooruit, maar niet ten koste van wat nu goed gaat. In de hoorzitting van vanochtend werd duidelijk dat als het ministerie en lokale overheden een sterkere regierol gaan spelen, dit ook iets vraagt aan capaciteit, kennis en visie binnen de overheid. Graag hoor ik van de Staatssecretaris wat zij denkt dat er aan verandering nodig is op haar departement om die rol goed te spelen. Uw voorganger was een week Staatssecretaris af toen zij bekende dat de Lelystadproblemen onder andere kwamen doordat het ministerie helemaal geen kennis meer had van de luchtvaart. Hoe zorgen we ervoor dat het ministerie klaar is voor een veranderende rol van ProRail en voor een sterkere regierol in het algemeen op ov?

De Staatssecretaris schrijft dat de plannen voor een zbo vooral principieel zijn. Wij delen dat principe: spoor is cruciale infrastructuur, die in handen van de overheid behoort te zijn. Maar als er een sterkere band komt tussen ProRail en het ministerie, leidt dit dan tot een zwakkere band tussen ProRail en de NS en andere vervoerders? Zijn hier risico's? Juist een sterke interactie tussen vervoerder, infrabeheerder en overheid is nodig, zo werd vanochtend gesteld. Hoe borgen we dat? Wat zijn hier de ideeën van de Staatssecretaris over?

Er is vooral gekeken naar de bestuurlijke en bedrijfsmatige kanten van het omvormen van ProRail, maar wat gaat de reiziger ervan merken? Die vraag werd vanochtend herhaaldelijk gesteld. Eigenlijk merkten we dat daar niet echt een antwoord op was. Veronderstellen we gewoon dat er voor hen niets verandert? Hoe zit het met de btw en de mogelijke prijsverhogingen, die ook door mijn collega Jetten werden aangehaald? Meer marktwerking, het steeds verder opengooien van concessies, de dreigende nieuwe aanbesteding van de HSL, steeds meer verschillende dienstregelingen, conflicterende bedrijfsbelangen en steeds meer in- en uitchecken: het reizigersbelang hoort echt voorop te staan. Zijn de gevolgen goed onderzocht? Vanochtend leek daar echt nog te weinig duidelijkheid over te zijn.

Ik kom op het hoofdrailnet. Aangezien de prestaties van de NS gestaag en op zowat alle fronten verbeteren, zijn wij ervoor om het HRN gewoon weer aan de NS te gunnen. Voor welk probleem zou aanbesteden een oplossing zijn? Het gaat beter met de HSL, maar met de rails, treinen en seinen die we nu hebben, kunnen we waarschijnlijk niet veel meer bereiken dan dit. Er zitten ontwerpfouten in de lijn, de treinen hebben hun

beperkingen en het systeem is te complex. Dat lossen we niet op met dreigen of met boetes, maar met geld en duidelijke keuzes. Ondertussen hebben we de hogesnelheidslijnen keihard nodig voor de internationale bereikbaarheid; een échte hogesnelheidslijn naar Brussel, Londen en Parijs als alternatief voor het vliegtuig. Wij willen graag van de Staatssecretaris een goed plan met ambitie om dit waar te maken. Zij moet dus niet sturen op een minuut vertraging naar Breda, maar op 250 km/u naar Brussel. Wat is daarvoor nodig?

Ten slotte is wat GroenLinks betreft vooral sturing en regie nodig, met een duidelijke langetermijnvisie, gericht op een fors groeiend aandeel in de verplaatsingen en een grote rol voor ov als bijdrage aan de oplossingen voor het klimaatprobleem. Daar is de politiek voor verantwoordelijk, niet de markt, want een goed functionerend ov is onmisbaar voor een duurzaam Nederland.

De **voorzitter**:

Geweldig, ruim binnen de tijd. Dan geef ik nu het woord aan collega Laçin van de SP-fractie.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. De afgelopen tijd heb ik voor dit debat vele gesprekken gevoerd met allerlei verschillende partijen. De centrale vraag die ik daarbij steeds stelde was: welke uitdagingen zijn er en hoe pakken we die aan? Wat willen we bijvoorbeeld bereiken met het omvormen van ProRail naar een zbo? Wat willen we winnen met meer marktwerking en concurrentie op het spoor? Doen we het nou zo slecht op het spoor in Nederland? Het tegendeel is waar. Uit verschillende vergelijkingen blijkt dat we tot de wereldtop behoren. NS en ProRail presteren uitstekend en toonden de afgelopen jaren vooruitgang op vrijwel alle scores. Ook gaat de samenwerking tussen beide organisaties heel goed. Dat is weleens anders geweest.

Eerst ProRail. Vrijwel de voltallige sector heeft eind 2016 opgeroepen om de omvorming van ProRail naar een zbo te heroverwegen. Ook vanochtend in het eerste blok van de rondetafel is dat weer heel duidelijk aan bod gekomen. Toch gaat dit kabinet door op de lijn van het vorige kabinet. Waarom? Waarom doordrukken als de hele sector een andere mening heeft?

Daarnaast zijn er meerdere moties door de vorige Kamer aangenomen die de regering opdroegen de kosten van de omvorming niet te laten betalen door de reizigers of het personeel. McKinsey becijferde echter dat gedurende de omvorming de operationele kosten van ProRail met ongeveer 4 miljoen euro gaan stijgen en dat de bedrijfsvoering ook structureel duurder zal zijn. Ergens moet dit geld vandaan komen. En tenzij de Staatssecretaris een toverstokje heeft, moet het geld door iemand opgehoest worden. Wie moet hiervoor gaan opdraaien?

Ten slotte op dit punt. Deze hele discussie is ooit begonnen vanuit de gedachte dat ProRail als zbo beter aan te sturen is. Vanmorgen bij de rondetafel stelden de heer Kruyt en de heer Eringa dat de aanwezige kennis op het ministerie «dun ijs» is. Dat laat een beeld zien dat niet de positie van ProRail het probleem is, maar de aansturing vanuit het ministerie. Kan de Staatssecretaris daarop ingaan? Kan zij ook aangeven of zij in het hele traject van de omvorming van ProRail naar een zbo ook «go/no go»-momenten gaat invoeren, zodat altijd geëvalueerd kan worden en er wellicht een stap teruggezet kan worden?

Ik kom op de NS en het voornemen van het kabinet om het hoofdrailnet op te knippen. Als we willen zien tot wat voor toestanden dat leidt, hoeven we maar naar het Verenigd Koninkrijk te kijken. Het volledig versnipperde treinverkeer is daar belachelijk duur. Als je vandaag van Londen naar Birmingham wilt – ruwweg de afstand van Rotterdam naar Maastricht – dan ben je omgerekend meer dan € 100 kwijt. Dat is vier keer meer dan

voor dezelfde afstand hier in Nederland. Het kan wel goedkoper, maar dan moet je weken of maanden van tevoren boeken. Met stijgende prijzen jagen we mensen weer de auto in, een vervoermiddel dat al snel goedkoper is als je samen reist. Dat moeten we hier in Nederland met alle doemscenario's in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse helemaal niet willen. Dat kan toch ook niet het droomscenario van deze Staatssecretaris zijn?

De voorzitter:

Er is een interruptie van de heer Jetten van D66.

De heer Jetten (D66):

De heer Laçin gebruikt zelf het woord «doemscenario's», maar eigenlijk is het de SP die hier ov-Nederland angst aan het aanpraten is door het de hele tijd te hebben over het opknippen van het hoofdrailnet en versnippering van de spoorsector. Ik wil eigenlijk weleens van de heer Laçin horen waar hij in het regeerakkoord iets leest over versnippering van het hoofdrailnet. Daarin wordt slechts gesproken over een aantal regionale lijnen. Er wordt nergens gesproken over het aanbesteden van het hoofdrailnet of het weghalen van de intercity's bij de NS. Welk probleem probeert de heer Laçin hier te tackelen?

De heer Laçin (SP):

Ik zeg niet dat het hoofdrailnetwerk wordt aanbesteed. Maar je ziet wel in marktordening, onderzoek en het regeerakkoord dat er met bepaalde lijnen geëxperimenteerd gaat worden, of dat het kabinet voornemens is om dat te gaan doen. Dat voorbeeld is vanochtend ook besproken: als treinen van verschillende vervoerders op hetzelfde spoor gaan rijden, heb je, in tegenstelling tot bij de luchtvaart, niet de kans dat de ene trein over de andere heen vliegt, maar de kans dat ze bij elkaar op het spoor terechtkomen. Dat gaat leiden tot opstoppingen, sprinters die langzamer rijden en intercity's die harder willen doorrijden. Hoe gaan we daarmee om? Waarmee is de reiziger in dezen gediend? Dat is de centrale vraag die wij stellen.

De heer Jetten (D66):

De heer Laçin noemt natuurlijk terecht een aantal praktische uitdagingen waar je goed naar moet kijken; dat ben ik helemaal met hem eens. Een paar weken geleden hebben we hier het Toekomstbeeld openbaar vervoer 2040 besproken. Toen was ook de SP van mening dat we er in het hele land voor moeten zorgen dat we vraaggericht openbaar vervoer aanbieden en dat we dat zo veel mogelijk verder intensiveren om mensen uit de auto te krijgen. Nu zegt dit regeerakkoord dat we een aantal regionale lijnen gaan opnemen in regionale concessies, zodat lokale overheden ervoor kunnen zorgen dat trein, bus, tram et cetera goed op elkaar aansluiten voor de snelste deur-tot-deurreis. Daar kunt u toch niet tegen zijn als SP-fractie?

De heer Laçin (SP):

Nee, daar zijn wij zeker niet tegen. We zien wel dat wat u schetst als de praktische problemen in deze situatie, in de praktijk kunnen leiden tot het tegenovergestelde van wat we met z'n allen beogen, dat die deur-tot-deurverbindingen dus niet overal beter of sneller worden, maar juist voor meer problemen gaan zorgen, bijvoorbeeld door verschillende keren in- en uitchecken en verschillende tarieven die vervoerders hanteren. Ik wil de D66-fractie vragen om ook daar rekening mee te houden bij het schetsen van een heel mooi scenario, wat D66 vaak doet.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Meer concurrentie op het spoor betekent feitelijk dat of een Duits of een Frans staatsbedrijf het treinverkeer in Nederland gaat doen. Ondanks alle mooie en niet te controleren woorden van de heer Hettinga vanmorgen blijven het buitenlandse ondernemingen, die te allen tijde kunnen besluiten om alsnog hun winsten over te maken naar Parijs of naar Berlijn. Waarom zouden we dat in hemelsnaam willen, vraag ik de Staatssecretaris. En wat schiet de reiziger hiermee op?

De heer Heinen analyseerde het afgelopen week in zijn artikel in De Correspondent uitermate scherp. In de huidige opzet van het Nederlandse spoor is meer concurrentie een uitermate ongeschikt middel om de NS tot betere prestaties te dwingen. Marktwerking is een recept voor kortetermijndenken om snel winsten te incasseren en dat terwijl het spoorvervoer juist en mede vanwege zijn forse investeringen om een langetermijnvisie vraagt.

De **voorzitter**:

Daar heeft u een vraag over van de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik hield mijn vinger al wat langer omhoog, want het ging nog over het vorige blokje. De heer Laçin sprak over het wegsluizen van mogelijke winsten die worden gemaakt door buitenlandse bedrijven naar het land waar de maatschappij gevestigd is. Vanmorgen werd in het rondetafelgesprek duidelijk dat hierover heel wilde verhalen de ronde hadden gedaan in de media. Dat werd ter plekke op dat moment gelogenstraft. Misschien heeft de heer Laçin daarom zijn tekst een beetje aangepast dat er «mogelijk» winsten gemaakt worden, maar er is toch heel stellig beweerd in de media dat dat al het geval was. Vanmorgen werd duidelijk, ook door de beantwoording van de heer Hettinga ter plekke, dat hij openheid wilde geven. Hoe kijkt de heer Laçin aan tegen het fake news dat verspreid was?

De heer **Laçin** (SP):

Ik zou het geen fake news willen noemen, want het is voor ons niet te controleren op dit moment. Dat zeg ik ook in mijn inbreng. Ik vertrouw de heer Hettinga op zijn woord – ik kijk ook even naar hem – maar wie geeft de garantie dat het in de toekomst niet gaat gebeuren? Kunnen we dat geld niet beter in eigen beheer houden en zelf sturen op meer investeringen en meer innovatie? Dat is mijn antwoord op deze vraag.

De heer **Ziengs** (VVD):

Garanties voor de toekomst zijn volgens mij nergens voor te geven. Dat zal ook in dit geval gelden. De heer Laçin zegt: ik moet de heer Hettinga maar op zijn ogen – ik weet niet of hij blauwe ogen heeft; ik heb hem nog niet zo goed in de ogen gekeken – moet geloven. Hij heeft daar letterlijk aangeboden aan de heer Van Boxtel om de jaarrekeningen in te kijken. Ik heb hem daar onlangs ook nog even over gesproken. Hij zegt volgens mij: dat geldt ook voor Kamerleden, mits ze die geheimhoudingsverklaring willen tekenen. Als u daar inzage in zou kunnen krijgen, zou u daar toch een wat andere toon over aanslaan?

De heer **Laçin** (SP):

Ik denk dat de toon die wij als SP in deze discussie aanslaan, niet zal veranderen. Wij vinden dat we de NS vooral moeten versterken op het hoofdrailnetwerk, zodat zij samen met de overheid voor een goede dienstregeling en goede verbindingen kan zorgen. Ik ga daar straks verder op in.

De **voorzitter**:

De heer Laçin vervolgt zijn betoog. Hij heeft daarvoor nog een kleine minuut.

De heer **Laçin** (SP):

Ik was gebleven bij de marktwerking. De marktwerking is een recept voor kortetermijndenken om snel winsten te incasseren, en dat terwijl het spoorvervoer juist investeringen nodig heeft. Doen we dit niet, dan zullen we net als in andere sectoren zien dat ook werknemers op het spoor om de zoveel jaar worden ontslagen, hun arbeidsvoorwaarden verliezen en structureel worden gezien als mogelijke bezuinigingspost in plaats van als de draaiende motor van een onderneming. Iedereen die beweert dat dit doemscenario's zijn, verwijs ik naar het voorbeeld van de heer Janssen van FNV Spoor vanmorgen in het rondetafelgesprek. De sociale veiligheid, een onderwerp waar we het in de Kamer vaak over hebben gehad, op de lijn Zwolle-Enschede staat bijvoorbeeld onder druk. De nieuwe vervoerder moet het uit de lengte of de breedte halen, dus gaan ze met minder of zelfs geen conducteurs rijden. Mocht er toch wat gebeuren, dan zijn het alsnog de NS-mensen die ingrijpen en die bijstaan. De SP ziet daarom geen enkele reden om op het heilloze spoor van marktwerking door te denderen. Laten we ...

De **voorzitter**:

En uw laatste zin is?

De heer **Laçin** (SP):

Ja, dat is mijn laatste zin. Laten we als enige aandeelhouder samen met NS en ProRail kijken hoe we de prestaties op het spoor verder kunnen verbeteren zonder allerlei onnodige en geldverslindende stappen waar de reiziger helemaal niks aan heeft.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Daar is een interruptie op van de heer Jetten van de D66-fractie.

De heer **Jetten** (D66):

Erkent de heer Laçin dat we dankzij de decentralisatie van een aantal spoorlijnen überhaupt weer treinen hebben rijden op die spoorlijnen, dat daar frequentieverdubbeling heeft plaatsgevonden, dat daar moderne treinen rijden en dat reizigers blij zijn met een fatsoenlijk product, ook in Groningen, ook in Limburg en ook in Oost-Nederland, waar nu andere vervoerders rijden dan de NS?

De heer **Laçin** (SP):

Natuurlijk zijn wij daar blij mee, maar vanochtend werd ook gesteld dat het causale verband tussen meer treinen en meer reizigers niet per se gelegd is met de marktwerking. Ik ben er blij mee. Ik ben blij dat partijen als Arriva en Connexxion dat op zich hebben genomen en dat daar nieuwe en goede verbindingen zijn. Dat moeten we vooral zo houden. Daar hoor je mij ook niks over zeggen. Het punt is wel: is de marktwerking daar de oplossing voor geweest of zijn er ook andere oorzaken te bedenken, zoals een aantrekkende economie, die ervoor zorgen dat mensen weer meer gaan reizen? We moeten die afweging wel maken en niet blind gaan stellen dat de marktwerking de oplossing is geweest voor die regionale concessies.

De heer **Jetten** (D66):

Dit is echt te makkelijk. De vergelijkingen met Engeland die vanochtend werden gemaakt, vind ik ook niet helemaal correct. Als we bijvoorbeeld in het noorden van het land NS hadden laten rijden, dan hadden daar nu geen treinen meer gereden. Dat is een causaal verband. Door decentrali-

satie hebben we daar weer een fatsoenlijk product. Natuurlijk is marktwerking geen doel op zich. Marktwerking is een middel om partijen uit te dagen om hun prestaties te verbeteren. Regionale vervoerders hebben dat laten zien in decentrale concessies. NS is beter gaan presteren, omdat we als overheid NS hebben geprikkeld om die prestaties verder te verbeteren. Ik hoor in het laatste antwoord van de heer Laçin dat hij erkent dat het regionaal best wel goed is gegaan en dat we moeten uitkijken dat we niet doorslaan in de marktwerking. Ik wil de heer Laçin uitdagen om mee te denken over hoe we de groei op het spoor goed gefaciliteerd krijgen en over hoe we ervoor zorgen dat we als overheid en markt dat samen op een goede manier doen. Maar die angstverhalen over marktwerking in de spoorsector zijn echt niet op hun plaats, als je kijkt naar de prestaties die NS en regionale vervoerders nu neerzetten. Dat is geen vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ook al is het geen vraag, ik ga er wel op reageren.

De **voorzitter**:

Dit was bijna een betoog van collega Jetten. Ik vraag de leden om het wat puntiger te doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil nogmaals benadrukken dat wij blij zijn met de vervoerders op de regionale lijnen en de regionale concessies. Maar ik vind het te makkelijk om te stellen dat als het aan de NS had gelegen daar nu geen treinen meer zouden rijden. Dat wil ik de heer Jetten meegeven. Dat is veel te makkelijk. Als wij in die tijd samen met de NS hadden gekeken of het anders had gekund, dan hadden we daar ook op een bepaalde manier uit kunnen komen, denk ik. Of dat hetzelfde resultaat had opgeleverd als nu, kunnen we niet zeggen. Maar ik vind het veel te makkelijk om te stellen dat er anders geen treinen waren, bijvoorbeeld in het Noorden. Ik kom op de marktwerking. Er zijn verschillende onderzoekers, verschillende wetenschappers. De heer Van der Velde, die hier vanochtend ook zat, toont aan dat in het Verenigd Koninkrijk een aantal keuzes zijn gemaakt en dat nu de stap terug wordt gezet, omdat het helemaal de andere kant op is geschoten. Dat zijn afwegingen en feiten die wij ook moeten meenemen bij de keuzes die wij hier gaan maken. Om dan te stellen dat het allemaal heel anders is ... We verschillen van mening over de marktwerking op het spoor. Laat dat duidelijk zijn. Maar wij denken graag mee over goede verbindingen en een goed spoor. De centrale vraag is natuurlijk: wat helpt de reiziger? Daarover denken we graag mee.

De **voorzitter**:

De Kamerleden zijn op dreef. De eerstvolgende is de heer Van Aalst van de PVV-fractie. Ik geef hem graag het woord.

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

Dank u wel, voorzitter. Dit kabinet en deze Staatssecretaris gaan de boel op het spoor flink omgooien. ProRail wordt een zbo, er komen meer regionale concessies, de HSL kan worden aanbesteed en zelfs het hoofdrailnetwerk wordt mogelijk in de toekomst aanbesteed. Wij zullen de voorstellen beoordelen als ze worden ingediend, maar vooraf wil ik toch alvast aangeven dat het hoofdrailnetwerk wat de PVV betreft te allen tijde in handen moet blijven van de NS. We gaan er niet aan lopen morrelen. Ondanks dat we altijd flink wat te mopperen hebben op de NS – ik zal dat in het volgende AO, over de stormschadechaos, ook weer doen – het zijn en blijven onze Nederlandse Spoorwegen en dat moeten we zo houden. Dat kan volgens mij ook de enige conclusie zijn voor degene die het ordeningsrapport gelezen heeft. Want na Japan en Zwitserland presteert het Nederlandse spoor behoorlijk goed, zeker als je bedenkt dat ze er in

Zwitserland twee keer zoveel geld tegenaan smijten en ze in Japan voor iedere trein een apart spoor hebben, terwijl wij ons in Nederland moeten redden met een enorm complex en verouderd spoorstelsel, voor de vernieuwing waarvan er geen geld en ruimte is. De PVV ziet dan ook geen noodzaak om de ordening op het spoor drastisch te veranderen. Het enige wat ons naar aanleiding van dit rapport wel opviel, is de huidige versnipperde eigendom van de stations. Die ligt nu grotendeels bij ProRail, maar ook deels bij de NS. Wat ons betreft moet de NS als vervoerder zich concentreren op het vervoeren van reizigers en moet ProRail als infrastructuurbeheerder zich richten op het faciliteren en onderhouden van de infrastructuur. Daar vallen ook de volledige stations onder. Ik ben benieuwd hoe de Staatssecretaris hiertegen aankijkt en of zij eventueel bereid is dit te veranderen.

Voorzitter. De omvorming van ProRail naar een zbo lijkt ons onverstandig. Er zijn enorme kosten mee gemoeid, het zorgt voor onrust bij het personeel en welk probleem lost dit nu eigenlijk op? Als we alleen al kijken naar de kosten, dan vormen die een enorm obstakel van in potentie honderden miljoenen. Waar wordt dat uit gefinancierd, zo vraag ik de Staatssecretaris. Dan heb ik het nog niet eens over de btw, waar ProRail als zbo geen vrijstelling meer voor heeft. Vervoerders en gemeenten moeten dan opeens 21% extra gaan betalen. Kan de Staatssecretaris een indicatie geven van de gevolgen van deze btw-verplichting voor de totale kosten? Als de gebruiksvergoeding hierdoor stijgt, dan is de consequentie dat veel goederenvervoerders niet langer van het spoor gebruikmaken, maar weer de weg opgaan. Ik heb de Staatssecretaris bij het WGO Biobrandstoffen al genomineerd voor de meest vervuilende bewindspersoon, maar door ProRail om te vormen tot zbo gaat zij waarschijnlijk ook nog met deze prijs aan de haal. Daar zal de voormalige groenste politicus Van Veldhoven niet blij mee zijn.

Logisch ook dat het Kamerlid Van Veldhoven met CDA-collega Van Helvert een jaar geleden een motie indiende om de gevolgen van de positionering van ProRail eerst eens grondig te onderzoeken. Deze motie werd weliswaar verworpen, maar aan de PVV was wel door de vorige Staatssecretaris toegezegd dat wij een overzicht zouden krijgen van de rollen en de aansturingmogelijkheden die I&W nu heeft ten opzichte van ProRail en de manier waarop deze de afgelopen periode zijn ingezet. Vooral dat laatste zou duidelijkheid moeten geven of deze hervorming daadwerkelijk iets toevoegt of dat voorgaande bewindspersonen gewoonweg hebben nagelaten om gebruik te maken van al hun bevoegdheden. Wat heeft het immers voor zin om deze vergaande hervorming door te voeren met alle kosten en gevolgen van dien om enkele bevoegdheden te verruimen waar de afgelopen jaren toch geen gebruik van is gemaakt? Kan de Staatssecretaris hier duidelijkheid over verschaffen en ons alsnog het gewenste overzicht toesturen?

Voorzitter, ik kom ten slotte op de HSL. Daarover kan ik kort zijn. Het interesseert ons eigenlijk geen zak wat daarmee gebeurt. Wij hebben al eerder aangegeven: wat de PVV betreft maken we er een snelweg van. Wij kiezen voor de optie die de schade voor de belastingbetaler niet nog groter maakt dan die nu al is. Dit doet niets af aan de inspanningen van zowel NS als ProRail om hier nog het beste van te maken. Ik snap ook de blijdschap die er is nu ze de normen lijken te halen, al onderstreept mijns inziens dat 97% kans op een zitplaats in de spits juist heeft laten zien dat er ook bij de reiziger onvoldoende interesse is voor deze treindienst en dat we het geld beter kunnen steken in de drukste trajecten, zodat reizigers daar überhaupt de trein in kunnen tijdens de spits. Zoals ik de afgelopen keer ook bij de begroting heb bepleit: laten we realistisch zijn en onder ogen zien dat er ook op het spoor structureel te weinig geld is om alle knelpunten op te lossen. Ook hier moeten wij dus verstandige keuzes maken. Nog meer geld gooien in de bodemloze put van de HSL is simpelweg onverantwoord.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. Ik ben, als ik eerlijk ben, nog een beetje aan het bijkomen van de hoorzitting van vanmorgen. We hadden het over ProRail en de omvorming tot zbo. Er zijn net volgens mij terecht een aantal vragen gesteld. Vooral het tweede stuk ging over de marktordening, waar wij nu als Kamer met de Staatssecretaris over praten.

Ik wil beginnen met de marktordening. Als je ziet hoe goed het eigenlijk gaat met het spoor en hoe goed we presteren, ook internationaal gezien, dan is dat goed. Dat wordt heel goed beschreven in het rapport en het wordt ook genoemd door de Nederlandse Spoorwegen en door andere aanbieders. Maar vervolgens zie ik de NS en Arriva naast elkaar zitten. Eigenlijk gunnen ze elkaar geen blik in de ogen. Dat vind ik wel zeer zorgelijk. Dit kabinet doet een aantal onderzoeksvoorstellen voor meer marktwerking op het spoor. Dan is samenwerking essentieel. Ik zie hoe twee partijen nu naast elkaar zitten en ook twee verschillende belangen hebben. De ene heeft een belang vanuit Duitsland en de andere, de NS, is een staatsdeelneming, een van de prachtbedrijven van Nederland. Hoe ziet de Staatssecretaris die verhouding en die samenwerking, die wel in stukken wordt beschreven maar die ik hier in de Tweede Kamer niet zie in de fysieke reacties op elkaar? Dus ik hoor heel graag de visie van de Staatssecretaris daarop. Hoe kijkt zij naar de partijen en naar een mogelijke samenwerking? Gaat die samenwerking eigenlijk wel goed? De NS is echt een ongelooflijk belangrijk bedrijf, een belangrijke staatsdeelneming. De NS doet veel meer dan alleen treinen rijden. Ze hebben ook een belangrijke functie als het gaat om veiligheid: op het spoor en op de stations. De Nederlandse Spoorwegen en haar medewerkers maken zich, denk ik, terecht zorgen dat de taken die door NS worden uitgevoerd en niet door andere aanbieders, wellicht niet meer of slechter worden uitgevoerd als er meer partijen worden toegelaten op het spoor. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar dat signaal? Volgens mij is dit wel een serieus signaal.

Dan de arbeidsvoorwaarden. De NS is een belangrijk Nederlands bedrijf met zeer gemotiveerde medewerkers. Een aantal mensen die bij de hoorzitting aanwezig waren, zitten hier nu ook. Ze zijn trots op het bedrijf en ze doen fantastisch werk. Natuurlijk doen de mensen bij de andere bedrijven dat ook, maar er zit een enorm verschil in de arbeidsvoorwaarden. Bij aanbestedingen zie ik dat het vaak gaat over een verlaging van de kosten. Dat kan vaak alleen met een ander arbeidsvoorwaardenpakket, bijvoorbeeld dat van Arriva. Is de Staatssecretaris met mij en overigens ook de FNV van mening dat, mocht je die weg van aanbestedingen en meer aanbestedingen opgaan, je ten minste voor de medewerkers zou moeten regelen dat er één cao wordt gehanteerd, dus dezelfde arbeidsvoorwaarden en ook dezelfde secundaire arbeidsvoorwaarden? Dan is er echt een gelijk speelveld, mocht je verder gaan met marktwerking. Dan zijn de medewerkers in ieder geval niet de dupe. Dan ProRail. Vanmorgen kwamen er in de hoorzitting een hoop zorgen naar voren; laat ik het zo maar noemen. Ik zie wel een voordeel als we van ProRail een zelfstandig bestuursorgaan maken. De Staatssecretaris beschrijft het ook: je gaat van projectfinanciering naar structurele financiering en kunt waarschijnlijk veel beter sturen en afwegen of je bepaalde ingrepen wel of niet doet. Kan de Staatssecretaris hierop nader reageren? In de hoorzitting kwam dit punt nauwelijks naar voren, terwijl dit een van de voordelen is.

Verder maak ik mij zorgen over een punt dat meerdere woordvoerders hebben genoemd: de btw en mogelijke prijsverhogingen. Heeft de Staatssecretaris enige indicatie of we die op een legale manier – zo zullen we het toch moeten doen – kunnen voorkomen? Het mag natuurlijk nooit zo zijn dat de reiziger daar de dupe van is. Het is een goede operatie om uiteindelijk meer sturing te krijgen op ProRail, maar dat mag niet ten koste gaan van de reizigers en de werknemers.

Tot slot het derde punt: de verbindingen met het buitenland. Vorige week hadden wij een algemeen overleg over de luchtvaart. Meerdere partijen hebben daarin aangegeven dat het van ongelooflijk belang is dat we werken aan internationale spoorlijnen die betaalbaar zijn en die ook hanteerbaar zijn. Ik heb nu in een kwartier een vlucht geboekt naar Parijs, maar als je een treinreis in Europa wilt boeken, is dat best lastig voor jou als consument. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Dat was het, voorzitter. Dank u wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Dank u wel, mevrouw de voorzitter, voor het woord. Als we de spoorprestaties in Nederland vergelijken met die van andere landen, blijkt het hier gewoon hartstikke goed te gaan. Dat vooropgezet. Als ervaren treinreiziger uit Groningen heb ik intussen enige fascinatie ontwikkeld, moet ik eerlijk zeggen, voor het zo druk bereden spoor in ons land, waar ruimte zo schaars is en dagelijks heel veel mensen graag de trein pakken om van A naar B te gaan. Dat brengt ook de nodige complexiteit met zich mee. Vanmorgen tijdens de hoorzitting konden we dat ook horen. Overigens heb ik tijdens het werkbezoek aan ProRail ook gesproken met vervoerders en aannemers en mijn bewondering geuit voor het vele werk dat is verzet om het spoor weer te herstellen na de zware storm die we onlangs hadden.

Voorzitter. Er zijn ook uitdagingen. Hoe houden we het spoor en het reizen met de trein goed en betaalbaar? Daarom spreken we ook over de ordening op het spoor. Het rapport Kiezen voor een goed spoor geeft ons een goed inzicht in de scenario's voor ordening en sturing op het spoor. Ik zei het al: de huidige spoorprestaties zijn goed in vergelijking met die in andere landen. Het doorvoeren van grote veranderingen lijkt daarom niet aantrekkelijk, maar volgens het rapport kan er eventueel winst behaald worden met stapsgewijze veranderingen, zodat sterktes worden ondersteund en zwaktes worden weggelaten. De ChristenUnie vindt het daarom verstandig dat de Staatssecretaris de midterm review over de concessie voor het hoofdrailnet wil afwachten en onderzoek gaat doen naar de samenloop en naar de ervaringen in Limburg met de regionale spoordiensten voordat zij besluiten neemt over de marktordering van het spoor.

In haar brief heeft de Staatssecretaris het over besluitvorming in 2020. Ik vraag haar of dat nog op tijd is. In de bijlagen bij het rapport zat een brief van de ACM waarin staat dat je eigenlijk al in 2019 een besluit moet nemen. Is er nog voldoende tijd over? Bovendien moeten we nadenken over de grenzen aan vervoersmodaliteiten. Dat betekent het slimmer combineren van bijvoorbeeld bus, trein en metro, maar ook van deur tot deur reizen met deelauto's en ov-fietsen. Hoe gaat de Staatssecretaris deze multimodale aanpak meenemen in de toekomstige keuze voor de spoorordering?

Bij regionale spoordiensten zien we positieve resultaten, onder meer door lokaal maatwerk en het aansluiten op andere vormen van regionaal ov. Twee goede voorbeelden werden vanmorgen genoemd, een in Limburg en een in Groningen. Een van de opties is het hybride model, waarbij

verschillende aanbieders kunnen inschrijven op de concessies. In de kabinetsbrief wordt ook een onderzoek naar samenloop genoemd. Uit de hoorzitting van vanmorgen konden we afleiden dat, willen we het belang van de reiziger echt goed dienen, er sturing en regie nodig zal zijn vanuit de overheid. Hoe kijkt de Staatssecretaris daarnaar? Hoe wil zij een gelijk speelveld garanderen bij het aanbesteden van de lijnen?

In het regeerakkoord wordt expliciet gesproken over een aantal sprinter-diensten die toegevoegd kunnen worden aan de regionale ov-concessies. Hoe ziet de Staatssecretaris de planning voor zich? Wordt daarbij rekening gehouden met de lopende concessies? Bij het decentraliseren van deze lijnen is bestuurlijk draagvlak in de regio essentieel. De reiziger zal erop vooruit moeten gaan. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe het momenteel zit met het bestuurlijk draagvlak in de regio? Ik ben ook benieuwd naar de gevolgen voor intercitydiensten op het hoofdrailnet. Juist sinds het bestaan van de Hanzelijn is de reis tussen Noord-Nederland en de Randstad verbeterd. Ook over de verbinding tussen Enschede en de Randstad is men tevreden, ook over de directe verbindingen. Houdt de Staatssecretaris bij het decentraliseren van de sprinter-diensten rekening met de huidige frequentie van de directe intercityverbindingen naar de Randstad?

Voorzitter. Dan ProRail en de omvorming naar een zbo. Volgens de ChristenUnie moeten we dit proces heel zorgvuldig doen. Over de uitvoering zijn nog veel vragen. Hoe gaat die transitie er precies uitzien? Wat betekent dit voor het personeel? Daarover zijn veel zorgen naar voren gebracht. Die wil ik hier ook neerleggen bij de Staatssecretaris. Hoe gaat zij daarmee om? Hoe wil zij in de toekomst zorgen voor een goede samenwerking tussen ProRail en de vervoerders? Er zijn ook juridische vragen gesteld over de omvorming. De Kaderwet zelfstandige bestuursorganen zou niet afdoende zijn. Er wordt gevraagd om maatwerk. Het moet heel helder zijn wat de specifieke rolverdeling is tussen het departement, ProRail en de vervoerders. Wij vragen hiervoor extra aandacht van de Staatssecretaris.

Voorzitter. Ik sluit af met het punt van de btw-af trek. Als de reiziger op de eerste plaats staat, zouden de kosten die dit met zich meebrengt, niet in de prijs voor de treinkaartjes verdisconteerd mogen worden. Eerder is hierover de motie-Bruins aangenomen. Dat was in december 2016. In de motie wordt de regering opgeroepen om de randvoorwaarde van geen kosten voor de gebruikers uit te werken bij de omvorming van ProRail. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij deze motie gaat uitvoeren? Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Dan is het woord aan de heer Amhaouch van de CDA-fractie.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Het CDA volgt het regeerakkoord. Daarin staat duidelijk wat deze coalitie vindt van een aantal spelers op het spoor. Binnen dat kader vinden we een gelijk speelveld essentieel. Daarin zullen alle partijen moeten schikken. De regionale vervoerders moeten zich niet als calimero gedragen en zich als kleine partij wegzetten tegenover een groot en massief NS, want het zijn ook dochterondernemingen van de Duitse en Franse staatsspoorbedrijven. Anderzijds moet de NS zich realiseren dat ze als grootste en dominantste speler op het Nederlandse spoor de regionale vervoerder eerlijke concurrentie moet bieden. Dat is dezelfde eerlijkheid die de NS zelf in het buitenland verwacht. Dat vraagt van de overheid dat zij vooral waakt over een eerlijk en gelijk speelveld ten opzichte van alle partijen die willen meedingen. Daaraan heeft het in het verleden ontbroken. Welk instrument heeft de Staatssecretaris om zowel vooraf-

gaand aan, als na de aanbesteding dit gelijke speelveld te borgen? Hoe gaat ze dit toepassen? Is hier een trendbreuk met het verleden?

De **voorzitter**:

Daarover is een vraag van de heer Van Dijk van de PvdA-fractie.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Deze woorden over een eerlijk en gelijk speelveld spreken mij aan. Geldt dat ook voor de arbeidsvoorwaarden van de medewerkers?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Natuurlijk. Ik kom daar straks ook nog op terug in het kader van de transitie van ProRail naar een zbo. Volgens mij hebben wij in Nederland afspraken over salarissen. We hebben ook werkgevers en werknemers die onderling in cao's afspraken maken over de beloning, dus zie ik op dit moment even geen probleem.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Misschien moet ik dan iets specifieker zijn. Zoals vanmorgen in de hoorzitting is gezegd, zijn er verschillende aanbieders met ook verschillende regelingen, waardoor sommige aanbieders zich scherp in de markt kunnen zetten omdat ze gewoon wat minder betalen aan hun medewerkers. Als we een gelijk speelveld willen – dat wil het CDA ook – dan moeten we er volgens mij ook voor zorgen dat de arbeidsvoorwaarden overeenkomen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik zeg nogmaals dat arbeidsvoorwaarden in Nederland in cao's zijn geregeld. We hebben heel veel bedrijven in Nederland en niet overal gelden exact dezelfde arbeidsvoorwaarden. Het kan wisselend zijn; het ligt eraan waar mensen waarde in zien. Voor mij houdt een eerlijk speelveld niet in dat iedereen hetzelfde loon moet krijgen. Het is afhankelijk van de functies die ze hebben, op welke positie ze werken en wat het bedrijf daarvoor overheeft. Als «gelijke arbeidsvoorwaarden» inhoudt dat alles gelijk is en er voor individuele bedrijven geen ruimte is om afspraken te maken met werknemers, is dat een communistisch systeem, lijkt mij.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag over dit onderwerp van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het verbaast me toch een beetje dat nu geschetst wordt dat een cao in een sector betekent dat iedereen precies hetzelfde verdient. Het idee van een cao is dat bepaalde functies op eenzelfde manier worden gehonoreerd en dat daarin op eenzelfde manier wordt geschaald. Het CDA zegt een gelijk speelveld te willen. Dan is het logisch om de arbeidsvoorwaarden binnen een cao gelijk te trekken tussen de verschillende aanbieders. Dat is in een heleboel sectoren zo.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het lijkt mij een kwestie van vraag en aanbod en van een bepaalde bandbreedte. Vanmorgen heb ik een vergelijking proberen te maken met de luchtvaart. Ook in de luchtvaart zijn er discussies over het invullen van de arbeidsvoorwaarden van piloten van KLM, Ryanair en andere maatschappijen. Zeker in een situatie waarin de arbeidsmarkt zeer nijpend is, zullen werkgevers van goeden huize moeten komen om de goede mensen te behouden. Daarbij speelt salaris ook een belangrijke rol.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het CDA heeft het over een gelijk speelveld. De vraag is of binnen een bepaalde sector de cao, dus de arbeidsvoorwaarden, gelijk moet zijn omdat er anders oneerlijke concurrentie is doordat je onder die arbeidsvoorwaarden kunt gaan zitten. Het CDA geeft Ryanair als voorbeeld. Ik geloof dat wij ons als Kamer zorgen maken over de schijnconstructies en de verschrikkelijke arbeidsomstandigheden bij Ryanair, dus dat verbaast me nogal. Ik hoop niet dat het CDA wil suggereren dat Arriva de constructies van Ryanair maar moet overnemen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik hoef het hier niet voor Arriva of Connexxion op te nemen. Volgens mij is vanmorgen in het rondetafelgesprek ter sprake gekomen dat zij een bepaalde bandbreedte zien om de continuïteit van het bedrijf te waarborgen. Natuurlijk geldt: een fatsoenlijk salaris voor fatsoenlijk werk. Volgens mij hebben we dat in Nederland goed geregeld. Je moet appels met appels vergelijken: in welke cao vallen ze? Als de NS de cao spoor heeft en de andere jongens een multimodale cao, dan weet ik niet exact of het salaris aan het einde van de maand hetzelfde is.

De heer **Laçin** (SP):

We gaan nog even door op die arbeidsvoorwaarden en cao's in deze sector. Waar het hier om draait, is het volgende. Bij concessies – dat is het grote verschil met de luchtvaart, waardoor we ook niet per se een vergelijking hoeven maken met de luchtvaart – kan een Arriva of een Connexxion met een slechtere cao voor conducteurs of machinisten zich voor een lagere prijs inschrijven, waardoor de NS genoodzaakt wordt om ook mee te gaan en vervolgens te gaan bezuinigen of te korten op het personeel. Ik ben benieuwd wat de heer Amhaouch bedoelt met een gelijk speelveld als het niet om de arbeidsvoorwaarden gaat. Wat vindt het CDA van het feit dat kleinere spelers geen veiligheids- en servicemedewerkers inzetten, of in ieder geval veel minder, waardoor NS-medewerkers alsnog moeten ingrijpen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, laat ik met het laatste beginnen. Nogmaals, ik zie ze niet als kleine spelers, hoewel ze misschien klein zijn in Nederland. Maar we komen hiermee inderdaad wel bij een heel belangrijke discussie, die wij in de toekomst zullen moeten voeren. Ik verwacht ook dat wij die discussie bij de midterm review 2019 krijgen. Moet NS dan nog steeds als – ik blijf erbij – trotse homecarrier op het Nederlandse spoor tot in de verre toekomst alle facilitaire diensten blijven verzorgen? Of zou de manier waarop Schiphol zowel de veiligheid als alle logistiek en allerlei andere zaken organiseert een model kunnen zijn? Ik blijf erbij dat je die parallel kunt trekken met de luchtvaart. Dat zou ik graag geverifieerd willen terugzien in de midterm review. Dat kun je nu niet uitsluiten. Ik heb het vanmorgen ook gezegd: never change a winning team. Als je in de sport zit, weet je dat je juist op tijd het team moet veranderen, zodat je ook het volgende kampioenschap kunt binnenhalen, en niet alleen naar het verleden moet terugkijken.

De heer **Laçin** (SP):

Ik krijg geen heel duidelijk antwoord. Na de hoorzitting vanochtend hebben wij gesproken met een aantal NS-medewerkers. Zij gaven mij een voorbeeld van gisteren, waarbij NS-medewerkers alsnog moesten ingrijpen of bijstand verlenen op treinen van Arriva. Of er rijden geen treinen of bussen, waardoor alle NS-medewerkers de vraag krijgen. De vraag is: houden wij dat in stand, ja of nee, waardoor in dit geval Arriva minder mensen hoeft in te zetten, want de NS-medewerkers lossen het toch wel op? Welke oplossing ziet het CDA hiervoor, als je niet op het gebied van de arbeidsvoorwaarden één gelijk speelveld gaat creëren?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ten eerste wil ik zeggen dat de mensen van de NS ook op het spoor goed werk verrichten. Ik reis ook twee keer in de week van Limburg naar Den Haag. Daar is absoluut geen discussie over. Het gaat hier over de structuurdiscussie die wij in de toekomst willen voeren. Wil je tot in lengte van jaren dat de NS alle faciliteiten blijft organiseren als één van de gebruikers van het spoor? Het is een belangrijke discussie. Dat is de vraag en ik wil graag dat de Staatssecretaris die meeneemt in de midterm review 2019. Dan kunnen wij daar hier met zijn allen een gewogen keuze in maken. Ik zeg niet dat het per se nu moet, maar ik wil wel alle opties bekijken. Volgens mij hebben wij netjes opgeschreven in het regeerakkoord dat wij dat op een zorgvuldige manier gaan doen.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt u uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik moet even kijken waar ik was gebleven.

De **voorzitter**:

U zit nu op ruim een minuut.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, ik was gebleven bij het eerlijke speelveld en de instrumenten die de Staatssecretaris wil gebruiken of kan inzetten. Is er sprake van een trendbreuk? Waar wij zeker voor moeten waken is de ervaring die wij hebben dat een Nederlandse staatsdeelneming voor miljoenen euro's wordt beboet door de ACM. Dat willen wij natuurlijk geen tweede keer meer meemaken.

Er speelt op dit moment een heel concrete casus, van het kippenlijntje bij Barneveld.

De heer **Jetten** (D66):

Dat heet de Valleilijn.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De Valleilijn, sorry. Dat is het kippenlijntje, hè. Het gelijke speelveld is er dus volgens het CDA niet als de NS bij het meedoen aan de aanbesteding als enige de Valleilijn wel kan doortrekken naar Amsterdam en Utrecht, maar dat Connexxion dat niet kan doen. Dat is het blokkeren van het toelaten van soortgelijke spelers op dezelfde trajecten. NS gaat daar nu over en is zo marktmeester, terwijl zij ook speler zijn in het spel. Dat gaat niet samen. Wat vindt de Minister van deze concrete situatie? Is de Minister bereid om de NS nu al op te dragen om het doortrekken te accepteren? Dat pakt bovendien vooral goed uit voor de reiziger en de regionale opdrachtgever: minder overstappen en beter openbaar vervoer, en dat niet pas straks na de aanbesteding.

Dan kom ik op de strategie van de NS voor 2016–2019 zoals die ook op de website gepresenteerd staat. Wij weten dat wij in Limburg problemen gehad hebben. Volgens mij heeft de NS het boetekleed aangetrokken. Wij moeten ook vooruitkijken, maar het is wel belangrijk dat wij kritisch blijven bij de voorgenomen verbetervoorstellen die gedaan zijn. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kan zij erop reflecteren welke verbetervoorstellen in het strategieplan daadwerkelijk gerealiseerd zijn en welke nog moeten worden gerealiseerd?

Extra aandacht vraagt het CDA binnen de spoorordering en de decentralisatie voor het grensoverschrijdend treinverkeer. Dat is ook genoemd door de PvdA. Zoals tijdens de begrotingsbehandeling ingebracht, willen wij graag zien waar de kansen liggen om verschillende provincies met onze Duitse en Belgische burens te verbinden. Grensloos spoor wat ons betreft.

In het regeerakkoord hebben wij vier concrete lijnen genoemd om te worden gedecentraliseerd. Wij verwachten dat de Staatssecretaris dit voortvarend aanpakt en vragen wanneer wij een brief mogen verwachten over de concrete uitvoering.

Dan ga ik naar ProRail. ProRail gaat een zbo worden. Wat het CDA betreft moet dat vooral goed gebeuren. Snelheid moet ondergeschikt zijn aan de kwaliteit, en de opwaartse lijn van ProRail moet kunnen doorgaan, ondanks dat de winkel open is. De focus moet liggen op gedegenheid en zorgvuldigheid. Deelt de Staatssecretaris deze hoofdlijnen? De positie van ProRail binnen de sector is heel belangrijk. Het is volgens het CDA mogelijk om ProRail ook als zbo als een van de ketenpartners te laten opereren en niet als een soort lange arm van het departement. Wat het CDA betreft moet ProRail niet een uitvoeringsorganisatie namens het ministerie gaan worden, heel simpel omdat de reiziger daar niet beter van wordt. Rolduidelijkheid en rolvastheid, zo hebben wij vanmorgen ook gehoord, zijn hier van cruciaal belang. Wij stellen de Staatssecretaris dus een heel lastige vraag, namelijk of zij ervoor wil zorgen dat ProRail vooral geen verlengstuk wordt van het beleidsdepartement. Wij vragen de Staatssecretaris, de Kamer zorgvuldig en tijdig te informeren over de op te zetten nieuwe governancestructuur en geen onomkeerbare beslissingen te nemen.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb even gewacht tot mijn collega van het CDA klaar was met het blokje over het zbo.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben nog niet klaar over het zbo.

De heer Van Aalst (PVV):

Oké, dan komt er waarschijnlijk nog een nabrander zo meteen. De vraag die bij mij rijst is de volgende. U wilt dat het goed gebeurt. Dat willen wij volgens mij allemaal. Maar volgens mij hebben wij ook geconstateerd dat wij ongeveer allemaal geen zbo willen. Kunt u mij nu een keer heel duidelijk en kort uitleggen waarom u nu per se naar een zbo toe wilt? Wat is het grote voordeel voor iedereen, voor vervoerders, voor ProRail en voor ons?

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, mag ik even mijn stukje hierover afmaken en dan de vraag beantwoorden, als de heer Van Aalst dat goed vindt?

De voorzitter:

U heeft in totaal nog een halve minuut, dus als het binnen die halve minuut kan, prima.

De heer Amhaouch (CDA):

Het CDA zal ook wat meer transparantie willen over de transitie. Het Ministerie van IenW doet erg schimmig hierover, bijvoorbeeld rondom een WOB-verzoek door de NRC in 2016. Daarover loopt nog steeds een rechtszaak, omdat het ministerie heel beperkt en heel erg gecensureerd stukken heeft vrijgegeven. Wil de Staatssecretaris nu transparant alle pro's en con's delen met de Kamer?

In het regeerakkoord staat dat de transitie geen gevolgen heeft voor de rechtspositie en arbeidsvoorwaarden van de werknemers. Dat vinden wij zeer terecht. Tegelijk vragen wij er ook nadrukkelijk aandacht voor dat de btw-kosten niet een-op-een worden doorberekend aan de gebruikers.

Naast het reizigersvervoer willen wij ervoor waken dat het goederenvervoer op het spoor in Nederland concurrerend blijft, zeker met onze grote mobiliteits- en duurzaamheidsopgave voor de boeg. Het CDA wil voor deze megaoperatie halfjaarlijks een voortgangsmoment, waarop wij de voortgang kunnen bewaken en de balans kunnen opmaken tussen wat het oplevert en wat het kost. Die voortgangsrapportage zou volgens het stramien van McKinsey kunnen. De vraag is: wil de Staatssecretaris dit omarmen en daaraan meewerken?

Dan de vraag van de heer Van Aalst. Vanochtend hebben wij het er ook over gehad dat het de bedoeling is dat ProRail dichter bij het ministerie komt in het beleid. Zo hebben wij het ook geformuleerd in het regeerakkoord. Collega Van Dijk heeft ook gezegd dat je daarvan voordelen kunt hebben in de manier van aansturen, zeker op financiën. Het spoor vraagt de komende jaren heel grote investeringen. Het gaat erom dat je de slag kunt maken van project naar structureel geld. Wij vragen wel dat we de pro's en contra's continu blijven bewaken en dat de uitkomst van deze transitie ook wordt waargemaakt. Ik ben daar kritisch op en ik vind het goed dat de heer Van Aalst daar ook kritisch op is. Het is geen blanco cheque in de zin dat het mag kosten wat het kost. Wij moeten de doelstellingen die wij hebben geformuleerd wel gaan halen.

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

Ik heb mijn collega een halve minuut extra gegeven, maar dat heeft volgens mij niet geleid tot het antwoord. Ik heb hem in die halve minuut eigenlijk alleen maar meer nadelen horen benoemen van het omvormen tot een zbo, die wij ook zojuist hebben benoemd. Ik hoor mijn collega zeggen dat hij heel graag de vinger aan de pols wil houden. Is mijn collega van het CDA dan ook bereid om gewoon een soort «go/no-go»-strategie te ontwikkelen, in plaats van nu al stappen te zetten? Dan krijgen we die discussie weer over onomkeerbare stappen, maar zullen wij gewoon even wachten en kijken naar het overzicht dat ik zojuist aan de Staatssecretaris heb gevraagd en dat ons door de vorige Staatssecretaris is toegezegd: wat doet het nu en wat brengt het ons nu extra? Het kan aan mij liggen, maar ik heb het gevoel dat helemaal niemand hier op dit moment blij van wordt en, sterker nog, dat het weer ten koste gaat van onze belastingbetaler. Is mijn collega van het CDA dat met mij eens?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat niet iedereen daar blij van wordt en dat de heer Van Aalst er niet blij van wordt, kan een gegeven zijn. Dat moeten wij serieus nemen, want er is vanmorgen inderdaad ook kritisch over gesproken in het rondetafelgesprek. Ik ben het met u eens dat wij in het proces geen onomkeerbare besluiten moeten nemen. Dat heb ik ook gezegd en daar zou ik straks graag de Staatssecretaris over willen horen. Ik ga ervan uit dat wij een en ander gaan uitvoeren. Dat hebben wij in het regeerakkoord opgeschreven. Ook ProRail en alle anderen zijn er heel kritisch over. Als we zeggen «we gaan, kom met ons om dat te gaan uitvoeren», verwacht ik van de Staatssecretaris dat zij het proces zeer zorgvuldig begeleidt, zodat wij onze doelstelling gaan halen. Komt er een breuk in de kabel, dan willen wij tijdig weten dat er geen onomkeerbare besluiten worden genomen.

De **voorzitter**:

Dan is nu het woord aan de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter. Het is een feit dat in het regeerakkoord staat dat we een zbo gaan oprichten, althans dat ProRail een zelfstandig bestuursorgaan wordt. Dat heeft te maken met het feit dat de Kamer en de Minister dan wel de Staatssecretaris wat meer sturing wilden hebben op het proces. Zo is het dan ook vastgesteld in het regeerakkoord. Andere collega's hier hebben al

aangegeven dat dit proces heel veel zorgvuldigheid vereist. Dat kwam vanmorgen ook heel nadrukkelijk naar voren in het rondetafelgesprek. Daar zijn al de nodige opmerkingen over gemaakt, dus ik zal er geen extra vragen over stellen die al gesteld zijn.

De btw-kwestie, die 21%, kwam daar wel nadrukkelijk naar voren. Ik heb daar ook de vraag gesteld: heeft dat dan ook consequenties voor de prijs van het kaartje? Daar is niet echt een antwoord op gekomen, maar ik denk dat het wel zo is en dat het een heel logisch gevolg is. Als je 21% niet meer kunt verrekenen, moeten die kosten uiteindelijk ergens worden teruggehaald. Er is ook gesteld dat er in Europa misschien een probleem zou ontstaan wegens staatssteun op het moment dat hier compensatiemaatregelen voor zouden komen. Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten of zij inmiddels een verkenning heeft gedaan om te kijken of er op termijn een oplossing in het verschiet ligt.

Dan kom ik op de contracten. Vanmorgen kwam in het rondetafelgesprek de vraag naar voren hoe het nu gaat met de contracten bij de omzetting naar een zbo. Kan dat een-op-een? Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: heeft zij daar nu al zicht op? Is al een beetje inzichtelijk te maken om hoeveel en om welke contracten het gaat? Gebeurt het steekproefsgewijs of wordt het hele pakket contracten onder de loep genomen?

De VVD is van mening dat er de komende periode continu gemonitord moet worden, zodat wij in ieder geval op de hoogte worden gesteld van alles wat er plaatsvindt op dit dossier. Ik zou graag van de Staatssecretaris willen weten of zij al een tijdpad voor ogen heeft. Wij hebben vanmorgen ook gehoord dat er onrust bij het personeel zou kunnen ontstaan. Ik geloof dat de heer Eringa daarvan gewag maakte. Hij heeft aangegeven dat het in het verleden, bij de scheiding van de Nederlandse Spoorwegen en ProRail, enige tijd, zeg maar minimaal tien jaar, heeft gekost voordat men die operatie een klein beetje te boven kwam. Dat willen we toch echt zien te voorkomen.

Daarmee kom ik op de spoorordering. Dan vertel ik allereerst maar even hoe ik in Noord-Nederland heerlijk woon en mij heel vaak met de auto van plaats A naar plaats B begeef. Maar sinds ik Kamerlid ben, neem ik ook veel vaker de trein. Dat bevalt mij uitstekend. Ik moet mij aansluiten bij de eerder gesproken woorden dat de service die mij op deze trajecten wordt verleend altijd goed is, los van bepaalde incidenten, die ik dan ook weet te benoemen.

Als wij niet goed hadden opgelet, zouden wij helemaal geen regiospoor meer hebben gehad in Noord-Nederland. De heer Jetten zei het al: dan waren wij allemaal veroordeeld geweest tot alleen maar de bus. Gelukkig zijn daar op dat moment partijen ingetreden die daar het regiospoor zijn gaan verzorgen. Daar zijn wij ontzettend blij mee, want alle spookbeelden die destijds werden geschetst, zijn gewoon niet bewaarheid geworden. Het was geen oud materieel: het waren betere treinen, beter spoor, betere service et cetera. Het kan dus wel degelijk. De heer Van Dijk hamert iedere keer op cao's, maar er zijn andere elementen in dat hele traject die ook van invloed kunnen zijn op een prijs. Ik noem bijvoorbeeld het onderhoud aan treinen. Toen men destijds, toen die stap genomen werd, de treinen in onderhoud wilde brengen bij een dochteronderneming van de Nederlandse Spoorwegen, was de prijs bijna het dubbele van het bedrag waarvoor men elders het onderhoud kon laten doen. Ook waren in die tijd de voorwaarden heel erg star. Men wilde alleen maar werken van negen tot vijf, terwijl de treinen op dat moment eigenlijk moesten rijden en het misschien beter was om 's nachts het onderhoud te doen. Gelukkig hebben de Nederlandse Spoorwegen daarvan geleerd. Als je wat geprikkeld wordt door wat concurrentie, ben je zelf bereid om ook dat soort dingen te gaan doen. Anders mis je de trein, zou ik in dit geval zeggen, niet de boot.

In het regeerakkoord hebben wij over het aantal regioliijnen... Inmiddels heb ik nog maar een minuut. Kun je nagaan hoe snel het gaat als je niets

als tekst opschrijft maar een paar punten. Daar moet ik toch iets voorzichtig in zijn. Zou de Staatssecretaris eens kunnen bekijken of je de intercitylijnen en de stoptreinen – of de regioliijnen, hoe je het ook noemt – van elkaar kunt loskoppelen en de zaak anders kunt organiseren, om te voorkomen dat er zo veel gestrande treinen ontstaan? In die complete spoortrajecten, de spoorboekjes die zijn vastgesteld, zie je dat alles aan elkaar is gekoppeld. Als je dat loskoppelt – door Rover werd dat het Duitse model genoemd – zou daar misschien winst te behalen zijn. En misschien kunnen we ook nog eens kijken naar het voormalige «rondje om de kerk». Dat kon destijds eigenlijk niet meer. Als je dat nog eens onder de loep neemt als je naar een ander systeem gaat, kan dat misschien ertoe bijdragen dat het allemaal weer wat efficiënter wordt. Vervolgens zien we natuurlijk dat innovatie ook bij het spoor van belang is. Ik zal met deze regel afsluiten. Je ziet bijvoorbeeld dat er in het kader van de veiligheid twee conducteurs op de trein zijn gezet. Het is hartstikke goed dat dat destijds gebeurd is. We zien dat er inmiddels poortjes zijn aangelegd. Die hebben ook veiligheid gecreëerd. Zou het, nu die poortjes er zijn, niet zo kunnen zijn dat je weer op een andere manier kunt omgaan met die dubbele conducteurs op de trein? Wellicht dat de Staatssecretaris mij daar nader over kan informeren. Daar wil ik het nu bij laten. In de tweede ronde kom ik nog wel even terug op de hsl.

De voorzitter:

Maar u blijft nog even staan, want er zijn vragen voor u van de heer Van Dijk – hij was volgens mij de eerste – en de heer Laçin. Misschien kunt u uw microfoon even uit doen, zodat het beeld ook echt even volledig naar de heer Van Dijk kan gaan.

De heer Ziengs (VVD):

Dat vind ik nou jammer, voorzitter.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik hoor de heer Ziengs zeggen dat de markt het paradijs gaat brengen. Het is toch onvoorstelbaar dat wij het zo lang met elkaar hebben volgehouden de afgelopen jaren. Het is goed gegaan, maar in de arbeidsvoorwaarden zien we toch wat anders. De heer Ziengs spreekt over concurrentie en zegt dat dat iets moois is. Mijn oproep is om de concurrentie en de aanbestedingstrajecten niet ten koste te laten gaan van de mensen die iedere dag hard werken. Laten we ervoor zorgen dat de conducteur, in welke trein je ook zit, gewoon dezelfde arbeidsvoorwaarden krijgt. Wat vindt de heer Ziengs hiervan?

De heer Ziengs (VVD):

Laten we allereerst eens even beginnen over ons verstandshuwelijk van de afgelopen jaren. Dat heeft enige tijd geduurd, maar we hebben het wel volgehouden met elkaar.

Dan het tweede punt: de bepalingen in de aanbesteding. In een aanbestedingstraject kun je eigenlijk bij alle voorwaarden al bepalen wat je wilt als uitschrijver van een aanbesteding. Dat betekent dat je dergelijke voorwaarden in een aanbesteding kunt neerzetten. Die vraag werd ook al gesteld aan mijn collega Amhaouch. Het ene bedrijf is het andere bedrijf niet. Het is wel een complete sector, zoals net al aangegeven werd. Dat is correct. Maar het ene bedrijf werkt op een andere manier dan het andere bedrijf. Wellicht dat de NS-cao aangepast zou kunnen worden aan de cao van bijvoorbeeld Arriva. Misschien is dat ook wel een goed idee. Ik weet het niet, maar dat zijn onderhandelingsposities. Ik zie nog niet direct enthousiasme, maar het is wel zo dat een onderhandelingspositie uiteindelijk ook kan ontstaan door economische ontwikkeling. De economie trekt aan. We zien dat er vaak al allerlei extra voorwaarden

gesteld worden door medewerkers. Zij gaan extra dingen vragen aan de ondernemer.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Ik denk dat we ons verstandshuwelijk even buiten dit overleg moeten evalueren, maar daar komen we op terug. Dit betekent ook dat de overheid een rol speelt als het gaat over het gelijktrekken van arbeidsvoorwaarden, want je zit aan de knoppen als je een aanbestedingstraject uitschrijft. Ziet de VVD dan ook een rol voor de overheid in welke hoedanigheid dan ook, dus provincies of gemeentelijke overheden, om in aanbestedingstrajecten ervoor te zorgen dat de concurrentie niet ten koste gaat van de arbeidsvoorwaarden?

De heer **Ziengs** (VVD):

Als je een aanbesteding uitschrijft, kun je allerlei zaken daarin zetten. Ik zou ervoor willen waken om dat met arbeidsvoorwaarden te gaan doen, omdat arbeidsvoorwaarden door partijen onder elkaar worden vastgesteld. Daar moet je je als overheid niet te veel mee gaan bemoeien. Daar zijn die cao's voor. De VVD is helemaal niet zo van de cao's. Dat zal u ook duidelijk zijn. Maar ze zijn er nu eenmaal en dan er is ook wel een keer een richtlijn. Maar partijen, werkgevers en werknemers, maken afspraken daarover. Zo is het nou eenmaal georganiseerd.

De heer **Laçin** (SP):

Er zit een aantal NS-medewerkers in de zaal. Ik zou de heer Ziengs willen voorstellen om na afloop met hen in gesprek te gaan over de cao. Dan zal de heer Ziengs zien dat het voorstel dat hij net doet, niet zo goed is. Mijn vraag gaat over iets anders. Ik krijg het gevoel dat dit kabinet onder het mantra «zorgvuldigheid en monitoren» alles door wil drukken wat de mensen niet willen. We hebben net in blok 1 van het rondetafelgesprek gehoord dat alle vijf de partijen die aan tafel zitten, dit niet willen. Zelfs de heer Eringa zegt: «Wil ik zbo? Nee. Ga ik het doen? Ja.» Er is geen draagvlak. Draagvlak onder de mensen is datgene dat vaak ontbreekt bij de VVD. Wat doet het met de VVD dat de hele sector eigenlijk aangeeft: dit willen wij niet, het is een slechte timing, er zijn onnodige kosten en noem alles maar op wat vanochtend is genoemd? Wat doet dat met de VVD en het standpunt van de VVD hierover?

De heer **Ziengs** (VVD):

Wat hier allemaal gemeld wordt ten aanzien van de VVD is een hele mond vol. Het is heel duidelijk. We hebben met elkaar de afspraak gemaakt om te komen tot een zbo. Die afspraak is gemaakt naar aanleiding van het feit dat er de voorgaande jaren in de Kamer en in het toenmalige kabinet het gevoel was dat er uiteindelijk niet voldoende sturing kon worden gegeven vanuit datzelfde kabinet en diezelfde Kamer. Dat is de reden geweest om te kiezen voor een zbo. Zo is het ook vastgelegd. Wij hebben vanmorgen in het rondetafelgesprek inderdaad gehoord hoe men erover dacht. De partijen die er direct mee te maken hebben, hebben ook gezegd dat ze er loyaal aan gaan meewerken. We zullen de komende periode moeten zien of we daarin de goede stappen zetten. Om die reden heb ik aan de Staatssecretaris gevraagd om het tijdpad gewoon uit te zetten. Dan kunnen we iedere keer als er gemonitord wordt, ons oordeel daarover geven.

De **voorzitter**:

Een korte vervolgvraag.

De heer **Laçin** (SP):

We hebben dat besluit genomen – ja «wij hier in de Kamer» inderdaad – zonder dat er ook maar enig draagvlak is in de sector zelf. Dat zegt in mijn

beleving ook wel wat over de manier van werken van het vorige kabinet. Een volgende vraag is dan om te kijken naar de VVD of er stappen te nemen zijn. Is de VVD het met ons eens dat er «go/no go»-momenten ingebouwd moeten worden? Op het moment dat blijkt dat deze operatie, deze hele transitie, eigenlijk niet oplevert wat die zou moeten opleveren, moeten we toch een stap terug nemen en deze hele transitie gewoon niet gaan doen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Laat ik me gewoon aansluiten bij de woorden van de heer Amhaouch hierover. Hij gaf aan: geen onomkeerbare stappen. We gaan stap voor stap kijken hoe het loopt. Op het moment dat je constateert dat het niet de goede kant opgaat, kun je óf bijsturen óf tot andere besluiten komen.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het eind van de eerste termijn van de Tweede Kamer. Sorry, ik vergeet het woord te geven aan mevrouw Kröger van GroenLinks. Ik geef haar graag het woord en ik denk dat de heer Ziengs even terug moet komen naar de microfoon.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik krijg toch wel een verward beeld van wat de heer Ziengs schetst. Enerzijds zegt hij: binnen de aanbesteding horen arbeidsvoorwaarden geen rol te spelen en dus moet er ook geen concurrentie daarop zijn, want dat hoort thuis in een cao. Aan de andere kant zegt hij: er hoeft niet één cao te zijn voor de spoorsector. Als je verschillende cao's hebt met heel verschillende arbeidsvoorwaarden, leidt dat toch tot een situatie waarin er wel degelijk concurrentie op arbeidsvoorwaarden komt? Dan worden arbeidsvoorwaarden wel degelijk gebruikt om de prijs te drukken en om er dus beter uit te komen in de aanbesteding.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat kan zo zijn, maar ik heb volgens mij net in mijn beantwoording ook aangegeven dat we inmiddels te maken hebben met wat we bijna al een hoogconjunctuur noemen. In dergelijke situaties zie je dat mensen dingen kunnen vragen die ze eerder niet konden vragen. Wat dat betreft biedt dit ook weer kansen in de krapte van de arbeidsmarkt. Als je verschillen hebt in cao's, kan dat natuurlijk een stukje voorsprong zijn bij een inschrijving op een aanbesteding. Maar er zijn zo veel andere dingen – ik gaf dat net al aan – die juist meer bijdragen aan een scherpere prijs, zoals het voorbeeld dat ik gaf, namelijk het onderhoud aan de treinen. Neem dat ook maar eens mee, zou ik zeggen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er spelen uiteraard allerlei factoren een rol. Maar we hebben het nu over het stuk dat er wordt gezegd dat er een gelijk speelveld moet zijn en dat de arbeidsvoorwaarden geen rol zouden moeten spelen in een aanbesteding. Hoe borg je dat in een situatie van een ander economisch getij? Hoe borg je dat er niet gewoon concurrentie komt met een race-to-the-bottom op arbeidsvoorwaarden? Hoe voorkom je dat we hier inderdaad spoorbedrijven krijgen die de Ryanairs worden van het spoor?

De heer **Ziengs** (VVD):

We kunnen natuurlijk niet in de toekomst kijken, maar over het algemeen is het zo dat mensen, als de economie zodanig draait als die draait, eisen zullen kunnen stellen over en weer. Dat gebeurt in cao's. Binnen de verschillende bedrijven kunnen ook verschillende cao's afgesloten worden. Volgens mij heb ik volstrekt duidelijk gemaakt dat de VVD niet zo van die cao's is, omdat je vaak liever maatwerk hebt op kleinere groepen.

De **voorzitter**:

Daarmee is dit nog niet afgelopen, meneer Ziengs, want de heer Van Aalst heeft ook nog een vraag voor u.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik ben populair vandaag.

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

Nou, ik weet niet of «populair» het juiste woord is. Ik heb even afgewacht waarmee mijn collega van de VVD zou eindigen. Hij gaf al even aan dat hij de hsl in de tweede termijn zal bespreken. Wij kennen de VVD als een partij die zich altijd profileert op het «letten op de centen». Nou is mijn vraag aan mijn collega van de VVD hoe zich dat verhoudt tot het omvormen van ProRail tot een zbo. Dat brengt heel veel kosten met zich mee en geen extra mogelijkheden. En hoe verhoudt zich dat tot de hsl waar al bakken met geld naartoe zijn gegaan en die de VVD nu doorschuift naar de tweede termijn?

De heer **Ziengs** (VVD):

Twee puntjes. Wat het eerste betreft: natuurlijk zijn we altijd zuinig op de centjes, maar we hebben ook aangegeven wat de overwegingen zijn geweest om uiteindelijk een wat zwaardere sturing op ProRail te krijgen. Want daarop doelt de heer Van Aalst waarschijnlijk. Dat is de reden geweest waarom bepaalde zaken geld kosten. Die kunnen ook bepaalde effecten hebben, waardoor je misschien andere besluiten kunt nemen die wel weer geld op gaan leveren. Maar goed, dat zal de tijd moeten leren. Daar is dat tijdpad voor.

Als het gaat om de hsl. Ik heb daar een paar puntjes over opgeschreven voor mijn tweede termijn. Ik heb daar al vragen over gesteld die ik nog beantwoord moest krijgen voor het AO, maar die antwoorden zie ik nog tegemoet. In ieder geval is vastgesteld dat heel veel binnenlands verkeer gebruikmaakt van die lijn. Die lijn ligt er nu. Hij wordt ook gebruikt. Hij moet alleen intensiever gebruikt worden. Daarover zijn inmiddels ook wat brieven de Kamer uitgegaan. Dus dat vindt nu plaats. Dat betekent dus dat er goed op toegezien moet worden en dat aan de kritische prestatie-indicatoren moet worden voldaan. Daar hebben wij in feite – daar waren mijn vragen op gericht – toch wel een steekje laten vallen in mijn beleving.

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

Ik wil met name even ingaan op het eerste gedeelte over het omvormen tot een zbo. Wat ons verbaast, is dat de VVD blijkbaar wel overtuigd is. Volgens mij komt dit plan van het vorige kabinet. Alle partijen waren daar heel kritisch over, behalve de partijen uit het vorige kabinet. Dit blijkt dus uit de koker van de VVD te komen, ook in dit regeerakkoord. Wij hebben gevraagd naar een overzicht van wat dit nu oplevert. We moeten gewoon heel strikt kijken naar wat het opbrengt en wat voor extra sturingsmogelijkheden er zijn. We zijn nog steeds aandeelhouder en concessieverlener. Het maakt wat ons betreft helemaal niets uit. Waarom wil de VVD miljoenen uitgeven voor het omvormen van ProRail naar een zbo, terwijl dit niets oplevert?

De heer **Ziengs** (VVD):

Allereerst, het regeerakkoord is afgesloten tussen vier partijen. Dat betekent dat alle vier de partijen dat regeerakkoord onderschreven hebben. Dus uit wiens koker dit dan komt, is aan u. Nu ga ik even concreet in op de vraag. Ja, we hebben aan de hand van de rapportages vastgesteld dat dit geld gaat kosten. We weten ook met elkaar – dat heb ik gepresenteerd als feit – waarom we dat uiteindelijk in het regeerakkoord hebben laten opnemen. Er moest meer sturing komen vanuit de Kamer.

De heer Van Aalst veronderstelt dat er via de andere constructie, de constructie die er lag, wel degelijk aan sturing gedaan kon worden. Uit de rapportages uit die tijd is gebleken dat dit niet het geval was. Dat is de reden geweest waarom wij met elkaar de handtekeningen onder het regeerakkoord hebben gezet. Gedurende de tijd gaan we kijken of dat de juiste richting is.

De voorzitter:

Daarmee komt er een einde aan de eerste termijn van de Tweede Kamer. De Staatssecretaris heeft aangegeven ongeveer een kwartier nodig te hebben om de beantwoording goed voor te kunnen bereiden. Wij starten dus rond 14.35 uur weer in deze zaal.

De vergadering wordt van 14.20 uur tot 14.35 uur geschorst.

De voorzitter:

Dames en heren, hierbij heropen ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris, mevrouw Van Veldhoven.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Dank voor alle vragen die gesteld zijn door de Kamerleden. Ik begrijp uit de vragen die gesteld zijn dat ook de hoorzitting van deze ochtend heel belangrijk is geweest voor de voorbereiding van dit debat. Ook heel veel dank dus aan de partijen die eraan hebben bijgedragen dat we vandaag zo goed geïnformeerd het debat kunnen voeren. Voorzitter. Ik denk dat het goed is om dit te debat te starten met de vaststelling dat wij eigenlijk blij mogen zijn dat er heel veel goed gaat op het spoor in Nederland. Het voorbeeld van de storm werd net door een aantal van u genoemd. Dat laat ook maar weer eens zien dat we echt heel blij mogen zijn met al die mensen die gewoon keihard werken om het spoor in Nederland tot zo'n goed product te maken. Laatst is in een vergelijking naar voren gekomen dat wij – of liever gezegd «zij» – dat ook in internationaal verband heel goed doen. Mijn complimenten daarvoor. Los daarvan zullen er, om met de heer Ziengs te spreken, altijd bepaalde incidenten zijn, die we hier dan ook met elkaar onder de aandacht te brengen om elkaar scherp te houden en de partijen scherp te houden. Zo hoort het ook. Naar die toekomstige debatten kijk ik ook uit. Voorzitter. Ik heb een paar algemene opmerkingen vooraf en dan een tweetal grote blokken en één blokje «overig». Als eerste wil ik vooraf zeggen – daarmee waarschuw ik de Kamerleden vast – dat ik nog niet inga op alle specifieke vragen. Dat doe ik dus daarna, in de blokjes. Ik wil een paar algemene opmerkingen maken over de vraag waarom het kabinet besloten heeft om ProRail om te vormen tot een zbo. Ook wil ik iets zeggen over een aantal van de zorgen die ik in die context van de Kamerleden heb gehoord. Ook wil ik een paar algemene opmerkingen maken over spoorordering.

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, mevrouw de Staatssecretaris, vraag ik u wat de blokken zijn. De leden hebben twee interrupties en moeten afwegen wanneer ze die gaan plaatsen. Wat zijn de blokken die u heeft?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

ProRail en marktordering. Overzichtelijk, hè?

De voorzitter:

Helder. Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Het is echt belangrijk om aan de start van het lange traject waar we met elkaar in zitten, vast te stellen waarom het kabinet heeft besloten om van ProRail een zbo te maken. Eigenlijk heeft u, ook in de discussies onderling, daarop het antwoord al gegeven, maar ik vind het toch belangrijk om het te benadrukken. Het ging echt om een principiële keuze: waar hoort deze speler nu op de spoormarkt in Nederland, in dat hele speelveld? Hoe stuur je een partij die 2 miljard aan belastinggeld krijgt en waarvoor dat belastinggeld veruit de belangrijkste inkomstenbron is, op zo'n manier aan dat je het algemene belang waarvoor deze partij er is, het beste kunt dienen? Er zijn heel veel verschillende scenario's tegen het licht gehouden. Dit scenario kwam daar als beste uit. Als je de reiziger centraal zet, moet namelijk het algemeen belang echt centraal staan tot in de haarvaten van zo'n organisatie, maar ook in de juridische vorm van die organisatie. Als je een bv bent, is regel 1 natuurlijk dat je de toekomst van die bv moet behartigen. Als je een zbo bent, is de eerste regel dat je het algemeen belang dient. Volgens mij willen we dat met elkaar en is dat ook altijd de intentie van ProRail geweest, maar het is ook goed om het in die vorm nu verder vorm te gaan geven.

Dat heeft ook een heel aantal voordelen. Het heeft bijvoorbeeld het voordeel dat ze inderdaad meer met programmasturing dan met projectsubsidies kunnen gaan werken. Je kunt wat meer langetermijnsafspraken met elkaar maken. Ook kunnen voor een deel bepaalde rapportageverplichtingen verdwijnen. Omdat we op afstand stonden, moest je heel veel rapportages vragen aan ProRail om die sturing van een afstand goed te kunnen vormgeven. Ik wil echt kijken waar we een aantal van die rapportages kunnen verminderen, gewoon omdat we er nu dichter op kunnen zitten. Hoe vind je nu een andere balans, die ook voordelen heeft voor de organisatie? Een belangrijke randvoorwaarde, die overigens ook al door het vorige kabinet is gesteld en door dit kabinet is overgenomen, is dat de reizigers en de vervoerders niet de prijs mogen betalen van deze verandering. Ik kom daar later nog op terug, want daar zijn een aantal wat specifiekere vragen over gesteld, maar dit is voor mij een randvoorwaarde bij de vormgeving van dit proces.

Ik heb een aantal zorgen gehoord. Behalve over deze kosten gingen die over de btw, over de arbeidsvoorwaarden, over een aantal juridische vragen en over de vraag of een bepaalde vorm van maatwerk nog nodig is. Hoe gaat het dan met die aansturing? Heeft het departement wel voldoende kennis en kunde in huis om dat goed te doen? Tegelijkertijd wil je ook niet ingrijpen in de dagelijkse operatie, dus hoe ga je dat op een zorgvuldige manier vormgeven en dan natuurlijk niet tegen hogere kosten? Voor mij heeft vanaf het begin altijd centraal gestaan dat ik dit zorgvuldig en samen ga uitvoeren. Ik ben dan ook heel erg blij dat ik veel leden van de raad van bestuur van ProRail op de publieke tribune zie zitten. We hebben namelijk vanaf het begin gezegd dat we dit samen gingen doen, om ervoor te zorgen dat de zorgen van de werknemers vanaf het begin goed worden meegenomen en dat alle pijnpunten en haken en ogen die er zouden zijn, vroeg op tafel komen zodat we samen kunnen zoeken naar de goede oplossingen. Dat proces is gestart. Er is een gezamenlijk team opgezet om dit gezamenlijk aan te pakken. Ik hoop ook dat ik de Kamerleden op die manier kan meenemen en dat al die zorgen serieus zullen worden geadresseerd.

Natuurlijk wil ik dat proces heel graag transparant maken, ook met uw Kamer. Ik ben dus heel graag bereid om een planning te maken en naar de Kamer toe te sturen. Ik wil ook met u afspreken op welk moment u graag een voortgangsrapportage wilt hebben, zodat we op dat moment kunnen kijken of u dingen wilt bijsturen of dat u blij bent met de oplossingen die ik heb gevonden voor de zorgen die er zijn. Daar maak ik graag afspraken over met u. We staan namelijk aan het begin van een heel proces. We moeten dat zorgvuldig doen. Op het punt van de snelheid wil ik overigens

nog wel een opmerking maken, want snelheid betekent ook duidelijkheid voor de werknemers. We zullen ook daarin de goede balans moeten vinden met elkaar om de snelheid erin te houden, zolang dat niet ten koste gaat van de zorgvuldigheid, en tegelijkertijd in te zien dat duidelijkheid voor werknemers hierin ook echt een belang is. Overigens werd daar ook op gewezen door de raad van commissarissen toen ik daarover een gesprek met hen had. Kortom, ik ga dit proces heel graag samen met u en samen met ProRail aan. Zoals een aantal van u terecht heeft opgemerkt, moet de trein ondertussen wel blijven rijden. Dat gaan we dus ook doen. Daarover zijn nog een heel aantal andere vragen gesteld van uw kant.

Voorzitter. Dan het punt «spoorordering». Daarbij gaat het om de toekomst van ons spoor. Een van de leden had het over een doomsce­nario. Ik streef liever naar een droomscenario. Dat droomscenario voor mij is een openbaar vervoer dat echt een aantrekkelijk alternatief is voor de auto, dat betaalbaar is, dat toegankelijk is, ook als je een beperking hebt, dat betrouwbaar is, dat comfortabel is en dat veilig is. Ik wil heel graag met de Kamer aan dat droomscenario gaan werken. Daarin zullen we ook goed moeten kijken naar de rol van ProRail ten opzichte van de NS en andere vervoerders en naar de wijze waarop we die in de toekomst eventueel willen uitbreiden. De decentralisatie van de vier lijnen die in het regeerakkoord staat, is al genoemd. Ook daar zullen we dat zorgvuldig gaan uitvoeren, natuurlijk altijd in gesprek met de regio's waar het over gaat. Die regio's spelen ook een belangrijke rol in de integratie met het overige openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld ook in het maken van afspraken en in het uitzetten van de concessievoorwaarden. Daarin komt dan ook het punt van de arbeidsvoorwaarden weer terug. Via de manier waarop je de offerte aanvraagt in de markt, kun je ervoor zorgen dat de arbeidsvoorwaarden op een goede manier geregeld zijn zonder voor heel Nederland hetzelfde pakketje op te leggen. Die sturing via de concessie is daarvoor van belang.

Voorzitter. Tot zover mijn algemene onderwerpen. Ik ga nu graag over tot de beantwoording van de individuele vragen. Ze liggen niet helemaal op volgorde van inbreng, maar ik hoop dat u mij dat wilt vergeven. Ten eerste vroeg mevrouw Kröger of ik kan aangeven of en hoe de reiziger baat heeft bij de omvorming van ProRail van een bv naar een zbo. In algemene zin heb ik daarover al gezegd dat door de omvorming niet het in stand houden van het bedrijf, maar echt het algemeen belang de allereerste regel is waarop de hele organisatie zich moet richten. In de praktijk zie je nu dat mijn ministerie vijf verschillende petten heeft ten opzichte van ProRail. Er gaat energie zitten in al die verschillende aansturingsrelaties. Bij die vijf petten zijn mensen van het departement betrokken, maar ook mensen van ProRail. Die complexiteit gaan we verminderen, zodat die energie gestopt kan worden in een continue verbetering van de prestaties. Daarnaast heb ik al het verminderen van de rapportages genoemd. Dat zijn allemaal punten waardoor we de kracht, de denkkracht en de energie bij ProRail kunnen richten op het goed uitvoeren van het werk.

Voorzitter, ik zag dat er een interruptie was.

De voorzitter:

Ja, en die is van de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik krijg het idee dat de Staatssecretaris een beetje in rondjes blijft gaan bij het beantwoorden van de vragen over de omvorming tot een zbo. Ik ben niet echt overtuigd door wat er nu aan nieuwe dingen binnenkomt. Sterker nog, mijn eerste vraag aan de Staatssecretaris zou zijn of zij ervan op de hoogte is dat de Kaderwet zbo het moment van ingrijpen voor ons als overheid juist beperkt. Mijn

tweede vraag is: als dit zo'n geweldig idee was, hoe kan het dan dat al die mensen uit het veld, zoals de vervoerders, hier eigenlijk helemaal geen belang bij hebben? De Staatssecretaris schetst nu dat men zo graag van de rapportages af wil, maar dat heb ik hier nog niet voorbij horen komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat zijn een aantal gedetailleerde vragen. Die over de zbo zit nog in mijn beantwoording, dus als u het goed vindt, kom ik daar zo meteen op terug. Ik denk dat de verschillende partijen uit het veld vooral hun zorgen hebben geuit over de volgende dingen. Wat betekent het voor de prijs? Wat betekent het voor de manier waarop wij onze contracten hebben? Wat betekent het voor de arbeidsvoorwaarden? Dat zijn allemaal terechte zorgen. Ik vind dus ook dat we die terechte zorgen moeten adresseren in de oplossingen en in de vorm waarin we ProRail gaan omvormen. Ik ga daarmee aan de slag. Daarmee denk ik dat we de zorgen kunnen wegnemen bij de partijen die die zorgen terecht hebben geuit.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat brengt mij precies bij het punt waarover we het in onze eerste termijn hadden. Maak nu alstublieft een pas op de plaats voordat we dit gaan doorvoeren. De Staatssecretaris zegt ons nu toe dat ze al die zorgen bijeen gaat brengen. Dat had ze vooraf moeten doen, voordat we deze keus maakten. Ik vraag de Staatssecretaris dus nogmaals of ze bereid is om een pas op de plaats te maken, een «go/no-go»-moment neer te zetten. We moeten eerst alle zorgen met elkaar gaan bespreken en moeten met elkaar bespreken of dit nu wel het goede idee is dan wel dat we gewoon bij de situatie moeten blijven die, naar het nu lijkt, zijn vruchten begint af te werpen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Maar als ik een pas op de plaats maak, komen we ook geen meter verder. Dan hebben we ook niks te bespreken. Ik kom met een planning. Ik ga met de Kamer afspreken wanneer zij wil worden geïnformeerd over welke zorgen en welke punten. Dan krijgt u de afwegingen ook op papier en kunt u bij mij aangeven welke richting u goed of niet goed vindt. Dat kan dan allemaal nog worden meegenomen. Er is absoluut een «go/no go»-moment: de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer en in de Eerste Kamer. Dat is een «go/no go»-moment. Dan besluit u of het totale pakket van antwoorden op al die zorgen die zijn geuit, voldoende voor u is om te zeggen dat deze stap moet worden genomen. Dat is het moment. Maar als je dat besluit geïnformeerd wilt kunnen nemen, moet je ook die stappen van tevoren zetten.

Voorzitter. Er was een vraag over de gevolgen voor het personeel. Ik vind het heel belangrijk om die vraag heel precies te beantwoorden, want heel veel mensen vragen zich af wat het voor hen betekent. De medewerkers van ProRail behouden hun eigen cao, hun pensioen bij het Spoorwegpensioenfonds en hun werknemersstatus vanwege het belang voor het borgen van kennis binnen de sector. Dit is ook zo opgenomen in het regeerakkoord.

De voorzitter:

Er is een interruptie op dit punt van de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat ik straks op heel veel punten een interruptie nodig heb, maar ik ga er nu toch eentje inzetten. Vanochtend werd, ik denk heel terecht, door de or van ProRail gezegd: «We behouden onze arbeidsvoorwaarden en onze positie als werknemers, maar wat betekent dit voor de toekomst? Stel dat straks voor ambtenaren een nullijn wordt afgesproken. Betekent dat dan ook dat wij op een nullijn zitten?» De overgang is duidelijk en

gewaarborgd, maar als we toekomstgericht gaan denken, is mijn vraag waar de werknemers van ProRail dan aan toe zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank voor deze heldere vraag. Het is goed om daar meteen duidelijkheid over te kunnen geven. De nieuwe medewerkers van ProRail zullen onder de eigen cao van ProRail vallen. Dus ook als in de toekomst mensen worden aangenomen, vallen zij onder de eigen cao van ProRail. Rijksambtenaren vallen onder een andere cao. Een nullijn van ambtenaren heeft dus geen effect op de medewerkers van ProRail. Het is fijn dat u mij de gelegenheid geeft om dit te verhelderen.

Voorzitter. Ik kom bij de vraag over de Kaderwet zbo die door mevrouw Van der Graaf werd gesteld, maar waaraan net ook werd gerefereerd door de heer Van Aalst. De Kaderwet zbo biedt een algemeen kader voor de governance van de zbo's. Daarnaast kan maatwerk worden toegepast. De komende tijd bekijken we wanneer we willen gebruikmaken van het algemene kader en waar er maatwerk nodig is. Daarop kom ik dan terug bij de Kamer.

De heer Ziengs heeft gevraagd wanneer we de omvorming van ProRail willen hebben afgerond. Ik kom met een tijdspad, maar het doel is wel om dit binnen deze kabinetsperiode met elkaar af te ronden, vanwege het belang van duidelijkheid voor de werknemers. Dat gaan we gezamenlijk realiseren. Overigens heeft ook de Kamer daarin een rol. Ik ga niet over het moment waarop u of de Eerste Kamer bepaalde stukken agendeert. Ik ga u een indicatief tijdspad sturen, waarna we met elkaar kunnen bespreken of u dat een goed tijdspad vindt.

De heer Jetten heeft gevraagd of de fiscale vraagstukken inmiddels zijn opgelost en of de verantwoordelijkheid alleen bij ProRail en de Belastingdienst wordt gelegd. Terecht heeft u opgemerkt dat de omvorming van ProRail fiscale effecten heeft, maar zoals eerder aangegeven is de inzet van het kabinet dat de kosten van de omvorming van ProRail niet op de reizigers, verladers, vervoerders en concessieverleners worden afgewenteld. Ik ben nu samen met ProRail aan het verkennen hoe ik ervoor kan zorgen dat de fiscale effecten inderdaad niet bij derden terechtkomen. Daarbij moeten we ook rekening houden met het staatssteuneffect. Daar zullen we echt op moeten toetsen. Overigens geldt dat de definitieve omvang van de fiscale gevolgen pas inzichtelijk wordt na het afronden van de instellingswetgeving. Maar we zullen met de Belastingdienst over die daadwerkelijke effecten spreken. Daarover zal ik u blijven informeren. We verkennen dus de verschillende mogelijkheden, maar er zitten natuurlijk ook haken en ogen aan. We zitten in dat proces dat we in nauwe samenwerking met de collega's doorlopen, maar op dat punt komen we bij u terug.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de woorden «de inzet is om». Is het een keiharde garantie, is het een voorwaarde dat de kosten die met dit proces te maken hebben niet bij de reiziger terechtkomen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb volgens mij in mijn algemene inleiding al gezegd dat dit een randvoorwaarde is geweest bij het opnemen van dit aspect in het regeerakkoord.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het lijkt me goed om nog te verduidelijken dat niet alle oplossingsrichtingen last hebben van dat staatssteunaspect. We hebben dus oplossings-

richtingen waarbij dat staatssteunaspect wel een onderdeel van de problematiek is – en dan zullen we ook met Brussel moeten overleggen – maar er zijn ook oplossingsrichtingen waarbij dat niet het geval is. Die zijn we aan het verkennen.

Ik kom op de vraag van mevrouw Kröger over de samenwerking met de vervoerders. Dat is een heel belangrijk punt. Wat betekent de omvorming voor de samenwerking tussen ProRail en de vervoerders? Omdat de trein moet blijven rijden, is het ontzettend belangrijk dat ProRail goed blijft samenwerken met alle vervoerders. Daarom zal ik borgen dat ook bij het zbo ProRail de samenwerking centraal staat. Nu staan er in de concessie voorschriften over samenwerking, bijvoorbeeld om de kwaliteit van het spoorvervoer te verbeteren en gedeelde spoorambities uit te werken. Ook gaat het over investeringen, stations en reisinformatie. Ik ga de komende tijd bekijken hoe ik dat soort afspraken in de nieuwe situatie het beste vorm kan geven. Wat in ieder geval van belang is: zo'n zbo krijgt een gebruikersraad. Daar zitten dit soort partijen ook direct aan tafel; zij hebben dus een belangrijke rol. Zo'n gebruikersraad is een plaats om dit soort punten met elkaar te bespreken. Maar ik zal bekijken hoe ik deze voorschriften een plek ga geven in de wet- en regelgeving voor de zbo ProRail. Ze worden verankerd, maar er is ook een plek waar je met elkaar blijft spreken als er dingen zijn die je toch anders zou willen of waar je tegen aanloopt.

De heer Jetten heeft gevraagd hoe de situatie wordt nadat de beheerconcessie is vervallen. Hoe wordt de samenwerking en de gelijkgerichte sturing met de NS geborgd? De taken en verantwoordelijkheden van ProRail komen gewoon vast te liggen in wet- en regelgeving. Daarin komen dus ook de prestatienormen vast te liggen waaraan we willen dat ProRail voldoet. Soms zijn het natuurlijk prestatienormen die op NS en ProRail gezamenlijk betrekking hebben. Dan zullen we ervoor moeten zorgen dat die normen aansluiten op de NS-concessie.

Zijn er nog mogelijkheden om het aanbestedingsbeleid van ProRail te versimpelen? Dat is misschien toch ietwat ingewikkeld, want die aanbestedingsregels zijn natuurlijk Europees en nationaal van aard. Ook als ProRail een zbo wordt, zijn ze hieraan gebonden. ProRail heeft wel de vrijheid om aan bepaalde aanbestedingen extra eisen te verbinden, als dat van tevoren maar transparant is. Die ruimte houdt ProRail straks ook. Een van de punten die we met uw Kamer in een andere context hebben gewisseld, is bijvoorbeeld het belang van meer circulair aanbesteden en inkopen. Dat soort voorwaarden kan ProRail dus stellen aan nieuwe investeringsprojecten. Je moet van tevoren helder maken hoe je dat doet en hoe je dat op een vergelijkbare manier afrekent.

Kunt u aangeven hoe de huidige contracten van ProRail zullen overgaan naar de zbo? Dat is natuurlijk een belangrijke vraag, die zowel door de heer Jetten als de heer Ziengs werd gesteld. ProRail heeft veel contracten met derden, zoals aannemers, ingenieurs, vervoerders, vastgoedbedrijven et cetera. Die gaan in principe onder een algemene titel bij de instellingswet over naar de zbo. Maar we gaan natuurlijk wel bekijken welke contracten bepalingen bevatten over wijziging van contracten. Dan zal bekeken worden wat er aanvullend nodig is. Ook zal in kaart worden gebracht of er vanuit het aanbestedingsrecht nog iets nodig is. Dit is dus een terecht punt en dat staat scherp op het netvlies. We gaan zorgvuldig bekijken wat we in algemene regels kunnen vatten en waar maatwerk nodig is. Dit pakken we dus zeker zorgvuldig op. Mocht u punten tegenkomen, dan horen we dat graag en dan zullen we die meenemen. Welk effect heeft de zbo op prestatiegericht onderhoud, op de huidige aanbesteding van projecten? In principe heeft het geen gevolgen voor prestatiegericht-onderhoudscontracten. Die gaan in beginsel dus allemaal over naar de zbo, maar ook hiervoor geldt natuurlijk dat we bij een specifiek contract met een specifieke bepaling middels overgangsrecht een oplossing moeten vinden.

De heer Van Aalst heeft gevraagd of de Staatssecretaris alnog het overzicht kan toesturen van de rollen die het ministerie ten aanzien van ProRail heeft. Ook wil hij weten hoe deze zijn ingezet. Dat overzicht was als bijlage bij mijn brief van 23 november 2017 gevoegd. Daar kan de heer Van Aalst deze punten dus nakijken.

De heer Amhaouch vroeg of het uitgangspunt is: omvormen met de winkel open. Absoluut, de treinen blijven rijden. En partijen moeten kunnen blijven vertrouwen op de goede dienstverlening van ProRail. Dat is absoluut het uitgangspunt. We zullen ervoor zorgen dat de dagelijkse operatie er geen last van heeft.

De heer Amhaouch vroeg ook of ik de Kamer goed wil informeren. Dat wil ik uiteraard heel graag doen. Dit is een proces waarin we goed met elkaar moeten overleggen en tijdig de aandachtspunten met elkaar in kaart moeten brengen. Ik ben dus graag bereid om ook van u te horen wat uw wensen daarin zijn, en om voortgangsrapportages te sturen op de punten in de planning waarvan u graag wilt dat we daarover verdere afspraken maken.

De voorzitter:

Er is een vraag aan u van de heer Amhaouch van de CDA-fractie.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De winkel verbouwen terwijl die open is, is een hele uitdaging, zeker bij zo'n megaoperatie. Volgens mij is het nog niet eerder vertoond dat de overheid een organisatie van zo'n 4.500 mensen richting een zbo, richting de overheid brengt. Dat vraagt volgens mij om expertise en bandbreedte. Is die expertise en bandbreedte aanwezig, zowel aan de kant van het ministerie als aan de kant van ProRail? Want we weten hoe groot de opgaves zijn die bij ProRail op het bordje liggen. We weten hoe groot de uitdagingen ook bij het ministerie zijn. We hebben dat in de luchtvaart gezien. In eerste termijn is de vraag gesteld of we die ruimte hebben. Of ziet de Staatssecretaris uitdagingen? En hoe gaat ze die dan invullen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dit is een terecht punt. Ik moet niet net doen alsof zo'n omvorming helemaal niks voorstelt. We hebben daarom gezamenlijk een team ingesteld met mensen van zowel ProRail als mijn ministerie, om de expertise van beide kanten meteen aan tafel te hebben. Die mensen krijgen er ook echt de tijd voor om dat te doen. Daar wordt een projectteam op gezet om er aan de ene kant voor te zorgen dat de mensen die met de dagelijkse operatie bezig zijn, zich niet ook met allerlei punten op dit terrein bezig hoeven te houden. Aan de andere kant is het nodig om een dedicated team te hebben dat dit kan gaan doen. Want uiteraard is het ontzettend belangrijk dat je de expertise hebt. Dat punt heeft dus absoluut mijn aandacht.

De voorzitter:

Ik zie dat er geen vervolgvraag is. U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Een andere belangrijke vraag is die naar de toekomstige verhouding tussen departement en ProRail. De zorg is of je daarmee niet ingrijpt in de dagelijkse operatie van mensen op de werkvloer. Bij het horen van die vraag moest ik meteen denken aan de avond na die storm. Toen ben ik gaan kijken bij ProRail in het crisiscentrum en heb ik met de officier van dienst gesproken; ik zie John Voppen hier ook zitten. Ik vroeg hem naar het moeilijkste moment van die dag. Hij zei: dat was vanochtend, toen ik uiteindelijk moest besluiten om het treinverkeer plat te leggen. Toen ontstond even de situatie: wie neemt dat besluit nou eigenlijk? Die officier van dienst was daar heel helder over: ik neem dat besluit. Toen dacht ik:

goed zo. Zo hoort het ook; vakmanschap moet je bij de vakmensen laten. Dat zal ook zo zijn in de nieuwe situatie. Dat soort operationele beslissingen moeten genomen kunnen worden door de mensen die daar in hun functie de kennis van hebben en die de informatie hebben om die afweging te kunnen maken. Dat moeten we dus zo houden. Dat maar even als voorbeeld.

De voorzitter:

Daarover heeft de heer Amhaouch van het CDA een vraag.

De heer Amhaouch (CDA):

We hebben drie interrupties, voorzitter? Dit is wel een belangrijk punt, want: spreek je het zo af, of komt die rolduidelijkheid en -vastheid dadelijk ook heel duidelijk zwart-wit op papier terug? Want voordat je het weet zijn wij allemaal experts in de Kamer. Wij weten precies hoe dat moet. Wij kijken mee op het dashboard van ProRail. Maar het moet heel goed geborgd zijn dat ze die slagkracht wel hebben, met de voordelen zoals u die net genoemd heeft.

De voorzitter:

Die drie interrupties heeft u, als u het allemaal een beetje kort en bondig formuleert.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik denk dat de heer Amhaouch een heel goed punt maakt: het is altijd goed, zelfs als bewindspersoon of Kamerlid, om ook je eigen beperkingen scherp in beeld te houden. Het vakmanschap moet je binnen zo'n organisatie laten. We kunnen hier nu tegen elkaar zeggen dat we dat zorgvuldig gaan vastleggen. De toets vindt natuurlijk straks plaats als die wet er ligt. Dan kunt u nakijken of u vindt dat we dat zorgvuldig genoeg hebben geborgd, maar volgens mij zitten wij helemaal op één lijn over wat het effect zou moeten zijn van de manier waarop we dit inrichten. Er is nog een vraag gesteld over het WOB-verzoek van de NRC en over transparantie. Er loopt inderdaad een rechtszaak. Het is goed gebruik om lopende een rechtszaak geen uitspraken te doen. De inhoudelijke behandeling vindt plaats op 23 februari. Maar er zijn natuurlijk regels en volgens ons is dit conform de regels van de WOB behandeld. Dat was natuurlijk het verleden, ik kijk met u ook graag naar de toekomst. Ik wil graag in alle transparantie dit traject met u in gaan. Nogmaals: daarom maak ik ook graag afspraken met u over welke informatie u op welk moment zou willen hebben.

Dan kom ik bij de laatste vraag in dit blokje. Die is gesteld door meneer Jetten, mevrouw Kröger en de heer Laçin, maar ook meneer Amhaouch refereerde eraan: is er bij het ministerie voldoende kennis? Dat is natuurlijk een ontzettend belangrijke vraag. Want net zo goed als dat een bedrijf recht heeft op een toezichthouder met kennis, heb je ook in de spoorwereld als spoorbedrijf of infrastructuurbedrijf belang bij een overheid die voldoende kennis in huis heeft om een goede partner te zijn, juist als je samen het beste uit dat spoor wilt halen voor de Nederlandse reiziger. Dus als ProRail moet veranderen, moet het ministerie dan ook veranderen? Het antwoord daarop is: ja, want we komen in een andere verhouding tot elkaar te staan. Dat betekent dus ook dat we die op het ministerie opnieuw zullen moeten gaan definiëren. Dan komen precies het soort vragen aan bod waar we het net over hadden: hoe verhoud je je tot elkaar, hoe ga je dat in afspraken met elkaar vastleggen, hoe maak je het werkbaar, hoe maak je het praktisch, hoe maak je het efficiënt? Dat zullen we opnieuw moeten gaan bekijken. Het vasthouden van kennis bij ministeries is altijd ontzettend belangrijk, zeker ook in dit geval. Ik wil dus absoluut verdergaan met het verbeteren van het opdrachtgeverschap en het versterken van de positie van de eigenaarskant. Dat gaan we dus

doen. Tegelijkertijd gaan we er met elkaar voor zorgen dat we ruimte houden voor innovaties, zodat het niet helemaal wordt dichtgetimmerd waardoor er nooit meer wat kan. Maar het definiëren van die nieuwe verhouding tot elkaar is absoluut ook een opdracht voor het ministerie. Dat waren de punten over ProRail.

De voorzitter:

Daarover zijn nog een aantal vragen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat kan ik me zomaar voorstellen.

De voorzitter:

Als eerste is het woord aan mevrouw Kröger, vervolgens aan de heer Van Dijk, dan de heer Jetten en tot slot de heer Laçin.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris aangeeft dat het ministerie ook naar zichzelf gaat kijken bij de bepaling van wat er nodig is om een veranderende rol te spelen. Want hoe het ook gaat uitpakken, volgens mij zijn al mijn collega's van mening dat het ministerie meer de regie moet pakken om ervoor te zorgen dat het ov toekomstbestendig is. Ik zou graag meer duidelijkheid, een analyse krijgen van hoe het ministerie er nu voorstaat, wat de zwaktes zijn, waar een en ander versterkt moet worden en wat daarvoor nodig is qua investeringen. Wellicht kan dat ook in een brief, zodat de Kamer geïnformeerd wordt hoe het ministerie dat stuk zelfreflectie doet, zeker in het licht van de door mij aangehaalde uitspraken van de voormalig Staatssecretaris over de situatie bij de luchtvaart. Hoe zit het op het spoor? Is dat eenzelfde verhaal?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik kan niet spreken over andere terreinen. Dat is ook altijd moeilijk vergelijkbaar, want je kunt ook niet zomaar de ene fractie met de andere fractie vergelijken. Laat ik me daar niet aan wagen. Ik kan alleen spreken over mijn eigen ervaring. Ik moet zeggen dat mijn eigen ervaring heel goed is, dus wat dat betreft kunt u gerustgesteld zijn. Dat neemt niet weg dat, ook in de context van heel goede ervaringen, dit een verandering van rollen is die ook echt, zoals ik net zei, een verandering van de rol van het departement vraagt. Daar gaan we dus ook naar kijken, en ik ben graag bereid om in de brief die we zullen sturen ook aan te geven op welke manier we hiermee omgaan, ook van de kant van het ministerie.

De voorzitter:

Dan zijn er nog vervolgvragen, maar eerst is mijn vraag wanneer u deze brief wilt sturen. Misschien kunt u daar ook duidelijkheid over geven. Ik denk dat heel veel leden dat graag willen weten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Zoals ik heb gezegd, wil ik graag afspraken met u maken over de informatievoorziening rondom dit dossier. Ik zal in ieder geval een planning sturen en dan kunnen we misschien op basis daarvan een informatieafspraken met elkaar maken, bijvoorbeeld over wanneer u graag een voortgangsbrief wilt hebben. Dan kunt u ook de momenten inplannen waarop u daarover dan van gedachten zou willen wisselen.

De voorzitter:

Dat leidt tot een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, dank u wel. Ik heb toch een vervolgvraag op het eerste punt. Ik ben echt blij om te horen dat de Staatssecretaris de afgelopen maanden het gevoel heeft gekregen dat het op haar stuk van het departement goed zit, maar vanmorgen in de hoorzitting werden toch de woorden «dun ijs» gebruikt. Ik wil dus niet alleen een analyse van de manier waarop de rol van het ministerie moet veranderen, maar ook een soort sterkte-zwakte-analyse van waar in het ministerie er echt een tandje bij kan en wat ervoor nodig is om dat te doen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, maar dan neemt u voetstoots aan dat dat dunne ijs er is. Ik ga proberen om in de geest van wat mevrouw Kröger vraagt in mijn brief tegemoet te komen aan de zorg die daaronder ligt. Ik weet niet of ik haar daar helemaal mee tevreden ga stellen, maar ik ga een poging wagen. U hebt natuurlijk allemaal het organigram van het ministerie en u weet ook hoeveel budget daar is, zonder dat we dat nou helemaal met elkaar gaan uitdiepen in een AO Spoor. Ik snap de zorg. Er moet voldoende kennis en expertise zijn. De omschakeling van de rol vraagt ook iets van het departement en ik ben graag bereid om daar iets over te zeggen.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Van Dijk van de PvdA-fractie.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. De omvorming naar een zbo betekent een duidelijke aansturing en duidelijke rollen, geeft de Staatssecretaris aan. Ik zoek ook naar een ander voordeel en dat is de financiering: van projectfinanciering naar volledige rijksfinanciering. In de brief van de Staatssecretaris van 23 november staat de volgende zin: «Dit biedt ProRail mogelijkheden tot optimaliseren binnen afgesproken opdrachten.» Dat lijkt op winst, maar ik vind het een heel vage beleidszin. Kan de Staatssecretaris daar wat meer duiding aan geven?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik zoek even, want ik had inderdaad nog wat meer details in mijn antwoord staan. Laat ik het heel simpel zeggen. Als je meer op programma stuurt, heb je ook wat meer ruimte om met elkaar bij te sturen. Als je alles op een individueel project moet plussen en minnen, verantwoorden en rapporteren, heb je gewoon minder flexibiliteit om met elkaar te bekijken wat er nodig is voor wat je met elkaar wilt bereiken. Als je dat per project met een aparte subsidierelatie aanstuurt, is dat anders dan als je meer programmatisch stuurt. Ik kan even kijken of ik nog meer details kan vinden, maar ik zie dat de heer Van Dijk begrijpt in welke richting hij het ongeveer moet zoeken.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ja, deze redenering van de Staatssecretaris volg ik. Ik denk dat het van belang is – ook omdat er binnen de Kamer wel zorgen zijn over wat nu uiteindelijk de winst is van het omvormen, behalve een duidelijke rolverdeling – om aan te geven, wellicht in een brief, wat voor de langere termijn de grote winsten zijn. Er zijn overgangskosten mee gemoeid, maar dit zal wellicht ook leiden tot winst op de lange termijn. Daar zoek ik naar.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben graag bereid om dat in de brief mee te nemen, voorzitter. Ik heb ook nog een antwoord op de vraag wanneer we met die planning kunnen komen. Ik zou aan het begin van het tweede kwartaal met een brief kunnen komen waarin die planning staat. Dan zouden we dus ook met elkaar kunnen afstemmen op welk moment we met elkaar een voortgangsrapportage bespreken.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de heer Jetten van de D66-fractie.

De heer Jetten (D66):

Dank u wel, voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris kraakhelder heeft gezegd dat huidige en nieuwe medewerkers van ProRail onder de cao van ProRail blijven vallen en dat de zbo-constructie niet mag leiden tot prijsverhoging voor reizigers of vervoerders. Dat staat of valt volgens mij wel bij instemming van de Europese Commissie met de fiscale maatregelen en de btw-maatregelen die we willen nemen. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe dat traject met de Europese Commissie eruitziet? Is het reëel dat we binnen deze kabinetsperiode daar allemaal groen licht voor krijgen vanuit Brussel?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

In algemene zin heb ik al gezegd dat sommige oplossingsrichtingen die we verkennen wel en andere geen staatssteuneffecten of -aspecten hebben. Daar waar ze dat wel hebben, moeten we dat inderdaad met de Commissie vorm gaan geven. Onze verwachting is dat dat kan, maar ik ben ook graag bereid om daar in de brief nog wat meer details over op te nemen waar we die al kunnen geven. We staan natuurlijk aan het begin van een proces met elkaar. Een aantal punten zullen we nog niet tot op de week of dag kunnen vastpinnen, maar we kunnen wel een inschatting geven.

De heer Jetten (D66):

Het zou inderdaad heel fijn zijn als we daar in de brief wat nadere informatie over kunnen krijgen. Dan mijn tweede punt, voorzitter. De Staatssecretaris sprak net over de gebruikersraad voor de zbo ProRail. Het is natuurlijk hartstikke mooi dat gebruikers straks kunnen meepraten over hoe ProRail functioneert. Zou zij wat verder kunnen uitweiden over de vraag welk mandaat zo'n gebruikersraad dan zou hebben en of naast de reizigersorganisaties en de personenvervoerders ook de goederenvervoerders en de decentrale overheden daar een plek in krijgen? We hebben onder andere vanochtend de suggestie gekregen om bijvoorbeeld een raad van toezicht in het leven te roepen waarin ook de belangen van decentrale overheden en goederenvervoerders een plek krijgen, maar ik kan me voorstellen dat dat ook in die gebruikersraad kan. Dan is het mandaat van die gebruikersraad wel belangrijk.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als de heer Jetten het goed vindt, kom ik in tweede termijn wat preciezer terug op de vraag wie er in zo'n gebruikersraad zit en wat precies het mandaat is van zo'n gebruikersraad. Het is inderdaad van belang om te weten of daarmee aan alle vragen wordt voldaan. Ik doe het graag wat preciezer en kom er in tweede termijn op terug.

De heer Laçin (SP):

Ik wil even bij het begin beginnen. Ik hoorde de Staatssecretaris in het begin van haar beantwoording zeggen dat een bv zich vooral richt op het voortzetten van het bedrijf en dat een zbo zich vooral inzet voor het algemeen belang. Suggereert de Staatssecretaris daarmee dat ProRail zich tot op de dag van vandaag niet inzet voor het algemeen belang en daarmee alleen maar bezig is met het voortzetten van het bedrijf? Dat proefde ik een beetje. Mijn indruk van ProRail is namelijk heel anders, ook door de manier waarop is gehandeld op 18 januari tijdens de storm. Ik krijg daar dus graag een verduidelijking op.

Ik heb nog een vervolgvraag, die ik ook aan de VVD-fractie heb gesteld. We zitten met een sector die dit niet wil. In de beantwoording van de Staatssecretaris hoor ik dat we hier gewoon mee doorgaan: zorgvul-

digheid, monitoren, samen. Maar wat doen we met een sector met verschillende spelers op deze markt die gewoon zeggen dat het niet de tijd is, niet het moment is, dat het veel beter gaat en dat we het gewoon zo moeten houden? Die paar rapportages minder die het ministerie dan zou krijgen, maken die nou het verschil?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Eerst het punt van de bv. Er zit absoluut geen centimeter licht tussen datgene wat de heer Laçin zegt en dat wat ik heb gezegd meteen in de tweede zin, nadat ik de zin over de bv uitsprak. Juist ook de juridische structuur ondersteunt de motivatie van alle medewerkers van ProRail om te gaan voor het algemeen belang. Ik denk dat dat hen helpt. Wij zitten daar dus geheel hetzelfde in. U hebt, zelfs voordat ik aan de beantwoording van uw belangrijke vragen begon, mijn waardering gehoord voor al het werk dat spoorwerkers hebben gedaan. Ik hoop dat u de afgelopen tijd hebt gezien dat ik dat diep voel en daar mensen voor bedank als ik zie dat ze echt een topprestatie hebben geleverd, zoals laatst bij de storm. Laat daar dus geen misverstand over zijn. Dan dat wat de heer Laçin zegt over dat de hele sector het niet wil. Kijk, als iemand iets niet wil omdat hij het niet wil dan is het een lastige discussie. Maar als iemand zegt dat hij het niet wil omdat hij een zorg heeft, heb je een aanknopingspunt om er met elkaar over te spreken. Ik neem die zorgen heel serieus en daarom heb ik ze allemaal genoemd. Dat is een van de redenen waarom ik heb gezegd dat ik vanaf het begin wil dat het echt een team is van het departement en ProRail, echt één team dat alle zorgen tijdig meeneemt zodat er niets blijft hangen omdat het toevallig uit de ene hoek of uit de andere hoek niet goed naar voren komt. Al die zorgen moeten worden meegenomen. We gaan met die partijen kijken wat goede oplossingen zijn. Dat is waar ik mee aan de gang ben. U mag op elk moment toetsen of u vindt dat dat afdoende oplossingen zijn. Op enig moment besluit de Kamer om de wet wel of niet aan te nemen. Dat is het toetsmoment waarop u daarover uw oordeel velt.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij zegt geen enkele partij die hier vanochtend aanwezig was zomaar dat hij niet wil. Er zijn reële zorgen. Die hebt u ook allemaal gehoord en die hebt u ook opgenoemd. Ik was daarom blij met de eerste beantwoording van de Staatssecretaris, waarin zij zei dat er verschillende momenten komen voor die «go/no go». Ze zei er toen direct achteraan: ja, als het naar de Eerste Kamer gaat. Dat vond ik jammer, want ik denk dat we hier in de Kamer, als we dit traject met zijn allen ingaan, momenten moeten inbouwen waarop we kunnen zeggen: tot zo ver en niet verder. Als we dat openlaten tot aan het eind van het traject waarin we gaan bepalen of we het naar de Eerste Kamer gaan sturen of niet, zijn er volgens mij al zo veel stappen gezet en zo veel kosten gemaakt dat we te laat zijn. Mijn vraag is dus nogmaals of de Staatssecretaris tussendoor, tussentijds, «go/no go»-momenten wil inbouwen, zodat we ook in de Kamer nog kunnen zeggen: tot hier en niet verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben blij dat de heer Laçin heeft gehoord dat ik de zorgen van de verschillende partijen heel serieus neem en dat is precies waarom ik denk dat de discussie niet moet stoppen bij «de sector wil het niet», maar dat we serieus moeten kijken waar de zorgen van de sector zitten en dat we die zorgen heel serieus moeten meenemen. Ik heb inmiddels een aantal keer aangegeven – ik herhaal dat graag nog een keer – dat ik op elk moment dat de Kamer dat wil graag met tussenrapportages kom om te laten zien wat de oplossingen zijn waar ik aan werk, zodat zij, zoals de heer Ziengs en de heer Amhaouch al zeiden, als zij een reden ziet om dat bij te sturen daar ook een gelegenheid voor heeft. Het kan niet zo zijn dat

er na een heel lang traject ineens een soort black box opengaat en dat u dan pas ziet wat eruit komt in de vorm van de instellingswet. Dat proces moeten we echt met elkaar gaan doen, dus die momenten zullen er zijn. Maar het ultieme «go/no go»-moment is natuurlijk het moment waarop u besluit of het ook goed in wetgeving is neergelegd. Dat is uiteindelijk wat voor de sector en voor de rest van het land de wet is. Maar natuurlijk zijn er besprekmomenten tussendoor. Dat heb ik u toegezegd en dat ga ik ook zo doen.

De voorzitter:

Ik geef eerst even het woord aan de heer Van Aalst. Mogelijk dat daarmee de vraag van de heer Laçin ook beantwoord wordt. Of laat ik direct het woord aan de heer Laçin geven, dan is het helder.

De heer Laçin (SP):

Ja, nu is het toch al gezegd. Ik zeg iets heel anders. Ik vraag de Staatssecretaris niet om tussenrapportages. Die vraag ik wel trouwens, maar waar ik op doel zijn geen tussenrapportages of besprekmomenten. Ik doel op momenten waarop we dit besluit kunnen terugdraaien. Dat is heel wat anders dan de Staatssecretaris in haar beantwoording zegt. Ik vraag niet om tussenrapportages om erover door te kunnen praten. Als er een moment komt waarop wij in de Kamer vinden dat dit geen goede stap is geweest, moeten we het ook in deze Kamer terug kunnen draaien voordat we het al dan niet naar de Eerste Kamer sturen. Dat zijn «go/no go»-momenten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Laçin heeft het over dat het geen goede stap is geweest. Wat ik nu juist aanbied, is dat ik naar de Kamer kom voordat ik een stap zet. Dus dan hoeft er helemaal niets teruggedraaid te worden, want ik bespreek eerst met u of dit de oplossingsrichting is die wij de goede vinden. Zo ga ik dat doen en als u er op enig moment anders over denkt, kunt u er altijd een motie over indienen. Wat wel belangrijk is in dit geval, is dat er een principebesluit genomen is door het vorig kabinet. Dat is herbevestigd in dit regeerakkoord, met belangrijke randvoorwaarden. Dat is de opdracht die ik heb meegekregen en die ik heb aanvaard toen ik zei dat ik Staatssecretaris wilde worden op dit departement. Die opdracht ga ik uitvoeren. Dat ga ik heel zorgvuldig doen. Daarom neem ik al die zorgen heel serieus en ga ik al die oplossingsrichtingen met u bespreken. Dan komt er op een gegeven ogenblik het moment waarop u zegt: opdracht uitgevoerd, ja of nee.

De heer Van Aalst (PVV):

Dat sluit eigenlijk mooi aan bij mijn vraag. Vooral ook gezien de motie van collega-Kamerlid Van Veldhoven, die volgens mij een totaal andere rol invulde en inderdaad juist mogelijk wel terug zou willen komen op het principebesluit. Dat brengt mij bij het overzicht, waar ik zo straks naar vroeg. Als dat wat ik heb ontvangen het overzicht is, dan bevestigt dat maar weer dat er eigenlijk geen nieuwe en betere sturingsmomenten zijn. Sterker nog, als er dan al sturingsveranderingen in zitten – dat was ook een toezegging van de vorige Staatssecretaris aan ons, dat zij zou laten zien waar zij wat in had gezet – wanneer hebben we die in het verleden dan nodig gehad of kunnen gebruiken? Volgens mij hebben we ze überhaupt niet gebruikt, dus wat veranderen we dan? Daarbij aansluitend is er het verhaal van algemeen belang of het bedrijfsbelang. De Staatssecretaris zegt dat dat mooi is, omdat het ProRail alleen maar ondersteunt. Maar als het goed gaat, waarom veranderen we het dan? Alleen om een steuntje, om te laten zien dat wij er ook zo over denken? Volgens mij is dat volledig helder.

Ik blijf erbij dat we, als we zoiets zouden willen, dat vooraf met de sector hadden moeten bespreken. Ik heb nu het gevoel dat we het er even doorheen gaan drukken, met het gevolg dat de prijzen omhoog gaan. Want het is leuk dat in het regeerakkoord wordt geroepen dat de prijzen niet omhoog zullen worden gedaan, maar linksom of rechtsom moet het budget er komen. Mijn tweede vraag aan de Staatssecretaris is, nogmaals, waar het budget vandaan komt. Want hoe je het ook wendt of keert, iemand moet het gaan betalen.

De voorzitter:

Echt heel erg kort was de interruptie niet, maar ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben blij dat de heer Van Aalst erkent dat je als Kamerlid een andere rol hebt dan als Staatssecretaris. Dat is zeker waar. Hoe zijn rollen in het verleden ingezet? Ik zou daar natuurlijk een heel lange bespiegeling op kunnen gaan geven, maar volgens mij moeten we vooral vooruitkijken. Dit is een principebesluit dat is genomen, omdat je 2 miljard aan belastinggeld ook goed in de discussie met de Kamer wilt kunnen aansturen en verantwoorden. Dat is de reden waarom ik niet alle incidenten, om ze zo maar te noemen, uit het verleden weer zou willen opnoemen. Het is misschien ook voor de tijd dat de heer Van Aalst in de Kamer zat, maar er zijn momenten geweest waarop het minder goed ging. Het is wel belangrijk dat we allemaal vanuit dat algemene belang, die reiziger centraal, met elkaar zorgen voor een zo efficiënt en effectief mogelijke inzet van de belastingmiddelen, maar ook voor een aansturing die voor beide partijen efficiënt en effectief is, met de kennis aan beide kanten zo georganiseerd dat die ook in dienst staat van de reiziger. Het is dus een principiële keuze. Belastinggeld is publiek geld, dus dat stuur je ook publiek aan. Dan is de bv-vorm niet de juiste vorm. Juist omdat al die medewerkers van ProRail voor dat algemene belang gaan, weet ik dat zij zich daar ook in zullen herkennen, als we ervoor zorgen dat we het voor hen ook op een goede manier vormgeven. Daarom ben ik ook heel blij dat die expliciete randvoorwaarden deel uitmaken van de passage hierover in het regeerakkoord.

De voorzitter:

Er is een korte vervolgvraag van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik zal het kort houden, voorzitter. Ik constateer dat we op het spoor heel veel knelpunten hebben, die we moeten oplossen. Dan vind ik het heel bijzonder dat deze Staatssecretaris de prioriteit legt bij het omvormen van ProRail naar een zbo. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat we die middelen, die we maar beperkt hebben, zouden moeten inzetten op de knelpunten in plaats van op een papieren oplossing voor een probleem dat niet bestaat?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Van Aalst heeft het over een Staatssecretaris die «een prioriteit legt». Dit is een Staatssecretaris die een regeerakkoord uitvoert. Dat is wat ik aan het doen ben. Ik ga dat zorgvuldig doen en doe dat graag in goed overleg met uw Kamer.

De voorzitter:

En zij vervolgt haar betoog voor het tweede blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Inderdaad, voorzitter, want wij hebben ook nog een aantal andere zaken niet alleen te bespreken vandaag maar ook met elkaar uit te voeren. Marktordening op het spoor is een dossier van balanceren; ik denk dat de discussies daarover in het verleden dat ook wel hebben laten zien. Dus aan de ene kant is er concurrentie, die zorgt voor goede resultaten op de regionale concessies, en aan de andere kant is er de onderhandse gunning op het hoofdrailnet, dat in internationaal perspectief goed scoort. Het gaat dus continu over die balans. Voor mij staat echt maar één ding centraal, namelijk de reiziger. Niet NS, niet Arriva, maar de reiziger staat centraal. We willen voor de reiziger zo veel mogelijk uit het netwerk halen. Onder anderen de heer Amhaouch vroeg daarnaar. Dat balanceren vraagt dus om een doordachte, zorgvuldige aanpak met kleine stappen. De ChristenUnie refereerde in dat verband aan een rapport: als je wat gaat veranderen aan die balans, doe dat dan met kleine stappen, zodat je kunt zien wat het toevoegt maar je ook op tijd kunt bijsturen. We weten allemaal dat in 2024 de onderhands gegunde concessie aan de NS voor het hoofdrailnet afloopt, en we zullen dus een besluit met elkaar moeten nemen over de tijd daarna. Dat besluit gaan we nemen in 2020. Er is gevraagd of dat op tijd is. Ja, dat is nog op tijd, maar we moeten dat besluit dan wel met elkaar nemen. Ik begin nu al met het bij elkaar brengen van alle benodigde informatie en het uitwerken van maatregelen, die los van de keuze, al een verbetering in de ordening kunnen aanbrengen.

Een van de zaken waar we naar gaan kijken, is het huidige concessiestelsel met de decentrale overheden. Hoe kunnen we hier meer uithalen met elkaar? Hoe kun je de samenwerking met andere vervoersconcessies verbeteren om het ov in zijn totaliteit aantrekkelijker te maken? Dat was volgens mij ook een vraag van mevrouw Kröger. En hoe zorgen we voor regie op onderwerpen die over de grenzen van de concessies heen gaan? Er is een eerste afspraak gemaakt met de ACM om een sectorbrede monitor te ontwikkelen waarmee we meer inzicht krijgen in de prestaties van de sector. Maar voor mij staat dus voorop dat die ordening een middel is. Een bepaald scenario, een bepaalde ordening: het is allemaal een middel. Want het doel is om de reiziger, met alle partijen die we hebben, de beste dienst op dit spoor te bieden.

Mevrouw Kröger vroeg of ik er meer beeld van kon geven hoe deze plannen samenhangen met de uitdagingen van het Toekomstbeeld OV. Het besluit over de consistente ordening en sturing wil ik dus in 2020 nemen. In het Toekomstbeeld OV wordt geschetst waar wij in de toekomst naartoe willen. De ordening en de sturing zijn instrumenten om dat doel te bereiken. Zo is de samenhang: we hebben een bepaald beeld van waar we heen willen, en dan moeten we ook nadenken over het marktordeningsscenario waarmee we dat doel kunnen bereiken.

Is het reizigersbelang goed onderzocht? Ik zei net al: de reiziger staat wat mij betreft dus voorop. Het gaat om de reiziger, en daar zetten we alle middelen voor in. Dus als we zaken wijzigen in de ordening en sturing op het spoor, moeten we ook blijven onderzoeken of dat in het belang van de reiziger is. Van vier lijnen hebben we in het regeerakkoord gezegd dat we die gaan toevoegen aan de decentrale concessies. Daarvoor moeten we helder krijgen of de regio die lijn graag wil uitvoeren, omdat zij goede afstemmingsmogelijkheden ziet met andere concessies die de regio heeft. Ook moet je kunnen vaststellen dat het in het belang van de reiziger is. Dat zijn uiteraard de punten waar we naar gaan kijken.

Mevrouw Kröger vroeg voor welk probleem aanbesteding een oplossing zou zijn. Volgens mij moeten we kijken waar we heen willen en welke vorm van ordening daar dan bij past. In plaats van te sturen op het middel moet je kijken hoe je dat middel inzet voor het doel.

Dan kom ik bij de discussie tussen SP, VVD en PvdA of marktwerking voor de arbeidsvoorwaarden van personeel slecht zou zijn. In mijn algemene opmerkingen zei ik daar al iets over. Die cao's worden natuurlijk door de

partijen in de regio afgesproken, maar bieden ook maatwerk, en daarbij spelen de regionale concessieverleners een heel belangrijke rol. Het gaat om de manier waarop zij de vraag in de markt zetten. Daarmee kunnen zij in belangrijke mate sturen op de opties die ze krijgen. Dat is goed voor de regionale mix van vervoer in de regio, en dat zorgt voor goede service tegen redelijke kosten. Dat is precies de balans die je neerlegt in de manier waarop je zo'n concessie uitvraagt.

Als we meer lijnen gaan decentraliseren, hoe garanderen we dan dat er sprake is van ...

De voorzitter:

Voordat u daarmee doorgaat, is er nog een vraag van mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De antwoorden zijn erg kort en bondig. Op de vraag voor welk probleem aanbesteden een oplossing zou zijn, geeft de Staatssecretaris aan dat het een middel is, maar dat het doel natuurlijk goed vervoer is. We hebben op dit moment gewoon goed vervoer op het hoofdrailnet. Dus waarom zou aanbesteden dan een optie zijn? Waarom moet dit überhaupt boven de markt hangen, onrust creëren, terwijl er hartstikke veel andere onderwerpen zijn waar we lekker mee aan de slag kunnen, namelijk de toekomstvisie voor het ov in 2040 en ervoor zorgen dat mensen uit de auto overstappen naar de trein. Dus over welk probleem hebben we het nou eigenlijk?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger doet net alsof ik zeg dat we moeten aanbesteden. Zij zegt dat we niet moeten aanbesteden. Zover ben ik helemaal nog niet. Ik stel vast dat we in Nederland een situatie op het spoor hebben waarbij is aanbesteed. Ik noemde net de voordelen van de regionale concessies. Dus we zien dat er bij aanbesteden voordelen te behalen zijn. De vraag is of dat voor het hoofdrailnet in gelijke mate zou gelden of niet. Dat is precies wat we met elkaar moeten onderzoeken voordat we een besluit nemen of de inzet van dat middel bijdraagt aan het doel dat we willen bereiken. Dus ik vind het terecht dat mevrouw Kröger vraagt of je het zou moeten willen. Daarom wordt dat onderzocht. Er zijn natuurlijk verschillende scenario's geschetst. Maar daar gaan we nu precies met elkaar de discussie over voeren tijdens de midterm review. In 2020 nemen we dan het besluit hoe we dat voor de volgende concessie gaan doen. Ik hoorde trouwens meerdere partijen zeggen: we zijn er al uit, wat ons betreft verandert er niks. Ik weet ook zeker dat de partijen die meeluisteren, dat noteren. Andere partijen willen daar toch nog een afweging in maken. Daar hebben we ook nog de tijd voor. Maar het is dus niet zo dat je per definitie kunt zeggen: het heeft altijd voordelen of het heeft altijd nadelen. Je moet echt heel goed kijken naar wat de voor- en nadelen in deze casus zijn en hoe je die tegen elkaar wilt afwegen. Dat gesprek ben ik nu dus aan het voorbereiden; ik verzamel daar allerlei informatie voor. Dat gesprek gaan we nog met elkaar voeren.

De voorzitter:

Daar heeft mevrouw Kröger een vervolgvraag over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Een vervolgvraag en een vervolgpmerking. Er liggen echt heel grote uitdagingen voor ons, we moeten veel doen. Eigenlijk is er geen twijfel over hoe NS het op dit moment op het hoofdrailnet doet; dat blijkt ook uit een Europese benchmark. Waarom dan een soort onrust creëren door toch deze vraag uitgebreid te gaan onderzoeken, terwijl je het ook een stap voor kan zijn door te zeggen: we hebben een goed functionerende

NS, die het goed doet in de Europese vergelijking, laten we lekker zo doorgaan?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Op het risico af dat mevrouw Kröger mij kort en bondig vindt, zeg ik: het was een verzoek van de Kamer om dit te onderzoeken. Dus dat hebben we netjes gedaan. Daarover kan iedereen vervolgens zijn afweging maken. Nogmaals: ik begrijp waarom mevrouw Kröger de vraag stelt. Maar het was een verzoek van de Kamer om dit in kaart te brengen, om die afweging, die natuurlijk ook vergaande consequenties kan hebben, zorgvuldig te maken. Dat gaan we met elkaar doen.

Het is een dossier met allerlei geschiedenissen, en je wilt van de dingen die gebeurd zijn leren voor de toekomst. Een vraag van onder andere de ChristenUnie en het CDA: als we meer lijnen gaan decentraliseren, hoe garanderen we dan een gelijk speelveld? Ik denk dat het voor iedereen glashelder is dat de aanwezigheid van een gelijk speelveld een voorwaarde moet zijn bij de verdere decentralisaties. De ACM ziet toe op het gelijke speelveld en heeft daarvoor in principe de bevoegdheden. Naast de mededingingsregels handhaaft de ACM ook op de aanbesteding van spoorconcessies en keurt zij vooraf de voorwaarden en tarieven goed die de NS stelt voor zijn diensten en voorzieningen. Dat is natuurlijk waar dit over gaat: andere vervoerders moeten gebruikmaken van die diensten en voorzieningen. De ACM toetst dus van tevoren de prijzen die de NS voor die diensten en voorzieningen rekent, om er zeker van te zijn dat die geen invloed hebben op het level playing field. Als we in 2020 een keuze maken voor consistente ordening en sturing op het spoor, dan hoort daar ook een goede uitwerking van het toezichtsregime bij. Dat gaat misschien wel niet alleen over het spoor, maar breed over het ov. Want op een gegeven moment zie je ook verschillende vervoersmodaliteiten vervagen, dus wil je daar geen randverschijnselen hebben. Ik denk dus dat het goed is om dat eens wat breder te bekijken. Ik zeg u graag toe om hierover met een aparte brief te komen, want dat toezicht zullen we echt zorgvuldig moeten inrichten. Dus ik kom daarop graag bij u terug met een brief. Ik weet ook dat FMN en Rover het hebben gehad over een autoriteit. Ik zal dus eens nader onderzoeken wat ze daar precies mee bedoelen. Hoe kunnen we de elementen, die zij benadrukken, daarin meenemen? Ik kom graag voor de zomer met die brief.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

De Staatssecretaris sprak over een gelijk speelveld in het aanbestedings-traject. Mijn vraag is wellicht niet verrassend, maar hoe ziet de Staatssecretaris het niveau van arbeidsvoorwaarden in die aanbestedingstrajecten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ons echte kapitaal zijn niet de treinen, maar de mensen. We moeten dus goed voor de mensen zorgen. Daarover maak je natuurlijk per concessie afspraken in een cao. Ik weet zeker dat ook de vervoerders zich er zeer van bewust zijn dat je wel een mooie trein kunt hebben, maar als je niemand hebt om hem te rijden, kom je niet ver. Daarom zijn die cao's belangrijk. Ik zei net al dat de concessieverleners er door de manier waarop zij een vraag in de markt zetten, wel voor kunnen zorgen dat ook de arbeidsvoorwaarden, die wettelijk gewoon geborgd zijn, een goede plek krijgen in die vergelijking die daarna plaatsvindt.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dat is eigenlijk de essentie. In de aanbesteding kun je voorwaarden stellen, bijvoorbeeld dat de arbeidsvoorwaarden gelijkwaardig zijn, welke aanbieder er ook komt. Dat is nu een van de problemen. Op het moment dat Arriva instapt, blijven een jaar lang de oude arbeidsvoorwaarden

gelden, maar daarna mag Arriva met heel andere arbeidsvoorwaarden werken, bijvoorbeeld dat de Arriva-conducteur een lager loon krijgt dan de conducteur bij NS. Ik vind dat wij de norm zouden moeten stellen en dat de NS-cao ook voor de andere aanbieders zou moeten gelden, zodat die aanbestedingstrajecten in ieder geval niet over de ruggen van mensen gaan, maar over kwaliteit, zorgvuldigheid enzovoorts.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Maar die cao's worden niet centraal afgesloten voor de hele sector. In dit geval biedt het juist ruimte voor maatwerk. Stel je voor dat je een concessie krijgt waarin trein, bus, taxi en allerlei vormen van openbaar vervoer in één vervoersconcept worden samengevoegd. Hoe stel je dan voor iemand, die daar al dan niet in weekenddienst of met speciale arrangementen werkt, vast welke cao vergelijkbaar is met iemand die bij de NS werkt? Ik snap het punt van de heer Van Dijk: je wilt gewoon dat mensen die werken in deze sector, een fatsoenlijke cao hebben. Dat standpunt delen we, absoluut. Ik ben het er alleen niet helemaal mee eens om er dan maar één oplossing voor iedereen van te maken. Ik denk dat dat maatwerk ook zijn voordelen heeft. Maar nogmaals: de regionale partijen, dat zijn de provincies die zo'n concessie aanbesteden, hebben een belangrijke functie om ervoor te zorgen dat er niet op arbeidsvoorwaarden wordt geconcurrereerd op een manier die wij niet zouden moeten willen.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Hoe werken NS en ProRail ook in de toekomst samen? Ik denk dat we met elkaar geconstateerd hebben – laten we daar blij mee zijn – dat NS en ProRail de afgelopen jaren een flinke slag hebben gemaakt in de onderlinge samenwerking. Dat blijven zij ook in de toekomst doen. Een paar mooie concrete voorbeelden: om de stap naar de tienminutentrein tussen Amsterdam en Eindhoven te kunnen zetten, is in de infra, de trein en de be- en bijsturing intensief samengewerkt. Dagelijks analyseren medewerkers van NS en ProRail bijvoorbeeld samen het verloop van de spits in de regionale bijsturingcentra aan de A2, om direct lessen te kunnen trekken en de dienstverlening weer te verbeteren. Dit soort voorbeelden laten zien dat we er alle vertrouwen in mogen hebben dat deze partijen ook in de toekomst goed zullen samenwerken. Gaat de samenwerking tussen vervoerders wel goed? Hoe zie ik de verhouding tussen vervoerders? Samenwerken met concurrenten heeft allerlei voordelen, maar is niet altijd makkelijk. Wellicht herkennen Kamerleden zich daar ook nog wel in! Ik zie dat in de uitvoering van de concessies en de productlevering aan de reizigers uiteindelijk de samenwerking wel echt gewoon vaak heel erg goed gaat. Het is een gedeeld belang om voor die reiziger een zo goed mogelijk product neer te zetten. Daar hebben alle partijen op het spoor uiteindelijk ook belang bij en er gaat eigenlijk heel veel goed. Ik vond dit zelf wel een mooi voorbeeld: in Zuid-Limburg willen we graag een drielandentrein laten rijden. Dan gaat het over de toelating van een trein van Arriva, en je merkt dat ook NS zich ervoor inzet om ervoor te zorgen dat dat van de grond komt daar. Mooie voorbeelden vind ik hoe partijen ook bereid zijn om in het belang van de reiziger over hun eigen rol heen te stappen en te kijken hoe ze met elkaar zo veel mogelijk kunnen realiseren voor de Nederlandse reiziger.

En als er dingen zijn, hebben we natuurlijk ook de landelijke OV en Spoortafels waar we zaken met elkaar kunnen bespreken. Als je het hebt over dingen als tarifiering en zo, is er het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, waarin ook met elkaar, dus ook met concurrenten,

gewoon reële afspraken worden gemaakt over hoe we kunnen zorgen voor een beter product voor de reiziger. Ik denk dat we daar blij mee mogen zijn.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Dan heb ik me vanmorgen wat laten misleiden door de fysieke kenmerken van een aantal aanwezigen. Maar het is goed om dat te horen. Ik begrijp van de NS dat zij heel strak sturen op de normen die zij hebben voor sociale veiligheid, zoals inzet van de conducteurs en veiligheid op stations, omdat dat ook wordt verwacht van de NS, en dat er grote verschillen zijn met Arriva en andere aanbieders die niet werken met één conducteur per trein, maar die ervan uitgaan dat je op zo'n 25% van de reizen in ieder geval een conducteur zou moeten tegenkomen. Dat zijn heel andere normen. Hoe kan dit soort tafels worden ingezet zodat dit soort normen ook zouden moeten gelden voor die andere aanbieders? Want ik neem aan dat sociale veiligheid en veiligheid op de treinen en op de stations gelijk zouden moeten zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Sociale veiligheid is natuurlijk in de breedte in het ov belangrijk. Ik realiseer me wel dat het vraagstuk niet op elke lijn hetzelfde is. Toen we de discussie hebben gehad over de sociale veiligheid in de trein, hebben we ook gezien dat het vooral op bepaalde stukken of in bepaalde uren speelde. Dus daar moet je ook rekening mee houden in de manier waarop je dan vervolgens je mensen en je middelen inzet voor het effectief verhogen van die sociale veiligheid, en dus kan er gewoon verschil zijn. Maar nogmaals, ook daar kunnen de regionale vervoerders of de regionale concessiehouders, wanneer zij een concessie uitschrijven, natuurlijk voorwaarden, vragen en punten over opnemen. Het gaat dus heel erg om de vraag die je stelt als regionale concessiehouder. Die is bepalend voor het aanbod dat je uiteindelijk krijgt en hoe je dat goed met elkaar kunt vergelijken.

De heer **Gijs van Dijk** (PvdA):

Maar ik neem aan dat de Staatssecretaris of de nationale overheid daar ook een rol in heeft. Want het is dan maar wachten op een incident op een trein waarop geen conducteur zit of tot er misschien iets gebeurt wanneer een conducteur zonder beveiliging op het station staat, en dat we wel moeten ingrijpen. Ik neem dus aan dat we wel een aantal veiligheidsnormen hebben die we met elkaar hanteren, inderdaad afhankelijk van wat er nodig is, maar dat er wel een minimale grens is waar we nationaal op sturen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Er zijn natuurlijk algemene arboregels. Die kent de heer Van Dijk denk ik nog veel beter dan deze Staatssecretaris. Dus er zijn algemene kaders. Maar als rijksoverheid heb je maar een beperkte invloed op wat een regionale overheid in haar concessie uitvraagt. Het hele idee van decentraliseren is ook dat je bepaalde dingen loslaat. Maar natuurlijk hebben ook partijen in de regio zorg voor de veiligheid van mensen en zullen zij zeker willen weten, niet alleen voor de reizigers, maar ook voor het personeel, dat voor het openbaar vervoer bij hen in de regio zaken goed geregeld zijn. Dan komt het dus wel aan op de vraag, niet alleen of je die zorg hebt, maar ook om hoe je die zorgen uitvraagt wanneer je een nieuwe concessie uitschrijft en hoe je ervoor zorgt dat de aanbiedingen daarvoor onderling vergelijkbaar zijn.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris gaat door met haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien toch nog een kleine aanvulling. Naast de algemene regels hebben we wel een gezamenlijke high-impact crimeaanpak met alle partijen en de politie. Er is laatst ook een overleg geweest over sociale veiligheid, dus partijen hebben wel overleg met elkaar over hoe we de veiligheid op het spoor kunnen verbeteren. We hebben ook eerder met u gesproken over die landelijke database. Dat zijn dus zeg maar randvoorwaarden waar je wel aan kunt werken, maar dat is wat anders dan dat wij vanuit hier moeten ingrijpen als er in een regionale concessie een bepaalde voorwaarde niet is gesteld.

De heer Laçin vroeg waarom we buitenlandse bedrijven de kans geven en zei dat de winsten mogelijk naar het buitenland gaan. Volgens mij heeft u daar onderling al wat over gewisseld. De ervaringen met concurrentie op de regionale lijnen zijn echt positief, ook voor de reiziger. Dat staat los van wat er met de winsten gebeurt. Wij moeten volgens mij sturen op wat het voor de reiziger betekent. In het regeerakkoord staat, in de context van die zinnen over een mogelijke aanbesteding voor het hoofdrailnet, wel opgemerkt dat het in het belang van de reiziger is, maar dat de reiziger ook een belastingbetaler is en dat we ook dat belang moeten meewegen in de totale afweging. In die zin wordt ook dat aandachtspunt natuurlijk in de gaten gehouden.

Mevrouw Kröger vraagt naar een goed plan voor de hsl. De positie van de hsl in de toekomst maakt natuurlijk ook onderdeel uit van de discussie die we met elkaar hebben in 2020 over de volgende concessie. Maar waar het gaat om wat we nu kunnen verbeteren aan de hsl en hoe we de reiziger nu meer kunnen bieden, moeten we ook realistisch zijn over wat we nog mogen verwachten van deze lijn. Volgens mij was het meneer Van Aalst die ook vroeg om dat realisme. Ik denk dat het ook goed is om dat met elkaar te hebben. Tegelijkertijd moeten we blijven werken aan zo veel mogelijk eruit halen. Dat vroeg ook de parlementaire enquête natuurlijk. Dat doen we ook. Ik stel ook 60 miljoen beschikbaar voor een aantal maatregelen, zodat we, met deze lijn zoals die er nu ligt, de prestaties wel kunnen verbeteren.

Ik kom op de Valleilijn. Eigenlijk was meer algemeen de vraag of we bij het aanbesteden ook ruimte kunnen houden voor creatieve oplossingen of innovatie, en dan als voorbeeld de Valleilijn. Ik kende de bijnaam «het kippenlijntje» overigens nog niet, maar volgens mij was ik niet de enige. Kijk, in algemene zin willen we natuurlijk met elkaar die openheid. Ik noemde net al het combineren van verschillende vormen van openbaar vervoer. Je ziet ook dat grenzen tussen verschillende vormen van openbaar vervoer vervagen. Je wilt kijken hoe je er meer uit kunt halen en altijd een open blik hebben. De vraag is daarbij hoe we het ov en het spoor optimaliseren. Specifiek voor die Valleilijn geldt dat een van mijn voorgangers in 2014 besloten heeft af te zien van het doorrijden naar Arnhem. De belangrijkste overwegingen waren toen dat daar aanzienlijke kosten aan zijn verbonden vanaf het moment van invoering van hoogfrequent spoorvervoer op de corridor Utrecht-Nijmegen en dat het een negatief effect had op de robuustheid van de andere diensten. Het zou dus een verstrend effect kunnen hebben. Als u zegt «we willen toch gewoon graag dat u dat nog eens een keer tegen het licht houdt», ben ik er graag toe bereid om te kijken of er in die zin wat veranderd is sinds 2014, vanuit die open blik die ik u net heb geschetst.

De heer Amhaouch (CDA):

Dit gaat inderdaad over de kippenlijn. Vroeger zagen ze al dat de trein heel goed past in het vervoer van goederen, van kippen en eieren, en nu ook voor personen. Ik zou graag wel aan de Staatssecretaris vragen om nog eens kritisch te kijken, ook met de regionale bestuurders, wat daar mogelijk is, want uiteindelijk staat de reiziger centraal, zoals zij zelf ook

aangeeft. Als we daar met de NS en de regionale partners een oplossing kunnen zoeken voor de reiziger, is dat een groot gewin.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Daar ben ik graag toe bereid. De andere kant is natuurlijk: als we één reiziger helpen maar we zadelen er drie op met veel verstoringen, dan moeten we ons ook afvragen of we het goede doen. Maar dit is alweer een tijdje geleden onderzocht. Ik vind het prima om daar nog een keer naar te kijken en ook met de regionale vervoerders of de regionale overheden te kijken hoe we hier eventueel wel mogelijkheden voor zien. Onder welke voorwaarden en welk tempo gaat u over tot het toevoegen van sprinters aan de regionale concessie?

De voorzitter:

Voordat u daarop ingaat ... O, de heer Jetten wil toch nog even wachten, begrijp ik. Op het andere punt had mevrouw Kröger wel een vraag, maar zij is door haar interrupties heen. De heer Jetten wacht eventjes, dus dan geven we het woord toch aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Onder welke voorwaarden en met welk tempo ga ik die sprinters toevoegen aan de regionale concessie? Dan gaat het wat mij betreft dus eerst over de lijnen die in het regeerakkoord genoemd worden. Ik ga daarbij uit van de randvoorwaarden dat de reiziger, waar we het toch elke keer weer voor doen, er in aanbod op vooruit moet gaan en dat het betaalbaar blijft. Ik ga eerst in gesprek met de regionale overheden. Ik wil ook in kaart hebben welke concessies hierdoor geraakt worden, want soms zijn er lopende vervoersconcessies. Daar moet je dan natuurlijk op een nette manier mee omgaan. Ook wil ik de effecten duidelijk hebben van wat de toevoeging van deze lijnen betekent voor dat regionale geïntegreerde aanbod voor de reiziger. Ik noemde net al een voorbeeld van een afweging die je wellicht zou moeten maken. Voor de zomer informeer ik uw Kamer over hoever ik sta en of we met de decentrale overheden een decentralisatieconvenant kunnen sluiten. Dat is de eerste stap namelijk als je zo'n stap wilt maken: dat je met de overheid die dan de ontvangende partij is, zullen we maar zeggen, een decentralisatieconvenant sluit waarin je met elkaar afsprekt hoe je dat dan ongeveer gaat doen. Dan is ook een verdere planning te maken.

De heer Jetten (D66):

Ik ben blij dat ik even heb gewacht, want een deel van mijn vraag is hiermee beantwoord. Misschien kan de Staatssecretaris in die brief dan ook ingaan op wat de jaartallen zijn waarin die regionale concessies aflopen en wat dan een natuurlijk moment zou zijn om eventueel zo'n sprinterdienst in die regionale concessie op te nemen. Het voorbeeld van de Valleilijn hadden de heer Amhaouch en ik genoemd, maar volgens mij niet zozeer omdat we dat nu in dit AO willen regelen richting Arnhem of richting Utrecht. Het gaat mij echt puur om die houding. Ik zou ook de Staatssecretaris willen vragen: als ze zo'n decentralisatieconvenant gaat maken, ga dan niet per se met dat lijstje uit het regeerakkoord het gesprek aan, maar ga vooral het gesprek aan met regionale overheden en vervoerders vanuit de vraag: laat mij zien hoe u de reiziger beter gaat bedienen. Ik wil graag nog even expliciet horen dat dat de houding is waarmee die gesprekken worden aangegaan.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Drie punten. Ben ik bereid om een overzicht te geven van wanneer de verschillende concessies aflopen? Uiteraard. Het lijkt me heel erg nuttig dat we met elkaar die basis hebben. Mijn houding is: ik wil het beste voor de reiziger bieden. Vanuit dat perspectief heb ik in principe een open oor

voor allerlei ideeën. Wat daarvan dan neerslaat in dat convenant, dat zullen we zien, maar het begint natuurlijk met een open houding, waarbij een open houding niet zal betekenen dat we alles gaan doen, maar het begint wel met kijken of er wat uit te halen is voor de reiziger. Die houding heb ik graag.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):

Vanmorgen tijdens de hoorzitting werd gezegd dat als we succesvol willen decentraliseren en het reizigersbelang voorop willen stellen, daar ook regionale sturing op moet plaatsvinden. Is dat ook een belangrijk aspect dat u mee wilt nemen als u die decentralisatieconvenant gaat afsluiten met de regio? Dat lijkt ons in ieder geval een belangrijk aandachtspunt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Kijk, het mooie van de voorbeelden die we hebben gezien bij de lijnen die we gedecentraliseerd hebben, is dat er een combinatie heeft plaatsgevonden in zo'n regio van bijvoorbeeld de manier waarop de bussen aansluiten op het treinvervoer. Dan is er dus inderdaad een vorm van regionale sturing nodig, omdat je dan zowel de concessie die je voor de bussen geeft als de concessie die je voor de treinen geeft, goed op elkaar kunt laten aansluiten. Misschien wil je in de toekomst – daar refereerde ik al aan – zelfs wel eigenlijk meer naar een ov-concessie, omdat ook die grenzen dus vervagen. Voor al die nieuwe mogelijkheden die er ook ontstaan, wil ik een open blik hebben. Tegelijkertijd hebben we lopende concessies waar we zorgvuldig mee om moeten gaan. We hebben harde, fysieke infrastructuur – die ligt ergens en ergens ligt die niet – en er zijn stations op bepaalde plekken, dus je hebt bepaalde elementen in dat verhaal die niet zo flexibel zijn. Maar om met elkaar, Rijk, spoorpartijen en regio, te kijken hoe we het beste eruit kunnen halen voor die reiziger, daar ben ik zeker toe bereid.

Als we zouden kiezen voor opsplitsing van het hoofdrailnet, wat doe je dan met de publieke taken van de NS? Dat is een beetje een als-danvraag. Over die vraag komen we nog te spreken. Nogmaals, de echte discussie gaan we voeren, maar ik vond het toch belangrijk om dit punt wel even te markeren, omdat dat inderdaad wel – mevrouw Kröger had het over welke voordelen er zijn – een van de aandachtspunten is als je daarvoor zou kiezen. Je moet dan ook nadenken over hoe je een aantal van de publieke taken die de NS nu uitvoert, dan belegt. Dat kan door heldere verplichtingen in de concessies op te nemen, maar bijvoorbeeld ook door wetgeving aan alle vervoerders op te nemen. Het is een belangrijk aandachtspunt voor die discussie, dus daarom geef ik toch ook alvast nu daarop dit antwoord.

Hoe staat het met de uitvoering van de strategie van de NS? Dat is op zich natuurlijk primair een taak of een zaak van de aandeelhouder, en dat ben ik in dit geval niet. Wat voor mij van belang is, is dat hier wel uitvoering aan wordt gegeven en dat de uitvoering van de kerntaken op het hoofdrailnet vooropstaan. Wat we gewoon zien, is dat het klantenoordeel de afgelopen jaren sterk is gestegen. Er zijn forse investeringen gedaan in materieel om de reizigersgroei te kunnen opvangen. Qua marktordeningsaspecten die uit die strategie voortkwamen, geldt dat Qbuzz inmiddels is verkocht. Ook het belang in de HTM is afgebouwd. U ziet dat er ook gewoon echt concrete stappen zijn genomen. Het belang in de retailformules wordt gefaseerd en zorgvuldig afgebouwd.

Een van de vragen ging over de positie van de stations. Ik weet niet of die hier nog achter zit. Ook daarvan hebben we gezegd: bij de midterm review, wanneer we de hele spoorordering gaan bekijken, gaan we ook kijken naar de positie van de stations. In een vorig leven heb ik die vraag ook weleens gesteld. Volgens mij bracht de heer Van Aalst die vraag over de stations in. Er was een periode dat medewerkers van de NS hamburgers bakten, maar inmiddels hebben ze ook ingezien dat dit niet

hun primaire rol is. Hun primaire rol is ervoor zorgen dat ze de reiziger goed bedienen. Maar zorgen voor een concept waarin de reiziger zowel een HEMA, een koffietent als een supermarkt tot zijn beschikking heeft, is natuurlijk wel wat anders dan wanneer je zegt: ik bak de hamburgers. Al dat soort elementen gaan we met elkaar bespreken wanneer we het hebben over de toekomst van de stations. De NS heeft veel kennis over de reiziger en weet hoe stromen en dergelijke lopen. Die kennis kunnen we in het belang van de reiziger inzetten.

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

Ik was al even aan het afwachten wanneer dit verhaal over de stations en de vraag die ik gesteld heb, voorbij zouden komen. Deels begrijp ik het antwoord en deels ben ik ook blij dat de Staatssecretaris ernaar wil kijken, maar ons belangrijkste punt betreft niet zozeer de winkels die op het station aanwezig zijn, zoals de HEMA, al die Kioskjes et cetera – het is prima dat de NS daarmee aan de slag gaat – als wel het station zelf. Is de Staatssecretaris het met ons eens dat het voor de overheid essentieel is om de infrastructuur in eigen handen te houden? Je wilt die het liefst onder één dak hebben. Je wilt het speelveld gelijk houden en de discussie zuiver, in plaats van dat we naar elkaar wijzen omdat er mogelijk onduidelijkheid bestaat over de verantwoordelijkheid voor de stations.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik snap heel goed waar de vraag van de heer Van Aalst vandaan komt. Dat is terecht, want dit was zijn vraag. Als je te maken hebt met een greenfield-situatie, dan zou het het meest logisch zijn om het zo te doen, maar je hebt natuurlijk altijd te maken met een bestaande situatie. Dan vraag je je altijd af: wat gebeurt er als ik iets verander? Ik snap de redenering van de heer Van Aalst, maar omdat we niet te maken hebben met een greenfield-situatie, moeten we die discussie voorzichtig en zorgvuldig met elkaar voeren; dat gaan we dus ook doen. Dit element is ook opgenomen in het regeerakkoord. Nogmaals, ik begrijp de redenering van de heer Van Aalst, zonder daarmee vooruit te willen lopen op waar we uiteindelijk uitkomen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik sloeg aan op de opmerking van de Staatssecretaris over al die prachtige data die de Nederlandse Spoorwegen in bezit heeft. Daarmee kunnen ze in ieder geval zien wat de reiziger doet, wat hij wil, waar hij van houdt en dergelijke. Daar gaat nou net mijn punt over. Volgens mij stond daarover vandaag een publicatie in het FD. Wat doen we nu met die data? Zijn die data specifiek van de NS of kun je daar juist veel meer mee? Daarmee komen we op het punt van open data. Dat punt is in de Kamer ook vaak bij andere onderwerpen aan de orde geweest. Mijn concrete vraag is of die data uiteindelijk ook makkelijk beschikbaar zijn voor andere partijen, zoals start-ups et cetera, om het hele proces te kunnen verbeteren, zoals de Staatssecretaris al aangaf. Kortom, innovatie.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is een belangrijk punt. Ik ken de heer Ziengs als iemand die dat structureel onder de aandacht blijft brengen. Hoe houden we die innovatie erin? Hoe zit het met open data? We hebben daar in het NOVB uitgebreid over gesproken met verschillende partijen en daar zijn ook afspraken over gemaakt. Ik houd even een kleine slag om de arm of het ook data betreft over de vraag wie waar loopt op een station. Het gaat in ieder geval over vervoersdata, die heel belangrijk zijn voor het maken van apps en aanbiedingen. Daarover zijn afspraken gemaakt. Ik heb u daar recent in een brief over geïnformeerd. Ik kijk even opzij of die brief inderdaad al naar uw Kamer is gestuurd. Dat is het geval. Als de heer Ziengs naar aanleiding van die brief nog specifieke vragen heeft, dan hoor ik die graag

van hem. Ik deel zijn aandachtspunt en het belang van open data voor innovatie.

De heer Amhaouch vroeg of de faciliterende diensten van de NS worden meegenomen in de midterm review. De stations worden meegenomen en daarmee dus ook de faciliterende diensten.

De vragen over sociale veiligheid hebben we net met elkaar gewisseld. De heer Ziengs had nog één heel specifieke vraag, namelijk of het niet dubbelop is als we zowel poortjes als twee conducteurs op een trein hebben. Ik zou de heer Ziengs het volgende voorbeeld willen voorhouden. Een treinreiziger die netjes een kaartje koopt, kan uiteindelijk ook dronken in een trein stappen en voor een hoop overlast zorgen. Daarom is het op bepaalde trajecten heel belangrijk dat een conducteur er niet alleen voor staat. Maar het aandachtspunt van de heer Ziengs om goed te kijken welke winst we hebben geboekt met die poortjes en ervoor te zorgen dat we geen dingen dubbel doen, is natuurlijk terecht. Ik denk dat het in dit geval heel belangrijk is dat we ervoor zorgen dat conducteurs op risicotrajecten – want daar worden mensen dubbel ingezet – steun aan elkaar hebben.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik probeer hier niet het beeld neer te zetten dat dit niet per se nodig is, want ik kan me heel goed voorstellen dat die maatregel wordt getroffen voor risicotrajecten. Dat is ook zeer terecht. Maar ik probeer duidelijk te maken dat je vaak maatregelen treft in een bepaalde tijd, gezien de omstandigheden die op dat moment plaatsvinden. Vervolgens zie je dat die maatregelen structureel worden, waardoor je uiteindelijk een kostenpost creëert die misschien op dat moment niet meer nodig is omdat je al iets anders hebt gedaan. Dat was eigenlijk de insteek van mijn betoog. Let in dat hele traject goed op. Een behouden recht hoeft niet per se in stand te worden gehouden, want misschien is de oorzaak niet meer aanwezig. Dat is eigenlijk het doel van mijn vraag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Net zoals je bij wetgeving en subsidieregelingen op enig moment een evaluatie hebt om te kijken of die nog voldoen en of die nog op deze manier nodig zijn, is het logisch dat als je ergens een voorziening voor treft, je op een gegeven moment ook bekijkt of die nog nodig is. Dat is een terecht punt.

Voorzitter. Er zijn nog twee overige vragen gesteld. Ik zal die meteen meenemen, met het oog op de tijd. De Partij van de Arbeid vroeg: kunnen we het internationale treinverkeer verbeteren en vergemakkelijken? Ja, dat is zeker mijn inzet. Hier zijn we bijvoorbeeld mee bezig met het vierlandenplatform. Dat is een uitvloeisel van de spoortop. Een van uw collega's uit de Kamer heeft daar destijds sterk op aangedrongen. Maar we kunnen dit niet alleen. Daarvoor is echt samenwerking nodig met de buurlanden. Nogmaals, daar werken we aan in de context van die vierlandenovereenkomst.

De heer Amhaouch stelde een vraag op ditzelfde punt. Waar liggen kansen om provincies met buurlanden te verbinden? Ik heb u toegezegd dat ik met een brief kom over het internationale treinverkeer. Ik ben voor verschillende lijnen bezig om het grensoverschrijdend vervoer te verbeteren. Veel van deze lijnen liggen in Limburg, maar ook daarbuiten zijn er absoluut kansen. Denk bijvoorbeeld aan de verbinding Eindhoven-Venlo-Düsseldorf, maar ook de verbinding met Bremen in het noorden. Er zijn op allerlei plekken kansen. Ik breng die graag voor u integraal in kaart in een brief.

Ik kom daarmee ook terug op een punt van mevrouw Kröger. Hoe maken we het treinverkeer een aantrekkelijk alternatief voor het vliegverkeer? Ik denk dat het goed is dat we daarbij niet alleen kijken naar de infrastructuur, maar ook naar de vraag hoe het je het voor mensen makkelijk

kunt maken. Is er bijvoorbeeld een manier om je koffers makkelijk naar de trein te krijgen als je aankomt op Schiphol? Ik denk maar even breed in het kader van open gedachtevorming. Mocht u nog suggesties hebben waarvan u zegt «neem die ook mee», laat het ons dan weten. Laten we met elkaar bekijken hoe we van de trein een zo aantrekkelijk mogelijk alternatief kunnen maken.

Voorzitter. Ik hoop dat ik daarmee de vragen heb beantwoord.

De voorzitter:

De heer Amhaouch heeft nog een vraag over uw toezegging over de brief over grensoverschrijdend verkeer. Ik zie dat mevrouw Van der Graaf straks ook nog wil interrumperen, maar ik geef eerst het woord aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Het is goed dat de Staatssecretaris actief werk maakt van het grensoverschrijdende en internationale spoor. Zou ze daarbij de reiziger centraal willen stellen en ook de mogelijkheid willen meenemen van internationale tarifiering en ticketing voor de twee landen? Dat is een praktisch punt dat zeer stimulerend kan zijn om mensen gebruik te laten maken van die lijnen. Ik weet niet of er pilots lopen in Duitsland of de Benelux-landen waarbij wij kunnen aansluiten. Als de Staatssecretaris kan toezeggen dat zij dit meeneemt, dan zouden wij dat zeer waarderen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat neem ik zeker graag mee. In het laatste bestuurlijk overleg dat wij hadden en waar onder andere de regio Zeeland aan deelnam, kwam dit punt ook aan de orde. Toen heb ik met de gedeputeerden afgesproken dat het misschien een mooie vorm is voor een MaaS-pilot (Mobility as a Service). Hoe houd je het over de grenzen heen aantrekkelijk voor de reiziger, die bijvoorbeeld met twee verschillende betaalsystemen en dergelijke te maken heeft? Ook daarvoor geldt dat je dit in samenwerking moet kunnen doen met de buurlanden. Ik ben graag bereid om dit soort aspecten in de toekomst mee te nemen.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ik heb een antwoord van de Staatssecretaris op een van mijn vragen gemist. We hebben gesproken over de kansen voor het decentraliseren van sprinterdiensten. We gaan nu met een aantal aan de slag. Ik heb daarbij ook gevraagd naar de gevolgen voor de intercitydiensten in diezelfde regio's, bijvoorbeeld de verbindingen in Oost-Nederland en Noord-Nederland richting de Randstad. Zou u daar nog op in kunnen gaan?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het is terecht dat mevrouw Van der Graaf daaraan refereert, want dat had zij inderdaad gevraagd. Bij het nemen van een besluit over decentraliseren moet je goed kijken hoe je voor de reiziger het meeste eruit kunt halen. Dan zul je ook moeten kijken wat de effecten zijn voor de andere reizigers op zo'n traject. Zeker bij een samenloop zou je een interventie kunnen krijgen. Welke sprinters ga je inzetten en welke intercitydiensten? In de afweging wat het beste is voor de reiziger heeft dit aspect zeker onze aandacht nodig. Dit is een terecht punt van mevrouw Van der Graaf.

De heer Jetten (D66):

Ik heb nog één verhelderende vraag. Dat helpt mij voor de tweede termijn. De Staatssecretaris sprak over de midterm review van de concessie voor het hoofdrailnet. Ze noemde daarbij het jaartal 2020 als het jaar waarin we keuzes gaan maken. In mijn beleving is de midterm review in 2019, halverwege de concessie. Ik zie de Staatssecretaris knikken. U zegt dus

ook: de review doen we in 2019 en daarna hebben we een jaar nodig om keuzes te maken voor de toekomst. Klopt dat?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

2019 maakt nog onderdeel uit van de eerste helft, dus de evaluatie gaat over de periode tot en met 2019. Het debat kunnen we daarom in 2020 voeren.

De **voorzitter**:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn van de Staatssecretaris. We gaan door met de tweede termijn van de Kamer. We starten direct met de heer Jetten van D66. Eenieder heeft twee minuten. Indien gewenst, kunt u twee keer interrumperen.

De heer **Jetten** (D66):

Voorzitter, dank u wel. We zijn al vanaf 10.00 uur vanochtend bezig, dus ik ga proberen om mijn laatste twee minuten gestructureerd te doen.

Voorzitter. Ik heb in de eerste termijn aangegeven dat we voor grote uitdagingen staan. We hebben een van de beste spoorsectoren ter wereld en dat willen we graag zo houden, ook met de enorme groei van mobiliteit in de komende jaren. De Kamer moet de keuze maken welke rol de overheid en de markt daarin moeten vervullen. Wat D66 betreft voert de overheid strak regie over de kwaliteit van het spoor, hoort goed spoorinfrastructuurbeheer in publieke handen en dagen we de markt uit om met goede oplossingen te komen om van deur tot deur te reizen. Ik ben blij dat de Staatssecretaris die lijn deelt, dat ze met de decentrale overheden en vervoersregio's de regierol verder wil versterken, dat ze kritisch kijkt naar de rol die het ministerie daarin de komende jaren moet vervullen en dat ze aan de slag gaat met de omvorming van ProRail naar een zbo, waarbij we de publieke taak in publieke handen en met publiek geld op een goede manier kunnen uitvoeren.

Voorzitter. Ik verbaas me in deze debatten soms wel een beetje over het beperkte geheugen van deze Kamer, want in de afgelopen vijftien jaar hebben we vaak moord en brand geschreeuwd over de invloed die we als Kamer en ministerie hebben op de spoorbeheerder. Nu we de beweging inzetten om die invloed te vergroten, lijkt het net alsof allerlei partijen daar geen voorstander van zijn geweest in de afgelopen jaren, maar goed. Ik ben blij dat de Staatssecretaris kraakhelder heeft toegezegd dat de arbeidsvoorwaarden van de huidige en toekomstige medewerkers van ProRail gewoon onder de cao van ProRail blijven vallen en dat de prijs voor vervoerders en reizigers niet omhoog mag gaan. Dat lijken me heel duidelijke randvoorwaarden. We zullen kijken of die in de komende tijd, in het zorgvuldige proces dat de Staatssecretaris heeft voorgesteld, op een goede manier worden ingevuld.

Voorzitter. Ik ben blij dat we de concessie voor het hoofrailnet in 2020 goed gaan evalueren en dat we gaan kijken hoe we NS kunnen blijven prikkelen om de prestaties verder te verbeteren, zodat ze ook in de toekomst die sterke vervoerder op het hoofrailnet kunnen blijven. Ik ben ook blij met de toezegging dat we op een flexibele en open manier gaan kijken naar de sprinterdiensten in de regio en dat we vervoerders en regionale overheden gaan uitdagen om een nog beter deur-tot-deurproduct aan te bieden. Ik ben blij dat we daarbij niet gaan vasthouden aan de lijnen van A tot B, maar dat we echt gaan kijken naar wat er beter kan voor de reiziger.

Voorzitter, tot slot, want ik zie u naar de microfoon reiken.

De **voorzitter**:

Ja, want u bent al over uw twee minuten spreektijd heen en er is ook nog een interruptie van mevrouw Kröger.

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb nog één zin. De ChristenUnie en D66 hebben in het verleden aangegeven dat regionalisering niet moet leiden tot negatieve effecten op de lange lijnen, de intercity's van de regio's naar de Randstad. We willen de Staatssecretaris graag samen een steuntje in de rug geven en daarom vraag ik alvast een VAO aan, zodat we daarover gezamenlijk een motie kunnen indienen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb toch een vraag over de aanbesteding van het hoofdrailnet. Ik hoor de heer Jetten zeggen: het doel van die hele exercitie in de komende tijd is de NS prikkelen om tot goede prestaties te komen. Klopt dit? Is het doel van deze exercitie volgens D66 niet ook om serieus te bekijken of iemand anders het hoofdrailnet gaat berijden?

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb in de eerste termijn al gezegd dat marktwerking nooit een doel op zich mag zijn, alleen een middel om een beter product te krijgen. We zien nu dat NS de prestaties in de afgelopen jaren flink heeft verbeterd. Dat komt volgens D66 omdat we NS veel meer hebben geprikkeld om te verbeteren dan dat we in verleden hebben gedaan. Wat ons betreft blijven we dat ook doen. Het vierde spoorwegpakket biedt veel meer mogelijkheden om de vervoerder op het hoofdrailnet met een onderhandse aanbesteding te blijven stimuleren om de prestaties te verbeteren. Zolang NS blijft voldoen aan de prestatieafspraken zoals we die hebben gemaakt, kunnen we bij de midterm review ook voor de jaren na 2025 inzetten op één vervoerder op het hoofdrailnet. Maar laten we nu niet achteroverleunen en tegen NS zeggen: u doet het nu goed; gaat u zelf maar achteroverleunen. Nee, NS moet geprikkeld blijven worden om te blijven verbeteren. Dat was mijn lijn in de eerste termijn en dat is ook het antwoord op de vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus D66 zegt: NS doet het prima en mag het wat ons betreft blijven doen; we gebruiken die exercitie rond aanbesteding alleen om te prikkelen, zodat ze het goed blijven doen. Ziet D66 geen andere manieren om ervoor te zorgen dat NS het goed blijft doen?

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat juist de druk van mogelijk meer marktwerking heeft geleid tot het wakker schudden van NS en ook tot betere prestaties bij NS. Ik denk dat de HSL-Zuid daarvan in de afgelopen jaren het beste voorbeeld is. Laten we NS op die manier dus scherp houden. In eerste termijn heb ik ook gezegd: als we in 2025 weer onderhands aanbesteden, dan bieden de Europese regels veel meer mogelijkheden om nog meer prikkels in te bouwen. Ik ga ervan uit dat de Staatssecretaris dat dan ook zal doen.

De **voorzitter**:

Het kon natuurlijk niet uitblijven: de heer Van Aalst van de PVV.

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

Ja. Het magische woord «hsl» viel, geloof ik, voorzitter. Ik wil mijn collega van D66 daarom toch nog even wat vragen. In mijn eerste termijn heb ik nog de normen en de percentages genoemd waaraan NS wat betreft de hsl nu voldoet. Is mijn collega van D66 ervan op de hoogte – volgens mij heeft zelfs collega Ziengs daarover vragen gesteld – waarom ze die normen nu wél halen? Bent u ervan op de hoogte dat er nu is gekozen voor een andere waardering, een andere toetsing? Het lijkt nu dus heel mooi, alsof ze nu geprikkeld zijn en een fantastische prestatie hebben

geleverd, maar – ik zal het woord «sjoemelsoftware» niet gebruiken – ze zijn heel creatief geweest met de cijfers.

De heer **Jetten** (D66):

Wij hebben in eerdere debatten al vastgesteld dat de Kamer op de hoogte was van de prestatieafspraken met NS op de hsl. Dus van sjoemelen is volgens mij echt geen sprake. Maar laten we ook helder zijn. Ik sta er niet over te juichen dat we nu eindelijk een keer dat prestatieniveau op de hsl hebben gehaald. We hebben daar jarenlang op moeten wachten. Dit is het begin. NS en ProRail hebben keihard gewerkt om op dit niveau te komen, maar ze zullen scherp moeten blijven om dat niveau vast te houden. In eerdere debatten heb ik gezegd: als we de hsl echt op het niveau willen krijgen waarvoor we hem hebben aangelegd, dan zullen we de infrastructuur moeten verbeteren, zullen we naar minder veiligheidsregimes moeten en zullen we moeten kijken hoe we bijvoorbeeld de boog van Breda richting Rotterdam kunnen verbeteren. We moeten er dus met z'n allen voor zorgen dat de hsl-infrastructuur beter wordt, zodat NS de prestaties verder kan verbeteren.

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

Eén korte opmerking: op het punt «begin van het einde» van de hsl zijn we het eens met D66.

De **voorzitter**:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de termijn van de D66-fractie. We gaan naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil het hebben over een aantal dingen. Eerder hebben we het in een AO uitgebreid gehad over het Toekomstbeeld OV. Voor ons blijft onduidelijk hoe het feit dat we nu keuzes maken over de inrichting van de structuur en over systemen, het Toekomstbeeld en de schaa sprong die we willen maken, met elkaar samenhangen. We hopen dat de Staatssecretaris daar in een vervolgbrief meer duidelijkheid over schept.

We willen ook meer duidelijkheid over het «dunne ijs» bij het ministerie, waarover we ons zorgen maken. Als er een verandering in de relatie komt en er wordt gezegd dat het ministerie meer moet gaan sturen, met meer regie en meer visie, dan moet het ministerie intern daarvoor versterkt worden. Dat zeggen de verschillende deelnemers aan de hoorzitting van vanochtend. We willen daarover meer helderheid van de Staatssecretaris. We zijn heel blij met de harde toezegging dat er niet als gevolg van de omvormingen bij ProRail een stijging van de prijs van treinkaartjes komt. De Staatssecretaris suggereerde dat dat in het regeerakkoord staat. Volgens mij staat in het regeerakkoord met name iets met betrekking tot de werknemers. Het is belangrijk dat hier is gezegd: nee, het gaat niet leiden tot prijsstijgingen.

Wat ons betreft is het een groot issue dat we het nu hebben over omvorming van de systemen als oplossing om de schaa sprong in het ov te kunnen maken, terwijl het eigenlijke punt is dat er meer investeringen nodig zijn. Dat blijft toch hangen als een hele aanbestedingsdiscussie: hoe zorg je ervoor dat je niet een race to the bottom krijgt en dat er een gelijk speelveld is? De uitspraak dat veiligheid en het aantal conducteurs op een trein regionale kwesties zijn, die worden opgenomen in een regionale concessie-uitvraag, baart ons zorgen.

Tot slot: de hsl. De Staatssecretaris geeft aan het eigenlijk met de heer Van Aalst eens te zijn dat we niet al te hoge verwachtingen van de hsl moeten hebben. Wij hebben heel graag hoge verwachtingen van de hsl. Daar is ook wat voor nodig. Die 60 miljoen is een eerste stap. Wij krijgen heel graag van de Staatssecretaris een schets van welke investeringen er nodig

zijn om de hsl echt te gaan gebruiken waarvoor die ooit is aangelegd, namelijk supersnel reizen. We begrijpen dat dit wellicht niet in deze kabinetsperiode kan, maar dan hebben we in ieder geval helder wat daarvoor nodig zou zijn. Wij denken niet dat het verder dreigen met straffen et cetera datgene is wat nodig is. Het gaat niet meer om de vervoerders. Het gaat om een structureel probleem, om hoe de hsl is aangelegd.
Dank u wel.

De voorzitter:

Nu is het woord aan de heer Laçin van de SP-fractie.

De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Wij zijn blij met een aantal uitspraken van de Staatssecretaris. We zijn ook blij dat we het over een aantal zaken eens zijn, zoals: de reiziger staat centraal in alles wat we doen. Dat vinden alle partijen hier. Ook wij vinden dat. Maar wij vinden ook dat de werknemers centraal moeten staan. Daarom zijn er nog wel een aantal zorgen. Daar kom ik zo op terug. Ik ben ook blij met de duidelijkheid die de Staatssecretaris heeft gegeven aan de werknemers van ProRail over hun eigen cao en met de toezegging en de randvoorwaarde dat de prijsverhogingen niet op het bordje van de reizigers of de vervoerders komen. Dan rijst meteen de vraag hoe het dan wel betaald moet worden. Daarop heb ik geen duidelijk antwoord gehoord. Ik hoop dat de Staatssecretaris daar nog even op terug kan komen in haar tweede termijn. Hoe betalen we deze hele transitie? En hoe zorgen we ervoor dat de reiziger en de vervoerder geen prijsverhoging gaan voelen en betalen?

Ik heb nog een aantal punten. Voor ons blijft het draagvlak in de sector ontzettend belangrijk. Vanochtend hoorden we dat geen enkele partij het ziet zitten om van ProRail een zbo te maken of daarover de polonaise danst. Ik vind het belangrijk dat wij in het proces in de Kamer niet alleen maar tussenrapportages krijgen of bijsturen, maar ook momenten inbouwen om duidelijk te maken dat wij het niet meer zien zitten of dat wij de beoogde resultaten niet meer gaan halen en dus een stap terug moeten zetten. De Staatssecretaris adviseerde mij om dan maar een motie in te dienen. Dat zal ik te zijner tijd zeker doen. De kosten heb ik al genoemd.

Tot slot heb ik nog een punt over de concurrentie op het spoor, vooral gericht op de arbeidsvoorwaarden en de sociale veiligheid. Dit is door een aantal partijen een aantal keer aangehaald. Voor ons is dat de basis om concurrentie op het spoor überhaupt mogelijk te maken, omdat we anders concurrentie op arbeidsvoorwaarden en sociale veiligheid gaan krijgen. Dat gaan de reizigers voelen. Dat gaan de werknemers voelen als ze overstappen van NS naar bijvoorbeeld Arriva. Dat moeten we niet willen. Ik begrijp best dat de Staatssecretaris zegt: dat kan ik vanuit hier niet regelen, maar we kunnen dat wel opnemen in de concessies. Nou, ons is uit de praktijk gebleken dat het in de concessies altijd om de prijs gaat, dus dat het altijd ten koste van de werknemer gaat. Ik vraag de Staatssecretaris daarom om erover na te denken hoe zij de regionale concessieverleners kan stimuleren om het wel op te nemen.

Ten slotte ben ik blij dat de D66-fractie een VAO heeft aangevraagd. Anders hadden wij dat gedaan.

Dank je wel.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is nu aan de heer Van Aalst van de PVV-fractie.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik vat het samen. Dit kabinet maakt de principiële keuze om een zbo-constructie aan te passen naar de situatie van nu. Het gaat miljoenen kosten, maar dan heb je ook wat. Dit brengt mij gelijk bij mijn eerste vraag. Kan de Staatssecretaris ons een indicatie geven van de kosten? En kan zij, zoals mijn collega net ook al vroeg, aangeven hoe de dekking daarvan geregeld is?

Voorzitter. De omvorming zal ertoe leiden dat de prijzen omhoog zullen gaan voor de reiziger. Daar geloven wij in. De goederenvervoerders jagen we van het spoor naar de weg. Daarover heb ik in eerste termijn al wat gezegd.

Ik kom bij de hsl. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ze daarvoor mogelijk 60 miljoen wil vrijmaken. De PVV steekt dat liever in kansrijke projecten dan in een bodemloze put. Ik wil daarom van de Staatssecretaris de toezegging krijgen dat zij, voordat zij ook maar één euro in dit project steekt, eerst naar de Kamer terugkomt om daarvoor toestemming te krijgen.

Ik sluit af. Dit is een miljoenen verslindende oplossing voor een probleem dat wat ons betreft niet bestaat. We hebben geconstateerd dat we beperkte middelen hebben en heel veel knelpunten. We vinden het heel jammer dat de Staatssecretaris de prioriteit legt bij dit soort kansloze exercities in plaats van bij de echte knelpunten op het spoor.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden in eerste termijn. Dit gaat over heel veel mensen, namelijk de reizigers en heel veel mensen die er werken. Mijn oproep is: laten we leren van onze eerdere ervaringen met marktwerking. Als je het niet goed reguleert, dan heeft dat gevolgen voor met name mensen die er werken. Allerlei ervaringen uit het verleden hebben ons dat laten zien.

Als we gaan aanbesteden, als we de marktwerking verder voortzetten, laten we dat dan op een sociale manier doen. Ook in mijn eerste termijn heb ik dat aangegeven. De overheid is geen partner die dan kan wegstijgen of kan denken: het is verder aan de markt. Nee, de overheid is een onderdeel van de aanbesteding. De overheid stelt de voorwaarden. Mijn oproep aan de Staatssecretaris is om dan met name te kijken naar de arbeidsvoorwaarden. Die moeten gelijkwaardig zijn, zodat de werknemers goed kunnen werken, ook als ze wellicht overgenomen worden, als er een ander bedrijf in de regio komt. De arbeidsvoorwaarden moeten gelijk zijn. En zorg er ten tweede voor – dat hoort ook bij sociaal aanbesteden – dat de veiligheidseisen die wij hier hopelijk landelijk met elkaar stellen, ook gelden voor de aanbieders die wellicht de NS komen vervangen, of andersom.

Mijn oproep, nogmaals, is dus de volgende. Sociaal aanbesteden heeft wat mij betreft de toekomst vanuit onze ervaringen uit het verleden.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf van de ChristenUnie.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Dank voor het woord, mevrouw de voorzitter. Dit AO is, denk ik, een nuttig AO geweest. Van een aantal grote onderwerpen, te weten de marktordeening en het omvormen van ProRail tot een zbo, is daardoor een stukje duidelijker geworden wat we kunnen verwachten.

De ChristenUnie is blij dat de Staatssecretaris de harde voorwaarde stelt dat de omvorming van ProRail tot zbo niet mag leiden tot een kostenverhoging, een prijsstijging voor de reizigers en de vervoerders. Dat is een harde voorwaarde, en dat is goed. De vraag ligt vervolgens wel voor hoe het dan wel gefinancierd wordt. Maar daar gaan we de komende tijd verder met elkaar over in gesprek.

Ik vind het belangrijk dat er duidelijkheid is voor de werknemers van ProRail, die zorgen hadden over hun toekomst. Dank ook voor die duidelijkheid. Dit proces zullen we voorzichtig moeten uitvoeren. Wat betreft de marktordening is het goed dat de Staatssecretaris decentralisatieconvenanten gaat sluiten met de regio's en dat dit al snel gaat gebeuren, voor de zomer. Wat ons betreft houden we de vaart erin. Voor ons is het daarbij van belang dat er bestuurlijk draagvlak in de regio is, want zonder dat draagvlak kunnen we helemaal niets. Er moet worden gekeken naar de kans dat de reiziger erop vooruitgaat en dat er een betere aansluiting komt op het regionale netwerk, bijvoorbeeld op het punt van inchecken en uitchecken bij de verschillende vervoerders. Er liggen kansen. Het is belangrijk dat dat wordt meegenomen. Wij vinden het heel erg van belang dat bij de decentralisatie van de sprinterdiensten ook aandacht is voor de huidige intercitydiensten op het hoofdrailnet. We begonnen daar net al even over met mijn vraag. Voor de ChristenUnie is het van belang dat de verbindingen tussen de Randstad en de regio die er nu zijn, op peil blijven. Daarover zullen we in het VAO samen met de fractie van D66 een motie indienen, zoals zojuist is aangekondigd. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Amhaouch van de CDA-fractie.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Inderdaad spreken we vandaag een hele dag over het spoor, vanaf vanochtend tot straks om 17.00 uur. Het gaat ook ergens over. Het gaat over het mobiliteitsvraagstuk van de komende jaren. Daarbij hebben we het dan niet over de komende twee, drie jaar, waarbij we dan een midterm review gaan uitvoeren. Het gaat om de vraag: hoe gaan we een aantal antwoorden geven op de toenemende vraag wat betreft goederen en reizigers op het spoor, op de verduurzaming en op de vraag hoe we onze zeven provincies kunnen verbinden met onze buurlanden? Ik merk dat een aantal partijen heel kritisch, cynisch of argwanend is. Maar ik denk dat op het Nederlandse spoor ruimte is voor zowel onze NS – ik zeg «onze» NS; we mogen best trots zijn op die kleuren blauw en geel – als voor andere partijen, die zeker met de regionale, decentrale bestuurders oplossingen op maat kunnen maken. We hebben goede voorbeelden gezien in Limburg, maar die zijn er ook op andere plekken. We moeten daarbij wel leren van onze fouten in het verleden. Daarmee kom ik op de vraag hoe we kunnen borgen dat de decentrale overheden de juiste kennis in huis hebben om de aanbestedingen te doen. Dat is niet altijd een vanzelfsprekendheid.

Over ProRail is veel gezegd. Dank voor de toezegging om ons mee te nemen in het proces, zodat we niet aan het eind verrast worden met een black box. Alles moet op alles worden gezet om ervoor te zorgen dat ProRail de positief ingezette lijn kan doorvoeren terwijl de winkel open is. Ik hoop dat de Staatssecretaris dat zal bewaken.

Bij de midterm review komen we te spreken over de stations, over de facilitaire diensten. Dat wachten we af.

Ik heb nog één punt uit de eerste termijn, over de vier concreet genoemde lijnen in het regeerakkoord. Kan de Staatssecretaris ons een brief toezeggen waarin staat hoe dat concreet wordt uitgevoerd? Welke stappen gaan we zetten zodat we dat voortvarend aan kunnen pakken?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Ziengs van de VVD-fractie.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. De hamvraag in de komende jaren blijft natuurlijk of we nog steeds op het juiste spoor zitten, of dat we dreigen te ontsporen. Het is zaak dat we niet opnieuw de zaak op de rails moeten gaan zetten. Dit kwam zo spontaan in mij op, maar ik dacht wel: dat past er zo mooi bij.

Mijn concrete vraag gaat over de rol van de ACM. Ik had daar al een vraag over gesteld en de Staatssecretaris zei toe dat er een brief komt, dat ze in gesprek gaat met de ACM. De hamvraag is: is deze toezichthouder voldoende toegerust en beschikt hij over de juiste bevoegdheden? Volgens mij moet deze vraag gesteld worden. Verder heb ik vastgesteld tijdens dit AO dat in ieder geval de PVV vandaag een enorme draai heeft gemaakt. Ik geef toch even mee dat ze nooit echt voor afsplitsing van de stations en de retail waren, maar dat ik het nu echt vandaag heb gehoord. Het is in ieder geval bijzonder om dit mee te maken. Ook daar zie je dat voortschrijdend inzicht wel in de lijn ligt van het werk hier in de Kamer. Dank u wel.

De voorzitter:

Dat roept volgens mij een reactie op van de heer Van Aalst. Ik kijk even of hij wil reageren.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker, voorzitter. Ik had deze al een klein beetje verwacht natuurlijk. Wij waren nooit blij met de knip van de VVD van NS en ProRail, maar die situatie is er nu. Wij hebben gezegd dat we nu moeten kijken hoe het eruitziet. Dat is dus geen draai. Het is een realiteit waar we ons mee bezig houden. Wat betreft de stations is het ook zeker geen draai geweest. Juist niet, omdat wij vinden dat NS heel goed werk levert op die stations wat betreft die winkels. Je moet je alleen afvragen of dat handig is als het gaat om twee partijen die af en toe naar elkaar wijzen als er problemen zijn met een station, waar het gaat om wie er verantwoordelijk is en wie de eigenaar is van het station. Dat is geen draai. Dat is gewoon een constatering die wij al vaker hebben gedaan.

De heer Ziengs (VVD):

Ja, draai of constatering. Het is in ieder geval een feit dat ik hier nu een wat ander geluid heb gehoord. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook bedankt. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Ik denk dat zij direct wil antwoorden, dus ik geef haar graag het woord.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank. Als we allemaal zo poëtisch waren als de heer Ziengs, denk ik dat we hier een prachtig debat zouden hebben met elkaar. Maar laat ik me beperken tot het beantwoorden van de vragen. Een vraag die nog over was gebleven uit de eerste termijn, ging over de gebruikersraad. Als je een zbo instelt, is het een mogelijkheid om een gebruikersraad in te stellen om stakeholders beter te betrekken. Het is een mogelijkheid bij zo'n zbo en niet een soort standaard vast format, dus we kunnen echt nog met elkaar in gesprek over de precieze vorm, het mandaat en de samenstelling. Dus dat gaan we doen. We moeten er natuurlijk voor zorgen dat er geen overlap is met het interne toezicht en het is ook belangrijk dat ProRail zelf mee kan praten over hoe die gebruikersraad eruitziet. Daar komen we dus op terug bij de Kamer.

Mevrouw Kröger vroeg nogmaals hoe het Toekomstbeeld OV en marktwerking nu samenhangen en of wij dat toch nog wat kunnen verhelderen in een brief. Dat zal ik graag doen. Voor de zomer kan ik erop terugkomen in een brief over de bouwstenen. Het zijn inderdaad abstracte concepten. Je wilt weten wat het betekent voor de reiziger en door welke combinatie die het beste krijgt. Ik kom daar dus graag in de brief verder op terug.

Dan de brief over de kennis op het ministerie. Ik heb al aangegeven aan mevrouw Kröger hoe ik dat ga doen. Ik vind het heel erg belangrijk om te benadrukken – dan houden ze nu allemaal even hun oren dicht – dat ik echt heel blij ben met de ondersteuning die ervaar op dit dossier. Dan mag er vanuit de wens van de markt en vanuit de sector de hoop zijn dat we nog meer van die goede mensen weten aan te trekken, maar het is ook belangrijk om voor de mensen te staan die er zijn en dat doe ik ook graag. Dan de zorgen over sociale veiligheid in regionale concessies. Ik heb aangegeven dat ik met decentrale overheden in gesprek ga over concessies in het kader van de regie. Dan kunnen we kijken wat die concessies moeten regelen, ook de link makend naar de convenanten die we natuurlijk voor de nieuwe lijnen gaan afspreken. Dat zijn natuurlijk momenten waarop ik deze zorgen uit de Kamer wel bij degenen die er uiteindelijk over gaan, onder de aandacht kan brengen. Daar ben ik natuurlijk graag toe bereid, want het echte kapitaal zijn natuurlijk de mensen die de treinen rijden. Het is belangrijk dat de decentrale overheden zich er goed van bewust zijn dat zij een sturende rol spelen op het moment dat zij die vraag uitzetten. De keuze blijft aan hen, dus er zal niet één oplossing zijn voor heel Nederland. Maar ik ben graag bereid om de zorgen van de Kamer onder hun aandacht te brengen.

Dan de hsl. Welke investeringen zijn nodig? Ik ben in gesprek met NS en ProRail over de langere termijn. Ik zal voorstellen voor investeringen voor de langere termijn beoordelen in het licht van ontwikkelingen zoals de introductie van de Intercity Nieuwe Generatie en het programma RTMS. Natuurlijk kun je met wat die lijn nu is een bepaalde hoeveelheid prestaties halen. Er zijn een aantal no-regretmaatregelen. Daar maken we dat geld voor vrij. Daarnaast zou je met een forse extra impuls misschien nog wat kunnen doen, maar dan moet je wel afwegen wat je er dan uithaalt en wat we er daarvoor in moeten stoppen. Die discussie gaan we nog voeren naar aanleiding van het gesprek met NS en ProRail. Daar kom ik dus nog bij u op terug, zoals ik net heb gezegd.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is heel goed om te horen dat er een voorstel, een plan of scenario komt over hoe de hsl kan worden waar die ooit voor bedoeld was, namelijk voor heel snel vervoer. Het is goed dat dat met NS en ProRail samen gebeurt. Wanneer komt deze brief?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger zegt: waar die ooit voor bedoeld was. Bij de hsl denk ik dat het goed is dat we ambitieus en optimistisch zijn, maar ook realistisch. Ooit is dat project gestart met het idee dat er een trein zou komen die 300 km/u zou kunnen rijden. Uiteindelijk is daar niet voor gekozen en is de infrastructuur op een andere manier vormgegeven. Dat realisme wil ik er graag in houden. Ik ben in gesprek met NS en ProRail over de langere termijn. Medio dit jaar kunnen we met een brief hierover komen. Dan gaan we daar verder over spreken.

Over het «go/no go»-moment hebben de heer Laçin en ik al van alles gewisseld in de eerste termijn.

Dan de vraag waar het geld voor de omvorming vandaan komt. Dat is natuurlijk een belangrijk punt en ik kan me ook voorstellen dat die vraag bij u leeft. Doordat we de juridische basis veranderen, veranderen natuurlijk de kosten van ProRail niet ineens enorm. Als er btw wordt

geheven, dan betekent dat dat daar de kosten stijgen, maar dat er aan de andere kant, bij de Staat, ook extra inkomsten zijn. Het is dus niet zo dat het onderhoud van het spoor daardoor aan sich in één keer veel duurder wordt. Dus dan is de vraag – dat is precies waarom ik allerlei oplossingsrichtingen moet verkennen – hoe je dan weer voor een terugsluis kunt zorgen op de een of andere manier. De basiskosten zijn niet in één keer hoger geworden. Door een aantal fiscale afspraken die we met elkaar hebben, komt er dan iets bovenop. Maar dat betekent ook dat er ergens anders weer inkomsten zijn. Dat zijn nou precies de oplossingsrichtingen die ik aan het verkennen ben. Aan sommige zitten staatssteunaspecten en dan moeten we met Europa overleggen. Daarnaast heb je natuurlijk het reorganiseren, de kosten die daarbij komen kijken. Ja, er zijn altijd transitiekosten. Dat is waar. Eerst is er al de inzet van het team. Dat doen wij; dat doet ProRail, dus die kosten worden gewoon door ons gedragen.

De voorzitter:

Ik zat te kijken. Volgens mij was de heer Laçin van de SP de eerste.

De heer Laçin (SP):

Ik begrijp dat de kosten door het ministerie worden gedragen. McKinsey becijfert de transitiekosten zo'n beetje op 4 miljoen en 0,5 miljoen tot 1 miljoen toenemende kosten in de bedrijfsvoering, structurele kosten. Dat zijn dus aanzienlijke bedragen. Ik kan nog niet helemaal leven met het antwoord: wij dragen dat. Kan ik daarmee concluderen dat het ministerie dit draagt en dat dit bedrag of de bedragen die ermee gemoeid zijn, niet worden doorberekend, op welke manier dan ook?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb mijn randvoorwaarden duidelijk aangegeven. We moeten het ook in perspectief zien. ProRail krijgt jaarlijks een bedrag van 2 miljard. De genoemde bedragen zijn natuurlijk aan sich substantieel, maar we moeten ze ook in het geheel zien. Ik herken die bedragen overigens niet. Ik heb ook aangegeven dat ik bereid ben om te bekijken, bijvoorbeeld in de rapportageverplichting, waar besparingen in die nieuwe rol gerealiseerd kunnen worden. We moeten dus echt een onderscheid maken tussen de inzet van mensen die we nu nodig hebben – dat doen we allebei – en een structurele situatie. Als je naar de structurele situatie kijkt, moet je dus ook kijken welke besparingen ertegenover staan. Ik heb ook gezegd dat het echt mijn inzet is om scherp te kijken waar we lucht kunnen creëren doordat we een simpelere sturingsrelatie hebben. Die creëert ook weer lucht in een organisatie. Nogmaals, u kunt het hele plaatje uiteindelijk beoordelen wanneer ik daar de concrete cijfers van heb en ook concrete oplossingen. Dan kunt u het in zijn geheel beoordelen.

De heer Laçin (SP):

Dan is de logische volgende vraag wanneer we dat kunnen verwachten.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan is het logische antwoord dat ik eerst met een planning naar u toe kom. Op basis daarvan maak ik graag afspraken over wanneer we over welke aspecten met elkaar gaan spreken. Dan kunt u zich daarop voorbereiden.

De voorzitter:

Daarmee is de vraag van de heer Van Aalst van de PVV ook beantwoord. Dus gaat u verder, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan de vraag over de 60 miljoen voor de hsl. Dit bedrag is op mijn begroting al gereserveerd. U mag van mij verwachten dat ik datgene doe

wat past binnen die begroting om de prestaties op die hsl te verbeteren. Daarover zal ik u uiteraard informeren.

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

Ik begrijp dat dat gereserveerd is in de begroting, maar dat betekent dat wij als Kamer niet meer aan zet zijn wat betreft het bedrag dat daarin wordt geïnvesteerd. Heb ik dat goed begrepen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar uw voorgangers zijn zeker in die positie geweest, want de Kamer is hier al meermaals over geïnformeerd, onder andere eind 2016, bij de brief over de prestaties van de hsl, maar ook in de voortgangsrapportage over de hsl. Dat dit de inzet was van die no-regretmaatregelen is uiteraard, zoals het hoort bij een Kamer met budgetrecht, meermaals gedeeld, dus u hebt die kansen zeker gehad.

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

Begrijp ik dan goed dat het advies van de Staatssecretaris ook hier zal zijn: als u het anders wilt, komt u met een motie?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik kan een Kamerlid nooit verbieden om een motie in te dienen; dat is volgens mij het formele antwoord. Maar over het algemeen doen we voorstellen die betrekking hebben op financiën bij de begrotingsbehandeling en is er weleens de neiging om dat niet tussendoor op allerlei manieren te doen, omdat die begroting in meerderheid door uw Kamer is goedgekeurd. Daaruit zou u wellicht ook de kansrijkheid van die motie kunnen aflezen.

Dan de regionale lijnen. Mevrouw Van der Graaf vroeg of ik kansen wil meenemen en dus aandacht wil hebben voor die intercitydiensten. Ik begrijp dat punt heel erg goed. Ik begrijp dat ik nog een steun in de rug krijg. Ik zie de formulering van de motie graag tegemoet, maar in essentie zal ik natuurlijk graag zorgvuldig kijken naar deze zaak. Ik ben benieuwd welke punten u dan nog specifiek daarbij onder de aandacht wil brengen. Dan een belangrijk punt. We hebben gedecentraliseerd, dus dan heb je decentrale overheden die voor een deel de regionale concessies aanbesteden, uitvoeren en monitoren. Hoe zorgen we ervoor dat die de juiste kennis hebben? Veel decentrale overheden zitten inmiddels al in de tweede of derde ronde van hun concessie, dus die hebben inmiddels veel geleerd. Het blijven leren van elkaar is natuurlijk wel heel erg belangrijk, zeker als we bijvoorbeeld naar MaaS gaan waarbij we nieuwe integratieconcepten hebben om de reiziger beter te bedienen. Dan zijn er weer allerlei leermomenten. Ze leren ook van elkaar in het CROW, een overlegplatform dat zij hebben. Ook ik zit natuurlijk met enige regelmaat met ze aan tafel en dan komen ook aandachtspunten als veiligheid en arbeidsvoorwaarden aan de orde, zoals ik net heb toegezegd. Dat zijn momenten waarop je van elkaar kunt leren hoe je dat op een goede manier doet, ieder uiteindelijk met zijn eigen formele moment van afweging.

Het CDA vroeg nog om een brief over de voorgenomen uitvoeringsstappen met betrekking tot de vier lijnen. Ik zeg die brief graag toe. Dat doe ik in het voorjaar, als ik met de regio's gesproken heb. Want het is natuurlijk wel belangrijk dat ik eerst met hen daarover heb gesproken. Dan nog de vraag van de heer Amhaouch of ACM de juiste middelen heeft. Die neem ik ook graag mee in de brief over het toezicht die ik heb toegezegd. Want het is uiteraard een cruciale speler in dit geheel. Voorzitter. Ik hoop dat ik daarmee de vragen beantwoord heb.

De **voorzitter**:

Bijna allemaal, want er is nog één vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Bij mij bleef toch het issue rond de sociale veiligheid en arbeidsomstandigheden in regionale aanbestedingen hangen, vooral omdat de Staatssecretaris eigenlijk aangeeft dat zij de zorgen deelt en dat zij ook in gesprek gaat met regionale bestuurders om hen erop te attenderen dat zij dit moeten opnemen of hierop moeten letten. Dan is mijn vraag toch wat de mogelijkheden zijn om als Minister, als Rijk, wel degelijk te sturen op randvoorwaarden voor aanbestedingen en bij welke onderwerpen die er wel zijn en waar niet. Waar zit die bandbreedte? Ik wil echt wat meer duidelijkheid over wat de mogelijkheden zijn en waar het politieke keuzes zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar hier gaat het wel precies over wat ik heb gezegd. Ik vind dit belangrijke vraagstukken en ik ben bereid om de zorgen van de Kamer met de regionale concessiehouders te delen. Dat is wat anders dan dat ik precies hetzelfde standpunt zou hebben als de heer Laçin en de heer Van Dijk en daarop zou willen gaan sturen richting de regionale concessiehouders. Daar wil ik even precies in zijn. Ik zie vooralsnog niet de noodzaak – dat is inderdaad een politieke keuze – om vanuit mijn positie te zeggen dat ik een aangescherpt kader ga maken waar die regionale concessiehouders zich dan vervolgens aan te houden hebben. Maar ik wil wel heel erg graag dat zij zich ervan bewust zijn dat op het moment dat zij een vraag in de markt zetten, zij dan ook de speler zijn die eigenlijk kunnen sturen in de antwoorden die ze krijgen door aan deze aspecten aandacht te besteden. Dus dat is hoe ik daar nu in sta. Daarom denk ik dat ik niet helemaal kan meegaan in hetgeen mevrouw Kröger nu vraagt. Zij vraagt mij eigenlijk om in kaart te brengen hoe we vanuit hier meer kunnen sturen, terwijl dit lijnen zijn die we gedecentraliseerd hebben. Dat staat wat mij betreft toch haaks op elkaar.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Misschien moet ik dan mijn vraag herformuleren, namelijk of er wel een soort bottomline wordt gesteld of dat het eigenlijk volledig vrij is aan een regionale bestuurder hoe het op zo'n lijn gaat qua sociale veiligheid en arbeidsomstandigheden, afgezien van de Arbowet, zoals de Staatssecretaris duidelijk heeft aangegeven. Maar met betrekking tot het aantal conducteurs en de manier waarop sociale veiligheid is geborgd, is er toch wel een bottomline?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nederland is niet het Wilde Westen, dus er is inderdaad een uitstekend basiskader voor werknemers in Nederland. Dat is heel belangrijk en daar moeten we ook zuinig op zijn met elkaar. Maar als een regionale bestuurder ervoor kiest dat op bepaalde lijnen de vervoerder mag rijden zonder dat er een conducteur of een machinist op de trein is – misschien gaan we straks wel naar zelfrijdende treinen – is dat een optie die niet door een wettelijk kader verboden wordt. Daar is dus ruimte voor afweging en die afweging wordt dan decentraal gemaakt. Zo zie je ook dat er op dit moment inderdaad verschillen zijn in de personeelsinzet door verschillende vervoerders. Maar dat is wat anders dan dat er geen bottomline zou zijn. Die is er absoluut, want er is gewoon een goed kader in Nederland. De discussies daarover vinden plaats met de Minister van Sociale Zaken. Dat kader is er natuurlijk en dat is belangrijk.

De heer **Jetten** (D66):

Ik heb geprobeerd me tijdens dit AO in te houden als het over sociale veiligheid ging. Ik wil voorkomen dat we hier naar huis gaan met het gevoel dat het allemaal kommer en kwel is op het vlak van sociale veiligheid en dat we daar in de afgelopen jaren geen miljoenen in hebben

geïnvesteed. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is of zij voor het volgende AO Openbaar vervoer, waar we praten over sociale veiligheid, een nieuwe brief naar de Kamer kan sturen waarin ze even een overzicht geeft van de afspraken die we in de afgelopen jaren hebben gemaakt met NS en regionale vervoerders over wat we van hen verwachten op het gebied van sociale veiligheid. Want ik heb echt het gevoel dat we hier vandaag een feitenvrije discussie over sociale veiligheid hebben gevoerd.

De voorzitter:

Dit roept natuurlijk wel weer discussie op. Ik zie dat verschillende leden hierop willen reageren. Ik ga ze daarvoor de gelegenheid geven. Als eerste krijgt de heer Laçin van de SP-fractie het woord. Ik wil echter wel zeggen dat dit algemeen overleg niet gaat over sociale veiligheid. Daarover hebben we een paar weken geleden nog uitgebreid gesproken. Ik vraag iedereen dus wel om zich in dat opzicht een beetje in te houden en de discussie hierover nog maar even te bewaren voor een volgende keer. Het is ook aan de Staatssecretaris zelf om te beslissen of zij überhaupt wel wil antwoorden op wat de heer Jetten heeft gevraagd. Ik zal nu eerst de vragen inventariseren. Laten we die eerst stellen, waarna de Staatssecretaris daar in één keer op kan reageren. Eerst krijgt de heer Laçin hierover het woord, daarna de heer Van Aalst, daarna de heer Van Dijk. Daarna komt de reactie van de Staatssecretaris.

De heer Laçin (SP):

Ik zal maar gelijk duidelijk zijn: ik ga geen vraag stellen, maar ik ga gewoon reageren op wat de heer Jetten zegt. Aan het einde van een debat waarin wij heel veel wezenlijke vragen hebben gesteld, zegt hij dat het niet allemaal kommer en kwel is. Ik vind dat geen nette manier van debatteren. Wij vertolken en vertalen hier de zorgen die de mensen hebben. De heer Jetten zet dat hier weg met: het is een feitenvrij debat en het is niet allemaal kommer en kwel. Dat beweren wij ook niet. Het is duidelijk dat de eisen die op dit moment aan de NS gesteld worden, niet aan andere vervoerders worden gesteld. Dat is een feit en dat is geen feitenvrij debat. We moeten het dus ook bij de feiten houden. Ik nodig de heer Jetten uit om dat ook te doen. De vragen die we hebben gesteld over de zorgen die er zijn, gaan niet alleen over onze zorgen, maar over de zorgen van de mensen die elke dag op die stations staan. Die verdienen hier ook een plek aan deze tafel.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik laat me er niet toe verleiden om nu een discussie over sociale veiligheid te voeren. Ik heb er ook wel moeite mee dat we het hier nu niet over sociale veiligheid hebben en in dat opzicht heb ik wel een punt van orde. En ik heb nog heel veel meer moeite met partijen die niet de moeite hebben genomen om aanwezig te zijn bij het AO dat daarover ging en die hier nu een mooi circus op staan te voeren. Ik hou daar niet van.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Tegen «Staatssecretaris Jetten» – zo kan ik het ongeveer samenvatten – zeg ik: ik vind dit echt geen stijl. Zo kan ik het ongeveer samenvatten. We proberen echt op een goede manier met elkaar te debatteren. We hebben het over zorgen als onderdeel van vragen over hoe we verdergaan met het spoor, over marktwerking enzovoorts. Bij aanbestedingstrajecten maakt men zich zorgen over een aantal onderdelen. Hoe gaat het met de sociale veiligheid? Hoe gaat het met de arbeidsvoorwaarden? Zo hebben we het redelijk gedaan en we verwoordden die zorgen. Ik vind dit vervolgens echt geen pas geven. Dit is meer een politiek spelletje, waar ik grote afstand van neem.

De voorzitter:

Dan is nu het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Laat ik beginnen met de gemene deler in wat ik hoor bij de verschillende Kamerleden, namelijk dat sociale veiligheid een heel belangrijk onderwerp is en dat we daar zorgvuldig mee om moeten gaan. Dat moet, omdat die mensen elke dag in die trein staan tussen al die reizigers die ook op hen vertrouwen voor een veilige reis. Ik heb zelf ook weleens een keer iets meegemaakt in de trein. Toen was er gelukkig een conducteur die dat echt fantastisch oploste. Toevallig had ik toen een bos bloemen bij me, dus die heb ik daarna maar aan die conducteur gegeven. Dan realiseer je je hoe fijn het is dat er iemand is op zo'n trein die dat voor je kan oplossen. Dit was een treinreis in de avond op een van de trajecten waar we het met elkaar over gehad hebben. Die sociale veiligheid is dus ontzettend belangrijk en mensen moeten ook veilig hun werk kunnen doen. Volgens mij staan we daar allemaal voor. Laat dat dan de noot zijn waarmee we dit punt van het debat afsluiten.

We moeten wel weten dat er een onderscheid is tussen enerzijds wat ik als concessieverlener kan sturen en anderzijds wat ik kan sturen wanneer ik niet de concessieverlener ben. Dát onderscheid heb ik willen maken. Als de provincies de concessieverleners zijn, is het aan hen. Maar ik zeg nogmaals: ik ben graag bereid om de zorgen onder de aandacht te brengen. Er is hierover een brief gevraagd door mevrouw Kröger. Ik ben heel graag bereid om die te schrijven, want we doen natuurlijk wel van alles. We zeggen niet: nou, daar kijken we niet meer naar. De high-impact crimes heb ik net al genoemd. Ook samen met het Ministerie van JenV kijken we naar zo'n landelijke database. Dus we doen van alles. Ik ben heel graag bereid om dat nog een keer in z'n totaliteit inzichtelijk te maken zodat we met elkaar kunnen vaststellen: dit is wat we allemaal doen en daarnaast is er ook een verantwoordelijkheid voor de decentrale overheden. Ik zeg nogmaals: ik ben graag bereid om in de gesprekken die ik met hen heb, ook de zorgen die op die punten leven onder de aandacht te brengen, en om ervoor te zorgen dat de decentrale overheden zich ervan bewust zijn dat als zij die vraag uitzetten in de markt, zij daarmee ook sturen op wat ze krijgen.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee in ieder geval de eerste stap voor het vervolg van deze discussie met de Kamer kan zetten. Dank u wel.

De voorzitter:

En een vervolg van die discussie gaan we zeker krijgen, maar niet op dit moment. We komen nu toe aan de toezeggingen.

Ik moet eerst de spoorsector namens de commissie hartelijk danken voor het werkbezoek dat wij hebben mogen afleggen en voor de uitgebreide toelichting tijdens de hoorzitting vandaag. Dat helpt de leden allemaal echt verder; dat heeft u allen denk ik vandaag ook gemerkt tijdens het debat.

We zullen nog een kort plenair debat hebben, waarbij de heer Jetten van D66 de eerste spreker zal zijn. Dat noemen wij in jargon een VAO.

Ik kom op de toezeggingen.

- In het tweede kwartaal van dit jaar ontvangt de Kamer een planning ten aanzien van de omvorming van ProRail tot zelfstandig bestuursorgaan, waarin de Staatssecretaris ook een voorstel zal doen over de regelmatige toezending van voortgangsrapportages.

Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Zij knikt.

- In diezelfde brief zal de Staatssecretaris de Kamer tevens informeren over wat de omvorming betekent voor het ministerie, de langetermijncosten van de omvorming, de afstemming van de omvorming in Europees verband en de realisatie met het Toekomstbeeld OV.
- De Kamer zal voor het zomerreces van 2018 een separate brief ontvangen over de invulling van het toezicht op de spoormarkt.

- De Staatssecretaris zal met decentrale overheden eventuele mogelijkheden voor het doortrekken van de spoorlijn Nijkerk-Ede/Wageningen bespreken en de Kamer daarvan een terugkoppeling geven. Hierbij hebben we het dus over de Valleilijn. En we hebben hier vandaag met z'n allen geleerd dat die een mooie bijnaam heeft, namelijk de kippenlijn.
- Voor de zomer ontvangt de Kamer een decentralisatieconvenant in het kader van decentralisatie van regionale spoorlijnen. Die gaat de Staatssecretaris natuurlijk ook goed bespreken en afsluiten met de regio.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter, bij deze toezegging zit het net ietsje anders. Ik ga hier dus met de decentrale overheden over in gesprek. Dan komen er convenanten en er komt een brief. Maar zij moeten daar natuurlijk ook klaar voor zijn, zal ik maar zeggen. Dus ik kan nog geen toezegging doen over wanneer zij akkoord gaan. Die slag om de arm moet ik dus houden. Maar het is onze inzet om hier voor de zomer mee te kunnen komen.

De voorzitter:

Het is de intentie van de Staatssecretaris om dit voor de zomer voor elkaar te krijgen, maar zij duwt de regionale overheden niks door de strot, dus dat gaat zij even goed met hen afstemmen.

- De Kamer wordt medio dit jaar geïnformeerd over de verbetering van het vervoer op de hsl.
- In het voorjaar volgt een brief over aanbesteding van regionale lijnen die zijn genoemd in het regeerakkoord.

En op het laatste moment wordt er nog een toezegging toegevoegd.

- De Staatssecretaris zal de Kamer per brief informeren over de maatregelen in het kader van sociale veiligheid, zoals ook gewisseld is tijdens het algemeen overleg Openbaar vervoer.

Ik dank alle leden voor hun inbreng, en de Staatssecretaris en haar mensen voor de beantwoording. Over een kleine twee weken voeren wij opnieuw een debat over het spoor, namelijk tijdens het AO Spoor. Ik dacht dat dat voor 14 februari op de agenda staat. Ik zie u dan vast allen terug. Dank u wel en een fijne dag.

Sluiting 16.52 uur.