

Vergaderjaar 2013–2014

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 524**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 7 juli 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 15 april 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 maart 2014 met de Lange Termijn Spooragenda deel 2 (Kamerstuk 29 984, nr. 474);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 februari 2014 waarin de aanbieding van de notitie van de heer Bierman over de ordening van de spoorsector (Kamerstuk 29 984, nr. 464);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 november 2013 met een Quicksan door ACM van het personenvervoer per spoor in 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 442);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 1 april 2013 met de beantwoording van vragen van de commissie voor Infrastructuur en Milieu over de strategie van de Nederlandse Spoorwegen inzake commerciële activiteiten op en rond stations (Kamerstuk 29 984, nr. 483);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 maart 2014 met de beantwoording van openstaande vragen van de commissie van Infrastructuur en Milieu inzake de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 473);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 5 maart 2014 met een verslag van een schriftelijk overleg inzake de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 470);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 februari 2014 met de stand van zaken omtrent het beschikbaar stellen van relevante informatie over de twee**

**spoorlijnen in Limburg die voor decentralisatie en aanbesteding in aanmerking komen (Kamerstuk 29 984, nr. 463).**

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

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

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

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, Hoogland, De Rouwe, Smaling en Van Veldhoven,

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

Aanvang 16.00 uur.

De **voorzitter**: Ik heet iedereen welkom bij het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu. Op de agenda staat de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Welkom aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar staf, de mensen op de tribune, de mensen die dit debat via internet volgen en de woordvoerders. Met de woordvoerders spreek ik af dat we in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten hanteren. De woordvoerders mogen een tweetal interrupties voeren. In de tweede termijn bekijken we hoe we het verder gaan doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Na het lezen van de Lange Termijn Spooragenda deel twee beklijft bij mij vooral het gevoel van «wat gaan we nu eigenlijk anders doen?» Om in de terminologie van het debat te blijven: welke wissel zet de Staatssecretaris concreet om? De Staatssecretaris benoemt alle punten die benoemd moeten worden, maar de LTSA is grotendeels een opsomming van onderzoeken die ze nog gaat doen. Het gebrek aan keuzes in de LTSA weerspiegelt wellicht de verschillen tussen de regeringspartijen. Het devies lijkt: dan maar stilstand. Negatief uitruilen was toch precies wat het kabinet niet wilde? Bovendien, als je doet wat je deed, krijg je wat je kreeg, tenzij we alsnog een aantal keuzes maken, bijvoorbeeld voor doorzettingsmacht, een sterkere positie van de reiziger bij het maken van de keuzes, een concreet betere samenwerking tussen NS en ProRail, een beter level playing field en duurzame treinen. Dit zijn een aantal punten uit de visie van D66. D66 staat voor een comfortabele reis van deur tot deur. Een en ander vraagt afstemming over veel partijen en overheidslagen heen. We zijn dus blij dat er landsdelige ov- en spoortafels komen. Laat deze een ov-gebiedsvisie uitwerken om het reizen van deur tot deur te verbeteren, met duidelijke afspraken over wie waarvoor verantwoordelijk is, met instemming van de reizigersorganisaties. Laat deze de visie voorleggen bij het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Het is essentieel om te bepalen wie er bij geschillen de knoop doorhakt, waar de doorzettingsmacht ligt. Ik denk dat de doorzettingsmacht uiteindelijk bij I en M moet liggen.

De Staatssecretaris benadrukt keer op keer dat de sturing op de samenwerking tussen NS en ProRail beter moet, maar de plannen op dit punt zijn ronduit slap. Het spijt me dat te moeten zeggen. De bestuurders van NS en ProRail krijgen weer de kans om te bedenken hoe het moet. Dat vind ik geen voorbeeld van steviger sturen. Wat is de visie van de Staatssecretaris? Waar komt de brug tussen NS en ProRail concreet? Hoe wordt een escalatieladder voor samenwerking verankerd binnen de bedrijven? Hoe worden prikkels gericht op samenwerking in plaats van op tegenwerking?

Achter de vragen over sturing zitten veel vragen over marktwerking. Met een onderhands gegunde concessie en regionale aanbestedingen hinken we naar een halfslachtige marktwerking. In deze ambigue situatie is het belangrijk om de randvoorwaarden goed vast te leggen. In de LTSA kiest de Staatssecretaris voor symptoombestrijding. De NS mag geen treinen meer rijden op de randen van het net, maar wel bussen. En het mag wel op plekken waar samenloop met het hoofdrailnet is. Wie bepaalt dat? Is

het geen symptoombestrijding, omdat we vinden dat de NS op de randen van het net eigenlijk een te dominante positie heeft? Waarom zorgen we er niet voor dat er een echt level playing field komt en dat de NS de ruimte krijgt om mee te dingen? Is de reiziger erbij gebaat, als er straks op een decentrale lijn nog maar één aanbieder is, omdat de NS niet mee mag doen in de concurrentie? D66 wil niet de symptomen, maar de bron van de scheve situatie bestrijden, Vervoerders moeten niet worden beoordeeld op het bezit van stations, reizigersinformatie of kruissubsidiëring. Ze moeten eerlijk kunnen meedingen. Op welke manier gaat de Staatssecretaris hiervoor zorgen?

Ik vraag de Staatssecretaris wat er is gebeurd met mijn motie. Daarin werd gevraagd om te onderzoeken of er meer lijnen gedecentraliseerd kunnen worden en of het hoofdrailnet vanaf 2020 kan worden aanbesteed, als we daarvoor zouden kiezen.

Als er weinig ruimte is voor concurrentie, kunnen reizigers moeilijk met de voeten stemmen. Dan moeten ze dus meer invloed krijgen bij het bepalen van de koers. Daarom doen we het voorstel om de reizigers een vorm van instemmingsrecht op de gebiedsvisies te geven.

D66 is blij met de aandacht voor energie en duurzaamheid, maar we willen graag nog een stapje verder gaan. De stoomtrein staat inmiddels in het Spoorwegmuseum. Ik kom er vaak. Van D66 mogen ook de dieseltreinen die kant op. Ik mis een stukje ambitie op dit punt. We begrijpen best dat er geen geld is om morgen alle lijnen te elektrificeren. Het gaat echter over de Lange Termijn Spooragenda. Laten we die lijnen elektrificeren en met de regio's bekijken wanneer ze geld hebben voor cofinanciering. Zet die stip op de horizon!

Ik heb nog drie losse punten. Ik heb zorgen over het spooronderhoud. Het is een sine qua non voor de toekomst van ons spoor. Gezien de beperkte spreektijd zal ik daarover meer zeggen bij het AO spoorveiligheid van volgende week.

Wat het goederenvervoer betreft, hikken we al jaren tegen een oplossing aan. Waarom hakken we in de LTSA niet de knoop door, zodat de positie van Keyrail helder wordt?

Tot slot werp ik een blik over de grens. Hoe sluit de LTSA beleidsmatig aan op Europese ontwikkelingen, zoals het Vierde EU-spoorpakket, en op de reizigers? Een reis over de grens is meer gedoe dan een reis binnen Nederland, niet alleen qua prijs en betrouwbaarheid, maar ook qua reisinformatie. Dat is niet meer van deze tijd. Een vlucht naar Rome is zo gevonden. Als ik echter google op de prijs en tijden van een treinreis van Rijswijk naar Rome, is die informatie moeilijk te vinden. Kan de Staatssecretaris zich er in Europees verband hard voor maken dat Europese vervoerders reisinformatie als open data vrijgeven voor de bouw van een goede website of app?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Op Koningsdag hapt Nederland collectief koek. We klagen over het feit dat koekhappen een ouderwets en saai onderdeel van de dag is, maar het hoort er een beetje bij. Zo is het ook met ons nationale spoorbedrijf, de NS. We reizen met de treinen van ons nationale spoorbedrijf, maar we klagen er ook graag over. Dat is een soort folklore. Gele treinen die door het landschap schieten of soms stilstaan, horen bij het beeld van ons land.

Over één monopolie maken we ons zorgen: het monopolie van Arriva op het regionale spoor. Als je de kaart van Nederland bekijkt, zie je dat de regionale spoorlijnen voor twee derde door Arriva Deutsche Bahn bereden worden. Dat is geen marktwerking. Als je naast het decentrale spoor het busvervoer bekijkt en de belangrijkste concessiegebieden vanaf 2009 beschouwt, is 40% van de biddingen gewonnen door Arriva Deutsche Bahn AG.

Dat is het punt van de PvdA: het spoor is geen markt, het openbaar vervoer is geen markt; er is geen markt, want er zijn geen nieuwe

toetreders. Of toch wel: er is er eentje. De busmaatschappij Egged uit Israël, EBS, bood op de concessie in Waterland en won deze. Met de Nederlandse cao was helaas geen rekening gehouden. De chauffeurs moesten met de gemaakte planning aan het eindpunt zelf uitzoeken op welke wijze ze weer op de plek kwamen waar ze begonnen waren met werken. De dienstregeling wordt nu versoberd, zodat er uiteindelijk een rendabele dienst gereden kan worden. Kortom, die zien we nooit meer terug. Wij van WC-eend adviseren WC-eend, zo klonk de bijdrage van Anne Hettinga, de baas van Arriva Deutsche Bahn, deze week. Als er meer marktwerking op het spoor mogelijk wordt, wordt alles mogelijk, want Arriva doet alles beter dan de NS.

Laat ik één welgemeend compliment uitdelen. Er zijn zeker verbeteringen opgetreden op enkele lijnen in Nederland, sinds ze door andere vervoerders dan de NS geëxploiteerd worden. Dat komt echter niet alleen, of sterker nog, juist niet door marktwerking. Als een spoorlijn wordt gedecentraliseerd, ontstaat er een subsidiestroom van het Rijk naar de decentrale overheden. De hoogte van de subsidie is gelijk aan het bedrag dat het Rijk of de NS moet bijleggen voor de verlieslijdende spoorlijn. Regionale vervoerders als Arriva, Connexxion of Veolia ontvangen jaarlijks een exploitatiesubsidie om het regionale vervoer te kunnen rijden. De verlieslatende spoorlijnen blijven dus verlieslatend. Het enige verschil is dat de vervoerder geld krijgt van de regionale overheid en niet van de landelijke overheid. Meestal zijn de regionale overheden genoodzaakt om extra geld bij te leggen, omdat niet alle kosten gedekt kunnen worden. De contracten zijn vaak dichtgetimmerd en de regionale overheden moeten voor iedere extra vorm van dienstverlening extra geld betalen.

Er wordt terecht ingebracht dat er wel reizigersgroei is. Hoe krijg je meer reizigers? Ik heb een aantal adviezen. Ga werken volgens het visgraatmodel. Je schrapt een aantal buslijnen. Reizigers moeten hierdoor tijdens hun reis overstappen van de bus op de trein of andersom. Daardoor zitten de treinen voller. De aanbesteding verplicht je met nieuw materieel te rijden. Nieuwe treinen trekken vaak nieuwe reizigers aan. Treinen gaan ongeveer 30 jaar mee. Over een paar jaar is het nieuwe ervan af en zwakt de tevredenheid weer af, maar je kunt de toename aan kwaliteit in de eerste jaren wel op kosten van de belastingbetaler op je conto schrijven. Schrap de conducteurs op de trein. Op bepaalde plekken kun je dat best doen, want vliegende teams kunnen ook efficiënt werken. Het is een manier om de kosten te verleggen.

De heer **De Rouwe** (CDA): De PvdA-woordvoerder gebruikt 70% van zijn spreektijd om zijn frustratie uit te spreken, omdat hij met de VVD van mening verschilt over concurrentie. Dit is een heel interessant debat waaraan ik graag meedoe. Maar wat is de opvatting van de PvdA over de LTSA, waarover we hier spreken? De spreektijd is bijna om, puur door intern coalitiegeneuzel over marktwerking. Nogmaals, dat debat is heel interessant, maar ik wil graag een beter beeld hebben van wat er op de agenda staat.

De **voorzitter**: De spreektijd behelst nog precies 90 seconden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik neem aan dat mijn antwoord niet van mijn tijd afgaat. Ik zal het kort houden. Voor ons is de essentie van de LTSA dat er de komende jaren minder marktwerking plaatsvindt, omdat de NS het hoofdrailnet blijft rijden. Dat is voor mij het belangrijkste. Verder staat er zo ontzettend veel in die spooragenda. Daarom heb ik één onderwerp uitgekozen om er een goede uiteenzetting over te geven. Die kans grijp ik graag.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is het goed recht van de heer Hoogland. De concessie is al naar de NS. Daarin zit dus niets nieuws. Gelukkig is de PvdA op dit punt zelden consequent, want zij is wel voor aanbesteding van regionale vervoerders, bijvoorbeeld in Limburg. Hierover ontstaat soms een heel gedonder tussen de PvdA en VVD. Hoe consequent is de PvdA uiteindelijk met betrekking tot de bestaande regionale concessies? Moeten die teruggedraaid worden na dit pleidooi van vier minuten waarin gezegd is dat alles heel slecht is? Dan zou de PvdA consequent zijn. Of blijven die concessies gehandhaafd en trekt de PvdA gewoon haar keutel in, nadat ze haar volledige spreektijd gebruikt heeft voor een onderwerp dat vandaag totaal geen issue is?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap best dat de heer De Rouwe het niet eens is met wat ik doe. Ik schets wat die marktwerking betekent voor Nederland en hoe die in elkaar zit. In feite wordt de rekening namelijk verplaatst en is er niet echt sprake van marktwerking. Ik krijg niet vaak de kans om dat te doen, dus dat is wat ik nu doe, niet meer en niet minder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan stel ik vast dat u lucht aan het verplaatsen bent.

De **voorzitter**: Het is niet de bedoeling dat u op deze manier discussieert. U hebt twee interrupties. U gaat dwars door de orde heen. Volgens mij was de heer Hoogland bezig met zijn beantwoording. Daarna vervolgt hij zijn betoog.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat lijkt me het verstandigste om te doen, want dan wordt mijn punt vanzelf wel duidelijk.

De **voorzitter**: U hebt dus naar eigen opvatting de vraag beantwoord?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan nog een keer hetzelfde antwoord geven.

De **voorzitter**: Dat is buiten de orde. Dat gaan we niet doen. Er is nog wel een vraag van mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik ga even door op hetzelfde punt. Als de PvdA zo tegen marktwerking is en het zo'n slecht idee vindt, is de principiële vraag of de PvdA elke toekomstige decentralisatie uitsluit, en of ze de decentralisaties teruggedraait, wanneer ze de kans daartoe krijgt op het moment dat de regionale lijnen opnieuw moeten worden aanbesteed. Op deze fundamentele vraag moet de PvdA in ieder geval een helder antwoord kunnen geven.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is een heldere vraag. Mijn partij en vele andere partijen aan tafel hebben meegewerkt aan decentralisaties in het openbaar vervoer. We komen daarvan terug, als we zien wat het oplevert. Er is sprake van ongemak voor de reiziger en onduidelijkheid over de vraag welke kaartjes wanneer en waar geldig zijn. Daarnaast is er geen uniformiteit in kortingssystemen en tarieven en zijn er enkele prijsstijgingen. Van deze effecten worden we niet vrolijk.

Ik noem graag en veel dat het op veel plekken in Limburg en in het Oosten en Noorden van het land heel goed gaat. Dit breng ik degenen die vragen of ik een en ander wil teruggedraaien even in herinnering. Nee, natuurlijk wil ik dat niet, want op een aantal plekken werkt het ontzettend goed. We moeten alleen niet doen alsof alles daardoor beter en goedkoper is geworden en efficiënter gaat. Dat lijkt me een valse voorstelling van zaken. Dat wil ik hier aantonen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is van tweeën een. Of het hele betoog dat we net hebben kunnen beluisteren, is waar. Dan zou de efficiencywinst of de verbetering van de producten die de reiziger worden aangeboden, allemaal kortetermijnwinst zijn die alsnog via een omweg of met belastinggeld wordt betaald. Of de complimenten die de heer Hoogland net uitdeelde omdat het onder andere in het Noorden van het land wel goed gaat, zijn waar. Ik hoor graag welke van deze twee scenario's de heer Hoogland onderschrijft en of hij in de toekomst wel of niet meer voor decentralisaties is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Er zit een valse tegenstelling in de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Het is namelijk alsof je uit twee scenario's kunt kiezen, alsof je in een restaurant menu A of menu B bestelt. Het is iets complexer. In Nederland bestaat een hybride model. We zijn voorstander van de instandhouding van het hoofdrailnet, omdat het goed is om samenhang in het railnet te hebben. Op een aantal andere plaatsen waar decentralisaties hebben plaatsgevonden, zien we synergie die heel goed werkt. Ik zei al dat de kosten hiervan niet alleen betaald worden door meer efficiency en marktwerking, maar dat de rekening verplaatst wordt naar de provincie. Dat is mijn punt en volgens mij was dat net ook duidelijk. Na het schrappen van de conducteurs verhoog je de tarieven op de trein. Ik noem twee voorbeelden. Tussen Maastricht en Heerlen zijn de kaartjes 17% duurder geworden en tussen Roermond en Nijmegen 20%. Kortom, mijn advies is om marktwerking toe te passen. Marktopening geeft ruimte op het hoofdrailnet aan Duitse en Franse staatsbedrijven, die op hun beurt zeer terecht in eigen land het publieke belang dienen, maar is een verkwanseling van de publieke zaak in Nederland. Marktwerking is niets anders dan de rekening verplaatsen. Ik heb nog een voorbeeld. In de provincie Groningen wordt 63 miljoen euro uitgegeven aan collectief personenvervoer. Er gaat ruim 37 miljoen naar het OV-bureau en 3 miljoen naar de gebruikersvergoeding. Daarnaast bedroeg de bijdrage aan de exploitatie van de regionale treindienst € 10.563.804. Het is dus meer dan alleen marktwerking. De reiziger krijgt vervolgens extra in- en uitchecken cadeau. Het is goed dat die weg nu voorbij is.

Om de NS scherp te houden, moet ze geprikkeld blijven. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de suggestie om de boetes die ze oplegt, te verhogen en in een innovatiefonds te stoppen, waarbij reizigers suggesties kunnen doen om het openbaar vervoer comfortabeler en aantrekkelijker te maken?

De commissie-Kuiken heeft geadviseerd om de gebruikersvergoeding te verhogen. Het tarief in Nederland is vrij laag, in vergelijking met andere landen in Europa. Het verhogen van de gebruikersvergoeding kan een onderlinge prikkel tussen ProRail en de verschillende vervoerders op het spoor bewerkstelligen. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het verder ophogen van die gebruikersvergoeding? Welke synergie kan dat opleveren?

Tot slot kom ik op de Maaslijn. Als de Staatssecretaris wil leren hoe lobbyen werkt, moet zij naar Limburg kijken. Die lobby is niet geheel onterecht, aangezien het een belangrijke lijn betreft. Als we de lijnen in het land bekijken die nog niet geëlektrificeerd zijn, is de Maaslijn een lijn waaraan behoorlijk wat grote steden liggen. Hoe staat het ervoor met de investeringen in deze lijn? De bevoegdheden zijn gedecentraliseerd, maar met alleen decentrale investeringen lukt het nooit om de lijn te elektrificeren. Is de Staatssecretaris bereid een bijdrage te leveren?

De heer **Smaling** (SP): Ik heb met plezier naar de heer Hoogland geluisterd en vooral naar zijn bijdrage over de marktwerking. In hoeverre past een samenvoeging van NS en ProRail weer in het plaatje van de PvdA?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een heel interessante vraag. In ons verkiezingsprogramma hebben we staan dat NS en ProRail weer samen moeten. Deze operatie is dusdanig ingewikkeld dat die zeker tien jaar lang energie op het spoor gaat kosten en ervoor zal zorgen dat vooral advocaten en adviseurs er veel geld aan verdienen. Of de reiziger erbij gebaat is, vraag ik me sterk af. Ik vond het model dat Bierman in zijn persoonlijke notitie heeft weergegeven, wel een interessante vorm. Hierbij wordt wel gekeken naar dubbelingen in de raden van commissarissen en raden van bestuur, terwijl het kabinet daar om moverende redenen niet voor kiest. Ik ga ervan uit dat er nog wel een reactie op kan komen. Het is een zaak waarbij je altijd de afweging moet maken of je de ideologische lijn volgt die je het meest na aan het hart ligt, of dat je voor de praktische oplossing kiest. In dit geval denk ik dat de praktische oplossing, waarbij de reiziger centraal staat, de beste is. Laten we niet te veel energie steken in de onderlinge structuurdiscussie over die bedrijven, maar de energie vooral richten op een betere samenwerking en meer sturing.

De heer **Smaling** (SP): Dit is zo'n moment waarop we iets belangrijks bespreken. In zo'n Lange Termijn Spooragenda is veel werk gaan zitten. In een slecht huwelijk kun je ervoor kiezen om tien jaar door te blijven rommelen of om te scheiden. Dat zijn ook twee opties. Ik geloof dat de heer Hoogland een heel prettig huwelijk heeft. Als dat niet zo is, zou hij misschien denken: was ik tien jaar geleden maar gescheiden. Er is toch iets meer over te zeggen dan: we moeten die samenwerking misschien wat verbeteren. Nu is het moment om een keuze te maken. Dan is het dus ja of nee. De heer Hoogland doet zichzelf of zijn achterban er geen plezier mee, als hij kiest voor iets tussen ja of nee in. Zie ik dat verkeerd? Ik ben erg benieuwd naar het antwoord van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Er zaten nogal wat aspecten in uw vraag. Allereerst mijn huwelijk, maar dat bespreek ik liever elders. Ik moet eerlijk zeggen dat ik hier niet alleen zit om mijn achterban tevreden te stellen. Ik heb een oordeel geveld over datgene wat het kabinet gedaan heeft. Dat is ook de taak van de Kamer. Mijn conclusie is dat er gekozen is voor een oplossing waarbij de praktische overwegingen van het centraal stellen van de reiziger en het bevorderen van de samenwerking het gewonnen hebben van het model waarvoor ik zelf zou kiezen, als er geen spoor in Nederland bestond en alles op de tekentafel kon worden gemaakt. We werken met de winkel open. Dan maak je weleens andere keuzes dan wanneer je die in het begin zou maken. Als je gaat verbouwen, doe je vaak wat anders dan wanneer je het huis eerst tekent en dan gaat bouwen. Dit is echt een verbouwing. Het is een verstandige keuze om niet alle fundamenten uit de grond te halen en opnieuw te gaan bouwen, maar om voor dit model te kiezen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het betoog van de heer Hoogland gehoord hebbende, bekruipt me heel erg de vraag of hij het allemaal voldoende vindt. We hebben in deze Kamer zo vaak debatten gehad over de gebrekkige aansturing van NS-ProRail en de gebrekkige samenwerking tussen die twee. We zeggen elke keer met elkaar: het moet beter, het moet beter. Er wordt dan keurig in de LTSA opgeschreven: het moet beter. Vervolgens staat er niet bij op welke manier we het concreet anders gaan doen. Is de heer Hoogland volledig tevreden of zegt hij dat het inderdaad beter moet en dat er een stok achter de deur moet komen, bijvoorbeeld wat betreft die doorzettingsmacht? Dit staat los van de hele discussie die door de heer Smaling werd geagendeerd en het voorstel van de VVD om de NS maar te verkopen. Dat zijn wat radicale oplossingen. Wat is de visie van de PvdA op de manier waarop we ervoor gaan zorgen dat die samenwerking echt verbetert?



De heer **Hoogland** (PvdA): Ik hoor een aantal vragen, waarvan de laatste in feite net al gesteld werd, namelijk: wat is de visie van de PvdA op de structuur van NS-ProRail. Die visie is anders dan wat ik hier vertel. Die visie luidt dat de NS en ProRail bij elkaar moeten. In de dagelijkse realiteit van de operaties maak ik een andere keuze, omdat die visie niet reëel is. Die is niet reëel, omdat je dan tien jaar lang gesodemieter binnen die organisaties hebt, wat allemaal ten koste van de reizigers gaat. Daarom maak ik deze keuze. Het is namelijk iets gecompliceerder dan: voeg ze even samen of doe dat niet.

Met betrekking tot aansturing en samenwerking worden er een aantal stappen gezet in de LTSA, maar dat is natuurlijk altijd wat esoterisch in een document dat over de komende tien jaar gaat. Daarbij merk ik op dat de bedrijven het moeten doen en niet de Kamer. De bedrijven moeten dan wel de ruimte hebben om het te doen. Als we die ruimte beperken en de oplossing voorschrijven, worden alle mogelijkheden om creativiteit en innovatie te laten ontstaan, weggenomen. Het is vooral goed dat de opdracht nu ligt op de plek waar die thuishoort, namelijk bij de top van de bedrijven. Die moeten ermee aan de slag. Zij moeten zich vooral rekenschap geven van hun publieke taak om het spoor zo goed mogelijk te organiseren voor de reizigers.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik kan alleen maar concluderen dat de PvdA dit punt totaal, maar dan ook totaal laat lopen. Omdat we het niet precies kunnen krijgen zoals we het eigenlijk willen, doen we geen enkele poging om tot een stevigere sturing te komen. We laten het in het veld liggen, terwijl we al jaren aan dat veld vragen om te komen tot een verbeterde samenwerking. We horen al jaren: ja, we gaan het beter doen. We worden echter telkens geconfronteerd met de situatie dat het toch niet lukt. Dan moeten we op een gegeven moment toch een beleidslijn uitzetten en zeggen: we gaan toch iets veranderen; we geven u zo veel mogelijk vrijheid, maar in the end of the day zorgen we ervoor dat wij ook iets kunnen doen, als dat noodzakelijk is. Het is verbazingwekkend dat de PvdA dit punt laat lopen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het enige wat me duidelijk wordt uit de bijdrage van mevrouw Van Veldhoven is haar passie voor het onderwerp. Inhoudelijk worden we het niet eens. Deze conclusie trek ik maar even zelf. Dat mevrouw Van Veldhoven het niet begrijpt, is haar zaak. Volgens mij ben ik heel helder geweest over de manier waarop we de komende jaren het spoor voor ons zien. Er zijn een aantal aanknopingspunten voor betere operaties. Het beeld dat nu ontstaat, is dat alles helemaal misgaat op het spoor. Als we de veiligheid bekijken, is de kans groter dat mevrouw Van Veldhoven van een keukentrapje afvalt en komt te overlijden, dan dat dit op het spoor gebeurt. Laten we de zaken bezien in de proporties die passen bij de huidige situatie. Dan verdwijnen de radicale veranderingen waarvoor mevrouw Van Veldhoven pleit, een beetje naar de achtergrond en komen we uit op beter samenwerken, meer en strakker sturen en dingen beter doen. Deze oplossingen klinken niet heel stoer, maar zijn wel het meest effectief voor de reiziger.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik zit eerlijk gezegd een beetje bij te komen na deze woorden. Ik dacht: twee interrupties en de SP moet ook nog, laat ik mijn kruit bewaren. De LTSA komt voort uit een advies van de commissie-Kuiken. Een duidelijke visie op het spoor ontbrak. Vandaag spreken we hierover. De LTSA is een eerste aanzet. Er moet nog heel veel worden uitgewerkt. Een voordeel is dat er een breed draagvlak is, ook bij de regio's. De regionale overheden zijn er goed bij betrokken, evenals de goederenvervoerders. Maar goed, er moet nog veel worden uitgewerkt en dat is niet gering. In ieder geval wordt de greep op ProRail verstevigd. Dat lijkt ons verstandig, zeker gezien de ontwikkelingen van de laatste tijd. Het

heeft onze voorkeur dat ProRail rechtstreeks onder het ministerie valt, maar de Staatssecretaris kiest ervoor om meer sturing te geven. De keerzijde hiervan is een grotere verantwoordelijkheid bij de Staatssecretaris, waarop de Kamer de Staatssecretaris vervolgens kan aanspreken. Dan kom ik op de werkwijze van ProRail. Onlangs bleek tijdens een routine-inspectie dat niet gegarandeerd kon worden dat een viertal wissels aan het hoge veiligheidsniveau van het spoorproduct voldeed. Het spoorverkeer tussen Den Haag, Rotterdam en Utrecht lag nagenoeg 30 uur zo goed als plat. Zo worden er vaker zaken opgepakt naar aanleiding van een incident. Hierna zijn namelijk 500 wissels gecontroleerd. Dit soort gebeurtenissen roept de vraag op of er voldoende kennis is over de veiligheid van het spoor. In 2011 was dit al een van de conclusies van de commissie-Kuiken. Voor de zomer mogen we eindelijk de nulmeting over het onderhoud en de veiligheid van het spoor verwachten. Aan de hand van deze meting moeten we het gewenste veiligheidsniveau op het spoor kunnen vaststellen. In het geval van dijken is bijvoorbeeld het overstromingsrisico het uitgangspunt voor de gewenste veiligheid. Op deze manier moet het ook met het spoor. Welk veiligheidsniveau willen we? Dat moeten we vastleggen in de concessie: meer sturing, goede expertise en een keuze voor de mate van veiligheid van het spoor. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de resultaten van de nulmeting op die manier in de beheerconcessie worden meegenomen?

Het lijkt me goed dat de toedeling van de capaciteit een aparte plek binnen ProRail krijgt. De VVD is voorstander van één regisseur op het spoor. Daartoe geeft de LTSA een goede aanzet. Meer aandacht voor het goederenvervoer is in dit opzicht heel belangrijk. Een aparte directie binnen ProRail die zich met het goederenvervoer bezighoudt, juichen we van harte toe. Keyrail kan hierin opgaan. Gaat de Staatssecretaris hiermee aan de slag? Een goede opvang en een goede plek van het goederenvervoer zijn zeer belangrijk om de groei van de havens van Rotterdam en Amsterdam te kunnen opvangen. De VVD staat voor een concurrerend goederenvervoer op het spoor. Één spoorstelsel en één veiligheidsstelsel met internationale aansluiting op de systemen in de buurlanden, oftewel een verbeterde interoperabiliteit met ERTMS (European Rail Traffic Management System). Dat bespaart heel veel kosten met extra locs voor de goederenvervoerders. Daarnaast moeten we bekijken hoe het beter kan. Waarom zijn er bijvoorbeeld twee machinisten nodig voor de grensovergang met Duitsland? Bij de verdere uitwerking van het Aanvalsplan Goederenvervoer verzoek ik de Staatssecretaris een level playing field te bewerkstelligen met de omringende landen. Er moeten dus geen verdergaande eisen aan Nederland dan aan Duitsland worden gesteld, want dan varen de schepen Rotterdam voorbij.

Wat het reizigersvervoer betreft, is de VVD voor openbaar vervoer dat bijdraagt aan de mobiliteit en daarmee de ontplooiingsmogelijkheden van mensen. Gezien de tijd sla ik even een stukje van de visie over. Er moet een redelijke balans zijn tussen de prijs voor de reiziger en de bijdrage van de belastingbetaler. De NS moet streven naar een hogere kostendekkendheid van het reizigersvervoer. Hiertoe behoort het streven naar een hogere omzet, bijvoorbeeld door meer betalende reizigers buiten de spits. Deze ambitie willen we terugzien in de LTSA.

In tegenstelling tot wat de heer Hoogland beweerde, bewijst liberalisering op het spoor dat het openbaar vervoer goedkoper, beter en efficiënter kan. In het Noorden bijvoorbeeld is de concessie van 12 miljoen euro naar 5 miljoen euro gegaan. Dat scheelt een hoop belastinggeld. Marktwerking heeft ons een hoop gebracht. In het regeerakkoord hebben we afgesproken dat het hoofdrailnet voor tien jaar door de NS wordt gedaan. Naast het hoofdrailnet besteden we al een behoorlijk aantal spoorlijnen aan, naast de twintig openbaarvervoerregio's. Met de aanwezigheid van meerdere vervoerders is het van belang dat er een level playing field is, en dat is er nu niet in Nederland. De NS is de grootste vervoerder en heeft

de stations om niet in gebruik. Dit brengt onevenwichtigheid mee. We zien dan ook uit naar het onderzoek naar de activiteiten van de stations. Om een level playing field te creëren, wil de VVD de stations afscheiden van de NS. We zijn benieuwd welke effecten uit het onderzoek naar voren komen.

Het boetesysteem noem ik puntsgewijs, omdat ik bijna door mijn spreektijd heen ben. Een boete heeft geen effect. Het is immers vestzakbroekzak, omdat de Staat voor 100% eigenaar van de NS is. De VVD vindt dat we de komende jaren de mogelijkheden van de Wet personenvervoer 2000 meer moeten benutten en bij wijze van sanctionering delen van de concessie moeten kunnen afknippen.

Ik kom helaas niet meer toe aan een paar zaken die positief opvallen. Die zal ik de Staatssecretaris buiten de vergadering nog laten weten. De VVD wil snel materieel op de hogesnelheidslijn (hsl) vanaf 220 km/u. Dat moge helder zijn.

De ACM (Autoriteit Consument & Markt) zou de aanbestedingen waarop de NS inschrijft, in de regio moeten checken op kruissubsidiëring en level playing field. Hoe denkt de Staatssecretaris hierover? Kan de ACM die rol vervullen?

Mijn laatste vraag betreft de elektrificatie van de spoorlijnen. De Maaslijn wordt binnenkort opnieuw aanbesteed. Hoe kan het Rijk samen met de drie verantwoordelijke provincies hieraan positief bijdragen, zodat voor de daaropvolgende concessie of lopende deze nieuwe concessie elektrificatie gerealiseerd kan worden? Hoe staat het met andere lijnen die om elektrificatie vragen, zoals Groningen-Leeuwarden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Mevrouw De Boer zei dat er nog veel uitgewerkt moet worden. Volgens mij begint dat door de PvdA en de VVD bij elkaar in één hok te zetten. Wie heeft er nu gelijk? De PvdA-woordvoerder besteedt driekwart van de spreektijd aan een oude discussie over marktwerking op het spoor. De VVD bejubelt de marktwerking op het spoor en noemt, terecht, ook de successen die ermee geboekt zijn. Hoe moet ik de LTSA uitleggen? Is dat het verhaal van de heer Hoogland of het verhaal van mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is helder hoe het CDA erover denkt. Doe uw voordeel ermee en sluit u vooral bij een van ons tweeën aan. Ik denk dat ik wel kan raden bij wie u zich aansluit, maar dat is een beetje flauw. We hebben in het regeerakkoord afgesproken dat we het hoofdrailnet voor tien jaar aan de NS gunnen, dus dat gaan we ook doen. We hebben allebei inderdaad een andere stip op de horizon. De VVD vindt dat liberalisering op het spoor ons veel heeft gebracht en dat standpunt draagt zij graag uit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dan kom ik bij de midterm review. Als het aan de heer Hoogland ligt, zal de NS tot in de eeuwigheid elke concessie krijgen, wat er ook gebeurt. Over deze politieke opvatting kun je van mening verschillen en dat doen we ook. Stel dat de NS de komende jaren op een aantal lijnen niet goed functioneert. Vindt de VVD dan dat er bij de tussenevaluatie de ruimte moet bestaan voor andere aanbieders om een beter aanbod te doen voor de reiziger? Die moet immers centraal staan. Vindt zij ook dat er niet nog hogere boetes gegeven moeten worden, zoals de PvdA doet en wat overigens allemaal broekzak-vestzak is? Staat de VVD hiervoor open?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Wat dacht de heer De Rouwe? Wij staan daar zeer zeker voor open. Natuurlijk zullen we bekijken hoe het gaat. Ik heb niet voor niets in mijn betoog aangegeven dat de Wet personenvervoer 2000 de mogelijkheid biedt om de concessie in zijn geheel of in delen in te trekken, als het niet goed gaat. Dit is een wettelijke mogelijkheid, die toegepast moet worden, als het zover is. Laten we hopen voor de reiziger

dat het niet zover komt, want dan is het kennelijk een puinhoop. We moeten er ook niet voor terugdeinzen om het te doen, omdat we het voor de reiziger zo goed mogelijk willen doen. De reiziger staat voorop. Als het ergens niet goed gaat, moeten we ingrijpen. Een boete heeft immers totaal geen zin.

De heer **Smaling** (SP): Dit verbaast mij altijd zo. Jullie van de VVD worden echt geboren met een marktwerkingsgen. Ik vraag me af waar dat precies zit en of er genetisch nog iets aan te manipuleren is. In dit dossier lijkt het er soms op dat jullie van de VVD de NS min of meer willen onteigenen. Op zich zijn we niet tegen aanbesteden. Dat is prima, als je daarmee efficiencywinst kunt behalen. Maar Veolia, Arriva etc. zijn staatsbedrijven. Syntus lag korte tijd na het winnen van de gunning in Oost-Nederland, in Zwolle en Arnhem, aan het infuus. Reizigers bij de regionale aanbieders hebben tariefstijgingen achter de kiezen, waar je u tegen zegt. Wat is het voordeel van de marktwerking in de ogen van mevrouw De Boer?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb één zinnetje van de heer Smaling onthouden, namelijk dat de regionale aanbesteding efficiency heeft gebracht. Hij erkent dus gelukkig ook de voordelen van het aanbesteden. Hij moet zich niet vergissen. Ik weet van welke bedrijven dit de dochters zijn. Dat zijn inderdaad Duitse en Franse staatsbedrijven. Omgekeerd is dat bij ons ook het geval. NS heeft bijvoorbeeld Abellio in het buitenland. In het buitenland doen wij net zo goed mee aan marktwerking op het spoor en dwingen we ook een hogere kwaliteit af.

De heer **Smaling** (SP): We hebben het over Nederland. Ik snap het punt van mevrouw De Boer. Als iemand bijna onder de kostprijs moet bieden om de concessie te winnen en vervolgens met forse tariefstijgingen moet proberen om min of meer quitte te spelen, zie ik dat niet als nettowinst voor de inwoner van de regio waar zo'n aanbieder gewonnen heeft.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ten eerste is de tariefstijging een afspraak tussen de regionale aanbestedende overheid en de vervoerder. Ten tweede zijn er twee betalende partijen. Er zijn dus twee smaken: of de reiziger betaalt, of de belastingbetaler betaalt. Meer smaken zijn er niet. Goedkoop aanbesteden is dus een zegen. Dat scheelt namelijk ongelooflijk veel geld. Ik noemde al een voorbeeld van een lijntje waarop eerst 12 miljoen werd bijgelegd en na aanbesteding 5 miljoen. Het is net wat de heer Smaling zegt. Aanbesteding leidt tot efficiency, dus tot lagere kosten, en bovendien tot een hogere kwaliteit voor de reiziger. Op deze lijntjes juicht de VVD het van harte toe. Je ziet inderdaad lagere kosten voor de belastingbetaler. Dit moet de heer Smaling toch ook aanspreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. De LTSA is op verzoek van de Kamer geschreven. Het is heel goed dat deze visie voor de toekomst er ligt. De keuzes zijn in grote lijnen vaak te billijken. Dat heb ik direct laten weten nadat de visie bekend was. Ik vraag me wel af hoe scherp de keuzes zijn en of ze consequent zijn. Hierop kom ik in mijn inbreng terug. Laat ik eerst iets zeggen over de governance of de aanpak. Het kabinet geeft aan dat er een scherpere sturing moet komen. Waarin vertaalt die scherpere sturing zich precies? Komen er overheidscommissarissen in de bedrijven van ProRail en NS? Of komt er meer ruimte voor de samenwerking? Dat is het voorstel van het CDA. In de raad van bestuur of directie van ProRail kan bijvoorbeeld meer plaats voor het goederenvervoer komen. Of misschien moet er bij de NS een aparte stoel voor de reizigers bijkomen, opdat deze hun belang kunnen controleren en kunnen meedenken. Graag krijg ik een reactie hierop.

Op 22 januari 2014 hadden we een AO over de samenloop en de omstandigheden binnen het spoor, met verschillende vervoerders. De Staatssecretaris noemde zichzelf toen een schooljuf die ze niet wilde zijn. Ik weet niet meer wat haar exacte woorden waren, maar ik hoorde haar verzuchting over het gedonder dat er toen was. Het CDA is ook niet voor een schooljuf, maar wel voor een marktmeester, los van het feit of deze een man of vrouwmoet zijn. We zien heel graag een versterkte rol van de ACM, ook ex ante, in het spoordossier waarin verschillende aanbieders, privaat of niet-privaat, gebruikmaken van het spoor. Krijgt het ACM alle bevoegdheden? Is er een grote rol voor een waakhond? En dan bedoel ik niet zozeer de overheid.

Ik zeg heel graag dat ProRail in de wereld concurreert met Zwitserland wat stiptheid en kwaliteit betreft. Natuurlijk zijn we allemaal heel alert en kritisch als er een inspectierapport komt, maar onze kwaliteit is best behoorlijk. Die is zelfs zo behoorlijk dat Zwitserse ingenieurs naar Nederland op werkbezoek komen. Dat zegt echt wel wat. Het inspectierapport van begin dit jaar was kritisch op een aantal punten. Een van de vragen was of we een goed integraal beeld van de staat van onderhoud hebben. Dat hebben we nog steeds niet. Is dat niet keihard nodig? Ik vraag de Staatssecretaris wanneer het er is.

Wat het goederenvervoer betreft, geef ik graag een compliment voor de in mijn ogen goede uitvoering van de motie-De Rouwe/Van Veldhoven, waarin gevraagd wordt om het goederenvervoer een serieuze plaats te geven.

De goederenvervoerders hebben zorgen, met name over het derde spoor Emmerik-Oberhausen dat in 2015 op de schop gaat. Ze hebben al berekend dat het hun veel geld gaat kosten, namelijk 25 miljoen per jaar. Staat dit op het netvlies van het kabinet? Dan bedoel ik ook het netvlies van Economische Zaken. Zitten we met elkaar om tafel om te bekijken op welke manier we hiermee moeten omgaan?

De visie is niet duidelijk over wat de NS in het buitenland mag doen. Abellio is inmiddels bijna groter dan de NS zelf. Mag Abellio verdere aanbestedingen in het buitenland doen, bijvoorbeeld in Scandinavië of Tsjechië? Wat moet ik precies verstaan onder «het moet aantoonbaar bijdragen aan het publieke belang»? Betreft dit ook de broodjeszaak in België, waarover de NS zo trots schreef in het jaarverslag van 2012? Ik wil graag een nadere visie van het kabinet hierop. Wat het CDA betreft, kan de NS prima in het buitenland actief zijn, maar de risico's moeten scherp in kaart zijn gebracht en de Minister van Financiën moet hierbij een stevige rol hebben.

Ook op regionale lijnen in Nederland moeten er meer mogelijkheden zijn voor concurrentie en competitie. Waarom? Omdat bij ons niet zozeer een bedrijf centraal staat, maar de reiziger. De reiziger is niet geïnteresseerd in het logo of de kleur van de trein. De reiziger is geïnteresseerd in het beste aanbod. Het kan soms heel goed zijn, en zelfs helpen, als meerdere partijen hun best doen om het beste aanbod neer te leggen. In 2019 zou een heroverweging moeten komen om te bezien of meerdere regionale lijnen, of andere lijnen dan het hoofdrailnet, aanbesteed kunnen worden. Het CDA denkt dat het uiteindelijk voor de reiziger heel goed is, als de overheid als concessieverlener eerst alle aanbiedingen op een rij zet en de beste eruit kiest.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik wil een gedachtenexperimentje doen met de heer De Rouwe. Stelt u zich eens voor dat u Europarlementariër bent voor het CDA. U zit in het Europees Parlement en u dient een voorstel in om ervoor te zorgen dat het juist mogelijk blijft om onderhandse concessies aan staatsbedrijven te doen. Dat heeft een Europarlementariër van uw partij namelijk gedaan. Het was een fantastisch amendement. Vervolgens zegt de heer De Rouwe hier dat het CDA meer marktwerking wil. Hij gaat daarmee helemaal contrair aan wat de Europarlementariër heeft gezegd.

Hoe is dat zo gekomen? Belt de heer De Rouwe haar nooit? Mailt hij nooit met haar? Hij zegt namelijk precies het tegenovergestelde.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is buitengewoon grappig hoe de PvdA probeert twee verschillende ideeën naast elkaar te leggen, terwijl de PvdA zelf volstrekt inconsequent is ten aanzien van marktwerking op het spoor. De PvdA-woordvoerder besteedt drie kwart van zijn spreektijd aan het afgeven daarop. Tegelijkertijd draait de PvdA niets terug van de regionale concessies in Nederland die al gegeven worden. Zij trekt gewoon haar keutel in. Hoe inconsequent kun je zijn?

Dan kom ik op het punt van het Europees Parlement en mijn collega's. Mijn collega's hebben duidelijk aangegeven dat marktwerking heel goed kan werken. De vraag is of je op Europees niveau moet afdwingen op welke manier een opdeling georganiseerd moet worden. Moet Europa bepalen of er een concessie onderhands gegeven moet worden? Europa zegt helemaal niets over de vraag of je dat moet doen en is van opvatting dat een land daarover zelf moet kunnen gaan. Die opvatting snap ik en billijk ik ook. Onze opvatting is dat we in Nederland meer moeten doen. Duitsland doet dit bijvoorbeeld al. In Duitsland wordt 45% van het spoor aanbesteed. In Nederland betreft het slechts 3%. Dat is een van de feiten. Onze opvatting is dat een land het zelf moet kunnen bepalen. Dat bepleiten we in Europa en in dit land.

De heer **Hoogland** (PvdA): Fair enough, subsidiariteit. Landen moeten zelf kunnen bepalen hoe ze het doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een heel consequente CDA.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het verbaast me dat de heer De Rouwe ingaat tegen zijn eigen partij en niet alleen tegen het Europees Parlement. Recentelijk is op een congres van het CDA een amendement aangenomen waarin in feite uitgesproken wordt dat verdere liberalisering op het spoor onwenselijk is. Ook daar gaat de heer De Rouwe tegenin. Op zich is dat niet erg, maar de heer De Rouwe had in zijn inbreng allerlei verwijten richting de PvdA. Dat mag, maar de inconsequentie ligt echt aan de zijde van de heer De Rouwe.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij dat ik de onduidelijkheid net kon wegnemen. Er werd gezegd: fair enough. Prima. We doen het bij dit punt ook. Mijn partij, mijn achterban, verzet zich tegen de liberalisering die we gekend hebben in Engeland. Die is daar in de beginjaren volstrekt doorgeslagen, doordat ook het spoor als zodanig geprivatiseerd werd. Daar zijn we tegen. De heer Hoogland zal van mij geen pleidooi horen dat ProRail moet privatiseren. Net als bij het water, op de weg en in de lucht is de overheid voor ons niet primair degene die de machinisten, piloten, binnenvaartschippers of truckchauffeurs moet leveren. Er is ruimte om via concessie en competitie te bekijken wat uiteindelijk het beste voor de reiziger is. Iedereen die met de mond belijdt dat de reiziger op een, twee of drie staat, maar vervolgens zegt dat maar één organisatie het aanbod krijgt, ongeacht of deze goed of slecht functioneert, spreekt met meel in de mond. Diegene dient twee goden en dat kan niet. Of de reiziger staat centraal, en het is van secundair belang wie daarvoor moet zorgen. Of de reiziger staat centraal, en slechts één organisatie moet daarvoor zorgen. Het verhaal dat slechts één organisatie het moet doen, is volstrekte flauwekul. Als het niet uitmaakt of die ene organisatie door het ijs zakt, kan de reiziger niet centraal staan. Daar spreek ik de PvdA op aan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik constateer dat er vooral lange, maar een beetje onduidelijke antwoorden komen. Mijn vervolgvraag is waarom de heer De Rouwe onze inzet op een subsidiariteitstoets niet heeft gesteund.

De PvdA zei, gesteund door een coalitie van mensen die voor en tegen marktwerking zijn, dat landen hierover zelf moesten kunnen gaan. Toen gaf de heer De Rouwe niet thuis en steunde hij deze uitspraak niet. Nu zegt hij dat het om die subsidiariteit gaat. Kortom, leg eens uit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat doe ik graag. We hebben de toets niet gesteund. Dat bleek niet nodig omdat het Europees Parlement een en ander zelf al deed, maar dit terzijde. We hebben de toets niet gesteund, omdat achter de toets die de PvdA wilde, maar één gedachte zat: geen competitie, geen marktwerking. Ik heb net aangegeven dat wij wel voordelen in marktwerking zien. Consequent als ik ben, ga ik dus niet mee in een verhaal dat het niet moet, terwijl ik er wel een onderdeelje uit licht. Dat verhaal heb ik toen al verteld en dat doe ik nu weer. Het is vrij bekend. Het is prima dat ik het nog een keer mag uitleggen, maar het is niet nieuw. Voorzitter. Een aantal woordvoerders heeft terecht al gevraagd om alstublieft met elektrificatie te beginnen. Begin met de Maaslijn, Groningen-Leeuwarden als tweede. Hoe staat het met de plannen? Gaan we de komende jaren inzetten op doorgaande verbindingen, zoals de NS wil, of gaan we bedienen op knooppunten, zoals de steden willen? Hoe zit het allemaal financieel? Dit kabinet bezuinigt miljarden en miljarden euro's op infra en heeft het budget voor PHS (Programma Hoogfrequent Spoor) en het MIRT-budget verminderd. Het voert geen indexatie van de inflatie door. Tegelijkertijd heeft het ontzettend veel ambities. De ambities steunen we, maar het is heel simpel: ambities lenen zich niet voor een lege portemonnee. Graag krijg ik een reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb even afgewacht tot de heer De Rouwe klaar was met zijn betoog. Ik heb de heer De Rouwe vorige week in allerlei media horen zeggen dat de portefeuille van mevrouw Mansveld op bepaalde onderdelen misschien naar de Minister van Financiën zou moeten. Is de heer De Rouwe dat nog steeds van mening? Hij uit zich wel op deze wijze in de media, maar niet in dit debat. Dat wil ik dus graag weten. Is het een vertrouwenskwesitie? Dat moeten we dan onmiddellijk uit de wereld hebben. Ik krijg graag antwoord op deze vragen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil die vragen dolgraag beantwoorden. Ik heb het ook niet in mijn betoog meegenomen, omdat ik wist dat mevrouw De Boer hierover zou beginnen. Nu gaat het niet af van mijn spreektekst. We hebben vertrouwen in de Staatssecretaris. Ons punt was en is heel simpel. De hsl is een heel kwetsbare lijn, waarbij de financiële gevolgen heel groot zijn. De NS vervangt de komende jaren heel veel treinen, zoals de stoptreinen, de sprinters en de intercity's, en uiteindelijk gaat er ooit hsl-materiaal in dit land rijden. We hebben met de Fyra gezien hoe ontzettend fout het kan gaan en hoe groot de gevolgen zijn. Dan is het helder dat Minister Dijsselbloem in dit parlement moet uitleggen wat de effecten zijn en wat het gedonder is. Onze stelling is heel simpel. Minister Dijsselbloem moet als eerste verantwoordelijk zijn en betrokken zijn bij de keuzes. Daarom moeten de hsl en de aanstaande aanschaf van een groot aantal series treinen ten principale onder directe verantwoordelijkheid van de Minister van Financiën vallen. Ik wil hierover een Kameruitspraak en kom met een motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is goed dat het vertrouwen in deze Staatssecretaris is uitgesproken. Dat is prettig voor het debat. Het voorstel vind ik een beetje curieus. Ik wacht het voorstel en de motie af. Het kabinet spreekt altijd met één mond. Volgens mij is de Minister van Financiën aandeelhouder en heeft hij op financieel terrein bepaalde bevoegdheden. Hij zit ook bij debatten, als het moet. Ik vind het een volslagen onbegrijpelijk voorstel. Ik laat het even hierbij.

De **voorzitter**: Dit is een constatering en geen vraag. De heer De Rouwe mag reageren, maar het hoeft niet.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op geen enkele manier heb ik wantrouwen uitgesproken. Dat dit door mijn collega, mevrouw De Boer, op tafel wordt geworpen, zegt misschien meer over het vertrouwen van de VVD in de Staatssecretaris dan over het vertrouwen van het CDA. Ik heb het op geen enkele manier ter discussie gesteld, niet in een publiek debat en niet hier. Het is prima dat het opgeworpen wordt, maar het kwam niet van ons. Het is fijn dat mevrouw De Boer ons voorstel even afwacht. Dan kan ze daarna misschien haar eindoordeel geven. Ik vraag haar om het nog eens goed te bekijken. Laat u niet leiden door personeelsproblemen in het kabinet, maar door de problemen op het spoor en de gevolgen daarvan. Dat is belangrijker dan een herindeling van portefeuilles.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Dit is een mooi onderwerp. Ik houd wel van visiedocumenten, want er zit altijd een hoop denkwerk in. Ik heb naar de documenten uitgezien. In sommige opzichten staan er zeker zinnige dingen in. Een algemene vraag is hoe dit document zich verhoudt tot het totale beeld van mobiliteit. Moeten we in Nederland almaar mobieler worden? Is het lot van Nederland dat het straks een en al mobiliteit is? Hoe verhoudt het programma zich tot de visie op het wegverkeer, de binnenvaart en het vliegverkeer, ook wat het goederenvervoer betreft? De Staatssecretaris wil van Lelystad naar Enschede kunnen vliegen en weer terug. Stel dat het traject Amsterdam-Utrecht klaar is en ERMTS is geïnstalleerd, kunnen de twee buitenste banen van de A2 er dan weer af? Dat is sowieso een interessante denkexercitie.

Het huwelijk tussen NS en ProRail is al heel lang een van de slechtste huwelijken die er bestaan. Het stamt uit de tijd dat we vonden dat alles gesplitst moest worden en dat splitsen de heilige graal was. De Eerste Kamer heeft een parlementair onderzoek gedaan waarin deze splitsing als voorbeeld wordt genoemd van het resultaat van jarenlange privatiseringen en verzelfstandigingen. Hoe staat de Staatssecretaris tegenover dat onderzoek van de Eerste Kamer, en met name wat daarin over de case NS-ProRail is geschreven? Is dat niet zodanig overtuigend dat we de optie om NS en ProRail weer in één holding te stoppen, nog eens moeten bekijken?

ProRail heeft de reiziger niet op het netvlies. In de buurt van Den Haag worden er wissels vervangen tijdens de spits. Er wordt beknipt op onderhoud tegen het einde van een concessieperiode. Het is nu meer wissels tegenover minder wissels. In die zin is het echt een drama. Kan de Staatssecretaris aangeven wat het scheelt in het aantal bestuurders, als we NS en ProRail weer in één holding onderbrengen? Hoeveel salaris zou dat schelen? Wat zou het betekenen voor al die machinisten, conducteurs en mensen die in het weekend in de kou met een hesje aan op het spoor staan vanwege werkzaamheden, of 's avonds laat op het station om al dan niet dronken cafégangsters veilig en wel de trein in te loodsen? Wat zou dat schelen? Daarnaast ben ik wel benieuwd.

Ik heb al een debatje met mevrouw De Boer over de aanbestedingen gehad. Wat is per saldo de echte winst van de aanbestedingen? Het blijft een beetje sappelen op stations waar de verschillende vervoerders samenkomen. Ik moest laatst naar Didam. Uiteindelijk bleek dat ik niet in- en uitgecheckt had, maar dat ik twee keer had ingecheckt in Arnhem, doordat ik door mijn landerigheid niet oplette bij de paaltjes. Ik denk dat veel meer mensen last hebben van dufheid, die mij overvalt als ik over een station dwaal. Dat is onhandig. Al die abonnementen op zo'n ov-chipkaart maken het ingewikkeld. Onderling verrekenen tussen vervoerders maakt het ingewikkeld. Kan de Staatssecretaris nog eens een goede appreciatie geven van de voors en tegens van de huidige marktsituatie? We krijgen bovendien het Vierde Spoorpakket nog. Daarvan zijn de



scherpe kantjes gelukkig een beetje af. Ik weet niet hoeveel kilometers die de NS straks niet meer mag rijden, als een en ander doorgaat. Je moet ook een paar pepernoten strooien, als je met zo'n lange LTSA komt. Zo'n presentatie moet omringd worden door een feestelijk gebeuren. Dé pepernoot voor sporend Nederland die op dit moment voor het grijpen ligt, is de Maaslijn. Tussen Roermond en Nijmegen is een buitengewoon hoog reizigersaanbod. We rijden daar met dieseltreinen. Het is enkelspoor. Het zit nu mee met de economie. We varen altijd blind op het Centraal Planbureau (CPB) dat een financieringstekort van 2,9% noemt. Eurostat zegt: nee, we gaan het bnp (bruto nationaal product) anders uitrekenen. Dan valt het ineens weer mee met de tekorten. Dan moet die 50 miljoen om deze elektrificatie snel uit te voeren toch te vinden zijn? Frank Boeijen zong ooit in een liedje «doe iets, van tederheid». Frank Boeijen woont in Nijmegen en heeft vast wel behoefte aan een geëlektrificeerde trein van Roermond naar Nijmegen. Luister nog eens naar dat liedje. Doe de provincies Limburg, Brabant en Gelderland een plezier en kom op met die cofinanciering, voordat ze vastzitten aan die concessieperiode.

«De reiziger op een, twee en drie» klinkt mooi, maar er moeten een paar concrete stappen worden gezet. Ik hoop dat ik de Staatssecretaris ervan heb kunnen overtuigen om het debat aan te gaan en een paar knopen door te hakken.

Ik heb nog twee puntjes van GroenLinks, omdat de woordvoerder er hier niet bij kan zijn vanwege een ander debat. GroenLinks is blij met de uitvoering van de motie over stopcontacten, maar in de LTSA wordt gesproken over de «zakelijke reiziger». GroenLinks is bang dat hiermee niet de reiziger in de tweede klasse bedoeld wordt. Is dat zo?

De ov-chipkaart blijft een punt van aandacht in verband met de privacy. GroenLinks is benieuwd naar de uitspraak van het Europese Hof over massaopslag van persoonlijke gegevens en naar de gevolgen ervan voor de ov-chipkaart.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De Lange Termijn Spooragenda gaat over «beter» en «meer». Natuurlijk willen we dat allemaal. «Beter» willen we al jaren. De laatste weken neemt het aantal wisselstoringen echter hand over hand toe. Met de LTSA wordt het «meer» op de lange baan geschoven, terwijl de treinen nu vol zitten. Hier en daar wil de NS zelfs de frequentie verlagen, zoals tussen Haarlem en Alkmaar, en tussen Dordrecht en Breda. Op dit soort verbindingen zou ook in de daluren vier keer per uur een trein moeten rijden. Waarom blijft er zelfs na het PHS maar twee keer per uur een intercity rijden op de overvolle corridor Utrecht-Zwolle?

De Staatssecretaris wil NS en ProRail strakker aansturen op publieke belangen en prestaties. Met welk resultaat is de Staatssecretaris tevreden? Het is mooi dat reizigers als tegenkracht en adviseur meer invloed krijgen op de NS. Ik mis echter de uitwerking hiervan. De Staatssecretaris wil gaan afrekenen op prestaties op probleemtrajecten. De ChristenUnie wil dat de prestaties voor alle trajecten openbaar worden.

De Staatssecretaris is duidelijk in haar boodschap dat de reiziger op plek een, twee en drie moet staan. Hoe gaat de Staatssecretaris hierop scherper sturen bij NS en ProRail? Er komen nadere analyses. Zijn deze wel op tijd voor de te verlenen concessies?

De ChristenUnie is blij dat er langzamerhand meer aandacht komt voor rechtstreekse verbindingen. Vooral nog lijken het vooral woorden, want op het kaartmateriaal zie ik enkele rechtstreekse verbindingen verdwijnen. Ik noem Nijmegen-Alkmaar en Den Haag-Venlo. Samenwerking tussen alle partijen op het spoor staat veel meer centraal. Betekent dit ook dat regionale treinen verder het hoofdrailnet op kunnen rijden, als er veel vraag is naar een rechtstreekse verbinding, bijvoorbeeld van Gorinchem naar Rotterdam of van Roermond naar Haelem? Betekent dit dat de NS

met intercity's over het regionale spoor kan gaan rijden, bijvoorbeeld tussen Lelystad en Enschede, en tussen Maastricht en Nijmegen? De ChristenUnie vindt dat we de discussie over het knippen van lijnen moeten stoppen. We moeten lijnen juist aan elkaar plakken. Zowel de NS als de regionale vervoerders moeten inschikken. Het is tijd voor een echt Netwerk Nederland zonder een gekunsteld onderscheid tussen hoofd-railnet en overige lijnen.

Het is mooi dat er wordt gekeken naar een duurzamere energievoorziening via 3 kV elektrificatie. Helaas blijft de LTSA hierover nog erg vaag. Er worden geen doelstellingen geformuleerd. Echte keuzes worden niet gemaakt en extra zaken mogen geen geld kosten. Waar moet de financiering vandaan komen?

Wat ik in deze spooragenda helemaal mis, is de regio. Provincies en steden roepen hard om nieuwe stations, snellere treinen en nieuwe spoorverbindingen, zoals Breda-Utrecht. Deze concrete voorstellen klinken de ChristenUnie als muziek in de oren, maar ze zijn allemaal zonder analyse weggelaten in de bijlage over regionale wensen. De Staatssecretaris stelt letterlijk dat er in beginsel geen nieuwe spoorlijnen bijkomen. Waarom zijn serieuze regionale wensen niet meegenomen in de uitwerking van NS en ProRail van de LTSA? Komt de Staatssecretaris nog voor de zomer met een besluit voor elektrificatie van de Maaslijn? Is de Staatssecretaris bereid bij te dragen als regio's 50% van de kosten voor elektrificatie op tafel leggen, ook voor de lijnen Groningen-Leeuwarden en Zevenaar-Winterswijk?

Ook de ambities voor grensoverschrijdende intercity's moeten hoger. Venlo-Düsseldorf wordt genoemd, maar waarom worden de intercity's tussen Heerlen en Aken en tussen Maastricht en Luik niet genoemd? Met een beperkt budget is een duidelijke koers van belang. In Zwitserland is in 1987 het project Bahn 2000 gestart. Dat project loopt nog steeds. Het doel was de reistijd tussen alle knooppunten maximaal 30 minuten te maken. Het budget was volgend. Als er te weinig budget was, werden maatregelen gefaseerd uitgevoerd. Zo konden in Zwitserland grote sprongen worden gemaakt. Zo'n visie zie ik helaas niet in onze spooragenda. Waar is, naast de visie voor de PHS-corridors, de visie voor de rest van de Randstad en voor Noord-, Oost- en Zuid-Nederland? Waar is de visie voor de regionale spoorlijnen?

Ik noem Zwitserland weer even. Daar is 220 km/u allang de norm. Wat is er gebeurd met de beloften van NS van nog geen jaar geleden om snelheidsverhoging naar Noord-Nederland te onderzoeken? De Hanzelijn is geschikt voor 200 km/u, maar er wordt alleen nog over 160 km/u gesproken. Hogere snelheden boven Zwolle worden al helemaal niet meer genoemd. Dit gebeurt ondanks meerdere Kamermoties waarin gevraagd wordt om hogere snelheden serieus te onderzoeken, en ondanks de komst van ERTMS en nieuwe intercity's waardoor hogere snelheden tot 200 km/u of soms zelfs 230 km/u mogelijk worden.

De ChristenUnie vindt dat de Lange Termijn Spooragenda te veel een Korte Termijn Spooragenda is geworden. Met de hogere snelheden zouden Enschede, Vlissingen, Maastricht en Groningen zeker een kwartier dichterbij de Randstad komen te liggen. Ik daag de Staatssecretaris uit dit als doel te stellen.

Ik heb een heel rondje Nederland gemaakt. Ik zoom nu in op het plaatsje Winterswijk. Ik ben opgeschrikt door de berichten uit Winterswijk. Er waren dit jaar al twee doden bij een onbewaakte spoorwegovergang. Er zijn nog 110 onbewaakte spoorwegovergangen in ons land. Het kost 50 miljoen om ze allemaal te bewaken. Waarom staat een aanpak van deze onbewaakte spoorwegovergangen niet in de LTSA?

De vergadering wordt van 17.01 uur tot 17.16 uur geschorst.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Vandaag spreken we over de LTSA. De Kamer heeft hiertoe de aanzet gegeven met de aanbevelingen van de commissie-Kuiken. Ik verwijs ook naar de LTSA waarover we vorig jaar hebben gesproken. Nu kunnen we eindelijk met elkaar hierover in debat en dat is belangrijk.

Ik heb de afgelopen maanden heel veel gesprekken gevoerd over de LTSA en gedebatteerd met de verschillende spelers in het openbaar vervoer. Dan moet de commissie denken aan decentrale overheden, ProRail en de NS, maar ook aan Arriva, Veolia, Connexxion en Syntus, de reizigersorganisaties en de goederenpartijen. Ik heb één ding geconstateerd. Het traject van de regionale tafels en de landsdelige tafel, waarin we met alle betrokken partijen de problemen uit de regio bespreken, moet ingeburgerd raken binnen de spoorwereld. Iemand suggereerde regionale plannen. Ik zet daar mijn vraagtekens bij. Ik vind het namelijk heel belangrijk dat die regionale tafels transparant zijn en dat er andere tafels bij kunnen aansluiten.

In de afgelopen maanden heb ik bewerkstelligd dat bij gesprekken over goederenvervoer in Oost-Nederland, ook Midden-Nederland, Amsterdam, Haven Amsterdam en Zuidwest-Nederland aansluiten. Waarom? Als men in het Oosten drukt, ervaart men dat ook in de haven van Rotterdam. Die regionale tafels en landsdelige tafel, open en transparant, met alle partijen inclusief de goederenvervoerders, zijn heel waardevol geweest in het traject om tot deze spooragenda te komen. Deze werkwijze sta ik vanaf nu dan ook voor. Aangezien deze werkwijze goed bevallen is, denk ik dat die in de toekomst resultaat zal geven. Het spoor is immers geen rocket science, maar een zeer complexe puzzel waarbij we elke keer vraagstukken tegen elkaar wegzetten.

Een aantal mensen, onder wie mevrouw Dik-Faber, vroeg iets over de rechtstreeksheid. Een van de situaties die we de komende tijd moeten oplossen, is de wens van de rechtstreeksheid van de noordelijke of zuidelijke provincies versus de wens van spits-dalverschillen in de Randstad en de aansluiting van alle lijnen op de regionale vervoerders. Dat zijn complexe vraagstukken, die we tegen elkaar moeten aanzetten. Ik heb gezien dat de vervoerders, de Randstadvertegenwoordigers en de vertegenwoordigers uit de regio precies deze discussie aangingen bij de landsdelige tafel. Dan ontstaat er wederzijds begrip en kan men tot zeer creatieve oplossingen komen. We zeggen niet meer stellig dat het het ene of het andere model is. Nee, we willen met de LTSA komen tot optimalisatie van het hele spoor in Nederland.

Gisteren heb ik de eer gehad om mee te mogen rijden op de Maaslijn. Ik mocht bij de machinist zitten. Ik heb gezien dat de Maaslijn deels enkelsporig is. Ik heb samen met de gedeputeerde, de heer Van der Broeck, gezien wat er mogelijk en onmogelijk is. Ik kom straks nog terug op de Maaslijn. We moeten ons realiseren dat in zo'n regio van deur tot deur gereisd wordt. Dat kunnen we niet vanuit de Kamer regelen. Dat zal in de regio's moeten gebeuren, waar de NS en de andere vervoerders met bus, tram of metro de verbinding moeten zoeken om die van-deur-tot-deurstap te kunnen maken. Wat ligt er dan hier? Hier ligt de aanzet voor de visie om te organiseren dat die van-deur-tot-deurreis mogelijk wordt. We moeten in dat model gaan denken. We leven in een complex land, niet alleen wat het spoor betreft. De heer Smaling vroeg hoe het spoor zich verhoudt tot de gehele modaliteit. Het moet in samenhang gebeuren. Uiteindelijk willen we alle mogelijkheden, de binnenvaart, de weg en het spoor, optimaal benutten zodat we de reiziger continu een reis kunnen bieden die het best past bij zijn reisbestemming.

Ik ben al helemaal in mijn betoog geraakt, maar ik zal nog even aangeven welke blokjes ik hanteer. Dat zijn de inleiding, de ordening, de sturing, goederenvervoer en overig. Bij overig komt dan echt de Maaslijn voorbij.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dit geeft mij de gelegenheid om tegen de woordvoerders te zeggen dat ze gebruik kunnen maken van een tweetal interrupties.

Staatssecretaris **Mansveld**: Sommigen denken misschien: nou, dit is het dan. Tegen hen zeg ik: dat is niet zo, dit is het begin. Als ik vroeger een diploma had gehaald, zei mijn moeder altijd: kind, denk niet dat dit het einde is; dit is een nieuw begin. We leggen een begin neer, een basis van waaruit we verder kijken. We hebben als eerste de inhoud bekeken. Wat willen we inhoudelijk bereiken? Hoe kunnen we het aansturen?

Vervolgens hebben we de slotvraag gesteld of er iets in de ordening moest veranderen om beter te kunnen sturen en of dit een positieve invloed heeft op de inhoud. Mijn antwoord hierop is nee, maar ik kom er zo nog op terug.

Wat de uitvoeringsagenda betreft, was ik zeer geïntrigeerd door het betoog van mevrouw Dik-Faber, die een rondje Nederland deed. Volgens mij weet ze precies waar iedere lijn ligt en heeft ze er zelf op gereden.

Nee, de regio's zijn niet weggestopt in de bijlage. In de bijlage staat precies wat de regio's hebben ingebracht en waar volgens hen optimalisatie moet plaatsvinden in het kader van een breder verhaal.

Over de middelen heb ik weleens gezegd dat we bij een eerste termijn MIRT ongeveer 7 miljard verder zijn, als we daarin de oplossingen in Oost-Nederland meenemen. Het gaat erom dat we de ambitie en de manier waarop we dit alles optimaliseren met zijn allen vaststellen. In het verleden dacht iedereen een beetje in zijn eigen groef. Het is de bedoeling dat we allemaal in dezelfde groeve gaan staan.

Tegen mevrouw Van Veldhoven zeg ik dat het geen rocket science is. Het schip hoeft geen 90 graden van koers te veranderen. We moeten het schip zover van koers halen dat we in de goede haven aankomen. Dat betekent een optimaal spoor, met alle partijen in samenwerking. Als we daarin orderingsvraagstukken benoemen of een andere ordening willen aanbrengen, leidt dat ontzettend af van de inhoud. We houden hetzelfde aantal partijen, maar zijn alleen bezig met de ordening en niet met de inhoud. De afgelopen maanden ben ik heel enthousiast geworden om op deze wijze verder te werken aan de LTSA. We hebben partijen weten te enthousiasmeren. We hebben partijen bij elkaar gebracht die niet van nature dingen samen wilden doen. Dat is de winst, want uiteindelijk kan het maar op één manier, namelijk samen. Er moet naar een Netwerk Nederland toegewerkt worden waar de belangen van de reiziger en de verlader vooropstaan en de van-deur-tot-deurreis wordt gegarandeerd. Het betreft ook de van-deur-tot-deurreis van de verlader, want die moet zijn product uiteindelijk bij de eindbestemming zien te krijgen.

Er is veel gezegd over decentralisatie. De keuze is gemaakt dat het hoofdrailnet de ruggengraat van het netwerk is. Het hoofdrailnet wordt onderhands gegund aan de Nederlandse Spoorwegen voor de periode van 2015 tot 2025. Hiermee kan de Kamer het wel of niet eens zijn. Dat laat ik aan de Kamer. Deze keuze is echter gemaakt en zal op deze manier gestand worden gedaan. Het hoofdrailnet moet verbonden worden aan regionale lijnen. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft hiertoe een voorstel gedaan. Het uitgebrachte rapport heet Aansluiten en versterken. Dit is de kracht van het traject geweest. De NS en ProRail hebben een stuk neergelegd en FMN heeft daar een stuk naast gelegd. Die moeten met elkaar verbonden worden. Ook de Randstad heeft een stuk geschreven over de invulling in die regio. Onze taak voor de komende tijd is om te bezien hoe we een en ander op dusdanige wijze kunnen optimaliseren dat we een spoor krijgen waar mensen bewonderend naar kijken en waar ze naartoe komen. De Zwitsers komen veel naar Nederland om te bekijken op welke manier het werk in Nederland wordt gedaan. Ik was erg blij met de opmerking van de heer De Rouwe over de dingen die

ProRail wel goed doet, los van de punten waarop we kritiek hebben en die anders kunnen. In Nederland wordt gekeken naar de kwaliteit. In antwoord op een vraag van de ChristenUnie merk ik op dat de wensen van de regio zijn meegenomen en in de bijlage zijn opgenomen. Ze zijn dus specifiek onderdeel van de uitvoeringsagenda. Er moeten goede aansluitingen zijn op spoor, bus, tram, metro en fiets, onderling en op elkaar. Deze zullen we verder bekijken.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de inzet op internationaal niveau. Ik heb mogen spreken op een congres over internationale spoorcorridors. Ik had me nooit gerealiseerd hoe assertief en actief Nederland is en hoe men kijkt naar de inzet van Nederland op de internationale corridors, zeker in relatie tot de haven en het goederenvervoer. Het is belangrijk dat we de internationale netwerken steeds beter met elkaar verbinden, in samenwerking met buitenlandse overheden en vervoerders. Dat kan bijvoorbeeld door nationale treinen door te laten rijden naar het eerste ov-knooppunt over de grens, zoals het toekomstvast verbinden van Groningen met Oldenburg, Hengelo met Rhein en Osnabrück, Enschede met Münster en Dortmund. Zo zijn er meerdere voorbeelden te noemen.

Zoals ik al zei, ben ik gisteren een groot deel van de dag in Limburg geweest. Je hoort hoe grensoverschrijdend daar gedacht wordt. 80% van de leerlingen op de hogeschool in Venlo spreekt Duits en komt uit Duitsland. Dan zie je dat die transportverbindingen voor reizigers en goederen heel belangrijk zijn. Het vervoer van de internationale reiziger wordt verbeterd. Ik durf te zeggen dat dit het vervoer betreft van de regionale reiziger. De grensregio's worden steeds meer met elkaar verbonden, terwijl de landsgrenzen binnen die regio's verdwijnen. Ik zet in op de ruggengraat van zeer snelle internationale verbindingen naar Antwerpen, Brussel, Parijs, Londen, Düsseldorf en Frankfurt. Daarnaast wordt in Europees verband gewerkt aan het realiseren van een netwerk van interoperabele corridors die de economische centra van de lidstaten met elkaar verbinden.

Mevrouw Van Veldhoven heeft het over een EU-reisplanner. Die is eigenlijk heel logisch. Ik zag hem vlak voor het AO voorbijkomen. Als men een reis wil boeken van Amsterdam naar Milaan, of als men gewoon de grens over wil van Eindhoven naar Aken, hoe gaat men dat dan doen? Het is een heel goed idee. We hebben de stap gezet met betrekking tot open data. Op Europees niveau bestaan technische regels voor het uitwisselen van deze data om boekingen van internationale tickets voor personenvervoer te regelen. Eind 2013 zijn deze gewijzigd. Ik zal de Kamer voor het zomerreces informeren over de vervolgstappen. Ik zal dan aangeven welke partijen binnen Nederland hierbij betrokken zijn en hoe we een en ander verder kunnen dragen. Ondernemers kunnen dan met deze data een mooie app ontwikkelen. Toen mevrouw Van Veldhoven het noemde, zag ik het verband. Het zijn heel logische stappen die we moeten zetten om drempels weg te nemen, al is het maar binnen de regio's die deels rechtstreeks verbonden zijn met de regio's over de grens. Dit is bijvoorbeeld de kracht van Limburg.

Over de ordening is een aantal vragen gesteld. De heer Smaling vroeg zich af of we de NS en ProRail toch niet moeten samenvoegen. We hebben breed gekeken naar ordeningsmogelijkheden en ons afgevraagd of samenvoegen iets zou toevoegen. Indien de NS en ProRail in één organisatie komen, wordt bijvoorbeeld de capaciteitsverdeling van ProRail ingewikkeld. De vraag is dan hoe onafhankelijk de verdeling is en of we de capaciteitsverdeling niet buiten die organisatie moeten plaatsen. We hebben al gezegd dat we dat niet moeten willen. Het is niet de bedoeling dat we eerst organisaties bij elkaar voegen en er daarna delen van af moeten knippen, omdat volgens de ACM een aantal zaken absoluut onafhankelijk moet gebeuren. De samenwerking met andere vervoerders mag geen gevaar lopen. Bovendien zullen tegenstellingen tussen

infrastructuur en vervoersbelang binnen het bedrijf uitgevochten worden, buiten het zicht van de overheid. Als we de plussen en minnen tegen elkaar wegzetten, is het geen optie. Een majeur aantal medewerkers zit in een reorganisatie, meer dan 30.000 bij de NS en 4.000 bij ProRail. Dit leidt af van de verbeteringen die nodig zijn.

Vanochtend heb ik gesproken met alle vakbonden op het spoor. Wat uiteindelijk nodig is, is samenwerking. We moeten ervoor zorgen dat dezelfde doelen voor alle organisaties in beeld zijn en dat er via overleg op dezelfde doelen gestuurd wordt. We moeten ervoor waken dat men de samenwerking ontloopt door geen deel uit te maken van regionale tafels. Men moet hierover open en transparant praten en het agenderen. Die weg moeten we gaan. Welke ordeningswijziging dan ook voegt hieraan voor mij niets toe. Over de verbinding tussen NS en ProRail heb ik wel gezegd dat NS de grootste vervoerder op ons spoor is en dat het dus ontzettend belangrijk is dat beide organisaties laten zien hoe ze gaan samenwerken. Die opdracht heb ik gegeven. Ik verwacht voor 1 oktober een uitwerking hiervan, die ik met de Kamer zal delen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het zou jammer zijn als we de discussie over de aansturing platleggen door steeds te zeggen dat het gaat om een grote herordening die heel veel onrust zou veroorzaken. Er zijn heel veel andere mogelijkheden dan een grootschalige herordening die alles zou stilzetten.

We spreken op twee niveaus over de ordening. Het eerste niveau betreft die van-deur-tot-deurreis, waarvan mijn fractie een groot voorstander is. De regionale tafels zijn een goed idee, maar wie heeft de doorzettingsmacht? We hebben het over steden, mogelijke metropoolregio's, provincies en het Rijk. Deze hebben allemaal hun verantwoordelijkheid. Hoe zorgen we ervoor dat die samenwerking er komt? Wie heeft uiteindelijk de doorzettingsmacht om te zeggen: dit is wat in het belang is van de reiziger?

Het tweede niveau betreft natuurlijk NS en ProRail. Daarvoor geldt de vraag over de escalatieladder, die ik concreet gesteld hebt. Is de escalatieladder voor ons de manier waarop die samenwerking vorm krijgt? In the end of the day, als we er echt niet uitkomen, sta ik er dan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet dat ik vooruitloop op een deel van mijn beantwoording. Juist over het escalatiemodel van de regionale tafels heb ik een discussie met de decentrale overheden gevoerd. Hoe lijnen we als overheden op, als in het veld het werk niet gaat zoals we willen? Hoe zorgen we – dat wil zeggen de decentrale overheid en het Rijk – dat we dan niet tegen elkaar werken, maar de geleidingen sluiten omdat we samen sturen middels de concessies? We hebben gezegd dat we dat escalatiemodel moeten uitwerken. Op nadrukkelijk verzoek van Gedeputeerde Staten en het IPO moeten we goed naar dat model kijken. Als we gezamenlijk aansturen en op het juiste moment sancties uitoefenen, is er geen mogelijkheid om een andere weg te gaan.

Een belangrijk instrument hiervoor zijn de concessies. De Kamer ontvangt de concessies uiterlijk volgende week. Ik hoop zelfs dat het nog deze week lukt. Over de concessies heb ik zeer nadrukkelijk aan de voorkant gesproken met de decentrale overheden. Ik heb gevraagd: hoe kijkt u naar onze concessies en hoe ziet u in dat licht uw eigen concessie en hoe zie ik die?

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of die samenwerking in alle concessies op dezelfde wijze verwerkt kan worden. Dat willen we precies gaan doen. Men kan er allerlei bewoordingen aan geven. Als we die stappen zetten, zetten we ook structurele stappen. Het is echter niet eenvoudig om dat van de ene op de andere dag te doen. Concessies hebben looptijden. Het is belangrijk dat iedereen het democratische proces afhandelt. Een decentrale overheid heeft zijn eigen Provinciale

Staten. Als we dit traject doorlopen en consequent uitvoeren, wordt het verankerd in ons gedrag en in de manier waarop we met elkaar omgaan, zowel in de concessies als in het escalatiemodel. Ook bij NS en ProRail is het belangrijk dat iedere keer van tevoren duidelijk is op welke manier we escaleren. Ik kijk bijvoorbeeld naar de manier waarop de communicatie en investeringen tussen NS en ProRail het afgelopen anderhalf jaar met OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) is gegaan. Het geheel verdient geen schoonheidsprijs. Het is belangrijk dat duidelijk is dat er soms verschillende belangen zijn, dat die op tafel komen en transparant zijn en dat NS en ProRail gezamenlijk investeringen moeten indienen. Dit betekent ook dat het objectief bekeken moet kunnen worden. Daarom stel ik een onafhankelijke investeringscommissie voor om dit te bekijken en mij te adviseren. Een en ander is niet meer vrijblijvend, als we een stap vooruit willen zetten op het spoor in Nederland zoals het er nu bij ligt. En het ligt er echt goed bij. Als het voor 90% of 95% goed gaat, zijn we geneigd om ons te focussen op de 5% die niet goed gaat en die vervolgens tot 100% te maken. Nee, het gaat goed. We hebben een goed spoor liggen. We hebben een grote vervoerder die we de concessie gunnen, en we hebben regionale vervoerders die het ook goed doen. Met de partijen die het goed doen, willen we het beter gaan doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Laat ik zeggen dat bij mij het glas sowieso altijd halfvol is. Ik deel graag de analyse van de Staatssecretaris dat we het goed hebben, maar dat we het met elkaar nog beter willen hebben. Ik hoor van de Staatssecretaris dat er een apart escalatiemodel voor de van-deur-tot-deurplannen komt. Dat is goed. We wachten het af. Over de investeringscommissie maakte de Staatssecretaris een interessante opmerking. Ze zei dat die investeringscommissie er komt en het dus niet langer vrijblijvend is. Hoe bindend wordt het advies van de investeringscommissie? Hoe moet ik dat zien?

Staatssecretaris **Mansveld**: De investeringscommissie adviseert mij en ik neem het besluit.

De heer **Smaling** (SP): Ik luister goed naar de Staatssecretaris, maar ik vraag me toch af wat ze voorstaat met betrekking tot NS en ProRail. In hoeverre is er een verschil met wat we achter de rug hebben? We hebben een fijnmazig spoor en het gaat heel vaak goed. Men zal mij niet gauw horen klagen, maar het gaat gewoon ook heel vaak fout. In mijn termijn heb ik het voorbeeld gegeven van die wissels die middenin de spits moeten worden vervangen. Een ander voorbeeld is de lompe manier waarop gecommuniceerd wordt dat Utrecht, Den Bosch en Schiphol dit jaar meerdere weken onbereikbaar zijn. De communicatie is in ieder geval heel lomp en dat geeft vaak het idee dat er niet wordt gecommuniceerd. Nu zegt de Staatssecretaris: ja, een betere samenwerking. Wat is het afrekenbare in de nieuwe spooragenda op basis waarvan we kunnen zeggen of we er wel of geen genoeg mee nemen? De Staatssecretaris moet zich niet alleen achter de ACM verschuilen. Een en ander hoeft goddank niet van Europa. Andere landen hebben de zaak wel in één holding, dus dat kan geen argument zijn.

De **voorzitter**: Als ik uw vragen beluister, loopt u nu ook weer niet heel landerig op de stations rond.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb helemaal geen beeld bij de landerigheid van de heer Smaling, maar daarover moeten we het misschien een keer buiten de vergadering hebben. Wat wordt er anders? Het gaat om gelijkgerichtheid in concessies. De concessies van de afgelopen tien jaar hebben geen gelijkgerichtheid gehad. Het is logisch dat organisaties dan op zoek gaan naar hun eigen doel en dat proberen te verwezenlijken.

Het is belangrijk dat we gelijke doelen hebben. Dat geldt niet alleen voor ProRail en NS – die doelen ga ik in een concessie vastleggen – maar ook voor andere vervoerders. Deze lijn hanteren we naar de decentrale overheden, om ervoor te zorgen dat binnen die concessies ook deze koers gevolgd wordt.

Wat gaat er verder anders? De heer Smaling noemde Schiphol. Daar hebben we een programma opgezet. We hebben een aantal partijen bij elkaar gebracht inzake Schiphol. Dat zijn niet alleen ProRail en de gedeputeerde geweest, maar ook de wethouder en de KLM. We hebben er breed die partijen bij betrokken die last hebben van de Schipholproblematiek. Ik noem als voorbeeld de tunnel waar vaak hinder is van wat ik altijd noem de «Hello Kitty-ballonnen», die in brand vliegen. Het is belangrijk om aan de partijen te laten zien dat ze samen iets doen en wat het verwachtingspatroon van de ander is. In dit geval hebben de KLM en Schiphol er veel belang bij dat de treinen kunnen blijven rijden. In die treinen zitten immers de passagiers die de vliegtuigen instappen. Daarom is het belangrijk dat we in programma's denken en dat dit niet in de concessie staat. We zetten het in programma's waarvoor we de betrokkenen verantwoordelijk maken, in dit geval de NS en ProRail, gestut door een aantal partijen die kunnen bijdragen aan een oplossing, zoals in dit geval de KLM. Dit zijn andere werkwijzen om te komen waar we willen. Dit zijn integrale oplossingen. Ik heb zelf een enorme hekel aan het woord «integraal», maar uiteindelijk is het wel belangrijk dat we vanuit zo veel mogelijk invalshoeken tot de oplossing van een probleem komen. We zijn gewend om in een heel complexe omgeving puzzels op te lossen betreffende stations, emplacementen, Schiphol, of waar men ook maar naar kijkt.

Ik ben twee weken geleden in Brazilië geweest. Daar zijn de mensen verbijsterd over wat we kunnen. We zijn er goed in om op een klein oppervlak modaliteiten en functies samen te voegen en op zoek te gaan naar de spanning om problemen maximaal op te lossen. Dit moet beter. Het moet door gelijkgerichtheid, door het samen te doen en door ervoor te zorgen dat we dit niet alleen in concessies met KPI's (key performance indicators) (prestatie-indicatoren) zetten, maar ook in programma's waarin we de problemen gewoon oplossen.

De heer **Smaling** (SP): Ik vind het altijd zo moeilijk. Ik mag de Staatssecretaris graag, dus ik geef haar graag gelijk. Maar ik zie dan toch weer van die tafels voor me met allemaal mensen, die bobo's en de usual suspects, die gezamenlijk van alles en nog wat verzinnen. Het gaat mij bijvoorbeeld om het feit dat de stations van Utrecht en Den Bosch wekenlang onbereikbaar zijn en dat de mensen hiervoor niet gecompenseerd worden, terwijl ze wel de kosten van hun ov-kaart betalen. Wat Schiphol betreft, moet je op een gegeven moment de vraag stellen of zo'n grote luchthaven wel goed op het station is aangesloten. Daarbij kun je vraagtekens zetten. Ik kan me voorstellen dat Schiphol liever zou zien dat het aanbod van spoorverbindingen vanaf Schiphol naar elders in Europa uitgebreider is. Dat is een heel andere discussie dan de vraag die ik nu stel over de manier waarop de NS en ProRail beter kunnen samenwerken.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Smaling noemt als voorbeelden Utrecht en Den Bosch. Daar vinden megaverbouwingen plaats. Ik stel voor dat ik met de Kamercommissie, of in ieder geval met de heer Smaling, ga kijken wat het resultaat straks is in Utrecht en Den Bosch en welke problemen er dan zijn opgelost. De problemen gingen namelijk veel verder dan Utrecht en Den Bosch, en het oplossen ervan heeft effect op het hele netwerk in Nederland met betrekking tot flexibiliteit en het bereiken van onze gezamenlijke doelen. Deze uitnodiging leg ik graag voor de heer Smaling neer.



De **voorzitter**: Ik zou de heer Smaling bijna vragen om te reageren. Hij zei net echter zelf dat hij de Staatssecretaris zo aardig vindt, dus ik neem aan dat het wel vanzelf gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Smaling heeft gevraagd naar het rapport van de Eerste Kamer in relatie tot het samenvoegen van NS en ProRail. Zoals ik al gezegd heb, is daarnaar gekeken. Ik heb net de argumenten gegeven waarom we daartoe niet zijn overgegaan. De heer Smaling stelt tussendoor nog de vraag wat het scheelt aan bestuurders, als we de NS en ProRail laten fuseren. Als ik kijk naar de twee organisaties en naar de keuze die we nu hebben gemaakt, is het wat mij betreft niet aan de orde. Het is een hypothetische vraag die niet van toepassing is.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe de reiziger erbij gebaat is, als er maar één aanbieder is en de NS niet eerlijk kan meedingen. Naast de NS zijn er meerdere aanbieders van spoorvervoer. De NS dingt mee ingeval er samenloop is met het hoofdrailnet. Dat past bij de focus op het hoofdrailnet die we van de NS willen. Ik zet me in voor een level playing field. We hebben eerder gedebatteerd over de informatie bij aanbestedingen. Het is belangrijk dat iedereen over gelijke informatie beschikt. De herschikkingsrichtlijn zal zo geïmplementeerd worden dat er voor een maximaal level playing field wordt gegaan.

De heer De Rouwe stelde de vraag of er ruimte is om mee te dingen naar buitenlandse vervoersconcessies. De Europese Commissie stuurt aan op een opening van de nationale markt. De manier waarop dit allemaal gaat, is best beweeglijk. Er is een voorstel, er is een Europees Parlement, er komen verkiezingen. Het is nog een vrij duister verhaal, in die zin dat onduidelijk is hoe de zaken verder zullen gaan. De commissie weet dat ik er met een opdracht en een gele kaart van de Kamer negatief tegenover sta. Er blijft natuurlijk een kans dat verplichte aanbestedingen van delen of het gehele nationale personenvervoer door Europa worden opgelegd. Daarom behoudt de NS ruimte om mee te dingen naar buitenlandse spoorvervoerconcessies, om haar kennis en vaardigheden op het gebied van buitenlandse aanbestedingen te behouden. De aandeelhouder oordeelt conform de nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid, bekend bij de Kamer, over biedingen van NS-dochter Abellio op buitenlandse vervoersconcessies. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat de aandeelhouder moet toetsen of er geen risico's genomen worden en of er geen risico is voor het hoofdrailnet. De rol die de heer De Rouwe de aandeelhouder toedicht, neemt deze ook op zich.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik zag wat teksten langskomen als: schoenmaker, blijf bij je leest, richt u op het hoofdrailnet. De vraag is of er richting de NS, richting Abellio, vanuit de aandeelhouder een koerswijziging is voorgesteld ten opzichte van de afgelopen jaren. Ik spreek de Staatssecretaris erop aan omdat ze hier ook namens de aandeelhouder spreekt. De afgelopen jaren is Abellio heel fors gegroeid. Kan Abellio blijven doorgroeien? Kan Abellio naar Scandinavië? Kan het andere dingen erbij gaan doen? Kan het nog meer broodjeszaken openen in België, dat geen concessies heeft? Hoe moeten we dat precies zien?

Staatssecretaris **Mansveld**: De afspraak tussen de aandeelhouder en de NS is dat ernaar gekeken wordt. De afspraak is ook dat er altijd overleg plaatsvindt met de aandeelhouder. Welke criteria de aandeelhouder hierbij hanteert, is mij niet bekend. Deze staan ook niet in de LTSA, maar er zal terughoudend naar gekeken worden. Kennis en vaardigheden worden belangrijk gevonden. Die afspraken zijn gemaakt. Hoe hieraan invulling wordt gegeven door de aandeelhouder en de NS, laat ik aan hen over.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is natuurlijk heel marginaal. Het moet terughoudend zijn. Er moet wel een belang zijn. Wat een en ander precies is, staat nergens. Is het niet beter als het kabinet eens een visie schrijft over de vraag wat zijn rol moet zijn? De CDA vindt dat de NS ruimte moet krijgen om in het buitenland mee te kunnen doen, zoals er in Nederland ruimte voor andere vervoerders moet zijn om mee te doen. Waarom? Omdat je met meerdere aanbieders beter kunt bekijken wat het beste aanbod voor de reiziger is. We kunnen hier wel zeggen dat het zonder risico is, maar een aanbesteding kent altijd risico's. Wat zijn de randvoorwaarden? Wat zijn de bandbreedtes? Wat is de strategische keuze van wel of niet? Kan het kabinet met een visie naar het parlement komen zodat we daarover breder kunnen spreken? Abellio is in Nederland intussen groter dan NS Reizigers.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het net al gezegd. Er zal selectief en terughoudend gekeken worden. Dat is een rol van de aandeelhouder. Het is belangrijk dat de rollen van het NS-aandeelhouderschap en het concessieverlenerhouderschap gescheiden blijven. De richtlijn daarvoor is de nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid. Hierin zijn de kaders gegeven. Ik verwijs de heer De Rouwe dan ook daarnaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn concrete vraag was of er een aparte visie kan komen, omdat er in die nota maar twee regels over staan. Deze hebben we net besproken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb net de contouren en de kaders aangegeven van het aanbestedingsbeleid dat bij de NS gevoerd wordt. Het is in die zin een koerswijziging dat het woord «terughoudend» en de mate van betrokkenheid van de aandeelhouder bij aanbestedingen gewijzigd zijn. Binnen dit kader gebeurt het. Deze koers wordt door de Minister van Financiën ingezet.

De vraag van de heer Smaling wat per saldo de winst van de decentrale aanbestedingen is, is deels een retorische vraag, maar ik zal hem wel beantwoorden. We zien natuurlijk de effecten van een aantal aanbestedingen. Er zijn meerdere frequentieverhogingen gerealiseerd. Er is door veel regionale vervoerders nieuw materieel ingezet. Er is goed ingespeeld op de wensen van de reiziger in de regio.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt om de bevindingen van de decentralisatie mee te nemen bij de concessieverlening tot 2025. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven op haar eigen motie doelt. In 2020 wordt geëvalueerd hoe de decentralisaties verlopen zijn en hoe er in de toekomst naar gekeken gaat worden. Er is een evaluatierapport genoemd, dat ook zal worden opgeleverd. Met betrekking tot de concessieverlening doen we een midterm review. Het is belangrijk dat je in een concessie van tien jaar ook tien jaar lang die prikkel houdt. Het is dus belangrijk dat je halverwege bekijkt hoe we het nu doen en hoe we het tweede deel van de concessie invullen. Hoe is het gegaan? Wat is er bereikt? Kortom, een brede evaluatie met een midterm review.

De concessie wordt aan de NS verleend tot 2025. Ik begrijp dat een aantal partijen graag ziet dat er dan opnieuw gekeken wordt naar decentralisatie. Dat is niet aan de orde binnen de concessie. De evaluaties over de decentralisaties, zoals gevraagd door mevrouw Van Veldhoven, zullen ongeveer tegelijkertijd opgeleverd worden. Als ik een beetje probeer te denken in de geest van de Kamer, verwacht ik dat de Kamer de evaluaties ook gelijktijdig wil bespreken. Dat kan ik me allemaal voorstellen. De midterm review voor de concessie is belangrijk om te bekijken hoe het tweede deel van de concessie ingevuld wordt.

Kan een deel van het hoofdrailnet in die zin van het hoofdrailnet afgehaald worden? Dat kan nu al bij wet. Dat kan als er niet gepresteerd wordt. Ik heb begrepen dat een van de Kamerleden het een nucleaire

optie noemt dat de hoofdrailnetconcessie ingetrokken zou kunnen worden. Op deze manier lopen de zaken naast elkaar en gaan we het op dat moment doen. Het wint ook aan kracht, als we op de helft van de periode bekijken hoe het gegaan is met de vervoer- en beheerplannen over de afgelopen vijf jaar. Vervolgens kunnen we dan bekijken hoe het tweede gedeelte moet gaan, om ervoor te zorgen dat we de prikkel inbouwen en de concessiehouders tot het einde toe scherp houden. De ChristenUnie heeft gevraagd of vervoerders over lijnen van elkaars concessies kunnen rijden. Ik stimuleer vervoerders en aanbestedende overheden om samen tot betere oplossingen te komen aan de randen van het hoofdrailnet, bijvoorbeeld door gebruik te maken van elkaars lijnen. Dat is geen decentralisatie, maar een overlap van diensten van vervoerders om reizigers beter te bedienen. Het beste voorbeeld dat ik de Kamer kan geven, kwam ter sprake in ons meest recente debat, namelijk de Valleilijn. Daar zal door de vervoerders worden bekeken of er oplossingen mogelijk zijn die het belang van de reiziger dienen.

De heer De Rouwe vroeg om een goederen- en een reizigerscommissaris te benoemen. Dat is een goed idee. Ik heb al aangegeven dat de klantgerichtheid moet verbeteren. De Minister van Financiën en ik gaan ons actiever bemoeien met de benoeming van bestuurders en commissarissen. De maatschappelijke betrokkenheid en de kennis van specifieke spoorzaken zijn hierbij belangrijke criteria, evenals de kennis van reizigers- en goederenvervoer. Ik wil in ieder geval dat de raad van commissarissen van ProRail uitgebreid wordt met een specifieke functie voor een goederencommissaris en eventueel met andere specifieke functies. Dit is nu precies de kern van datgene wat we willen doen: beter bekijken hoe maatschappelijke belangen geborgd worden op de plaatsen waar dat nodig is.

De heer De Rouwe heeft gevraagd om een sterkere rol voor de ACM. Het is belangrijk dat de ACM met haar taken maximaal werkt aan het level playing field. Die kennis hebben we in huis. Dat is ook de rol van de ACM. Als het goed is, ontvangt de Kamer de komende maanden de herschikkingsrichtlijn. Met de implementatie hiervan zet ik een belangrijke stap. De positie van de ACM als toezichthouder wordt hiermee versterkt. Ook wordt vastgelegd dat de NS een stationsnetverklaring opstelt met tarieven en voorwaarden. Bovendien krijgen regionale vervoerders meer inzicht. De wens achter de vraag van de heer De Rouwe is immers dat het maximale gedaan wordt aan het level playing field en het inzicht. Daarenboven bekijk ik of het zinvol is om de ACM vooraf een toets te laten uitvoeren betreffende de tarieven en voorwaarden voor het gebruik van stations door andere vervoerders. Indien dat het geval is, zal ik het meenemen in de implementatie van de herschikkingsrichtlijn. Voor de zomer zal ik de Kamer over de uitkomsten van het onderzoek informeren.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb gevraagd of de twee lijnen in Limburg en de lijn Gouda-Alphen aan den Rijn, die onlangs is aanbesteed, nog eens bekeken kunnen worden door de ACM qua level playing field. Hoe kunnen we mogelijk maken dat de ACM dit soort aanbestedingen gaat bekijken? Die herschikkingsrichtlijn is er nog niet. We hebben geen enkele check op dit punt. Ik overweeg een motie, maar het is mooier als ik een toezegging kan krijgen. Kan de ACM concreet bekijken of de aanbestedingen van de lijn Alphen aan den Rijn-Gouda en die twee lijnen in Limburg sec gedaan zijn op basis van de waarderingen van die lijnen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De ACM heeft geen toezichthoudende taak bij aanbestedingen door overheden. De provincies zijn de aanbestedende diensten bij regionale lijnen. Het is daarmee aan de provincies om de aanbestedingsregelgeving na te leven en voor een gelijk speelveld te zorgen. Bovendien kan elke inschrijvende partij op basis van de regelgeving naar de rechter stappen, als zij van mening is dat de spelregels

inzake een gelijk speelveld zijn overtreden. Overigens heeft de ACM wel een taak met betrekking tot het functioneren van de markt voor personenvervoer per spoor. Eind 2013 heeft de ACM een quickscan uitgevoerd. Daarbij is ook het eerlijke speelveld bij de toegang tot stations bekeken. De ACM heeft hierbij dus wel een stevige positie. Ik bekijk nog of de ACM de tarieven en voorwaarden gaat toetsen. Daarop kom ik vóór de zomer terug. Bij aanbestedingen zijn er dus andere spelers. Het gaat dan om de regionale overheid. De rechter vervult deze rol op het moment dat het gelijke speelveld ter discussie wordt gesteld. Bij een aanbesteding in naar ik meen Brabant is de rechter partij geworden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Bij die laatstgenoemde kwestie is een foutje gemaakt. Als je dat niet een-twee-drie kunt constateren, hoe kun je dan toetsen dat die aanbesteding inderdaad eerlijk is gegaan en dat er geen sprake is van kruissubsidiëring? Dat is heel belangrijk en daarop hoort de ACM te toetsen. We hebben landelijk de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat het aanbesteden overal eerlijk gebeurt. Als iedere overheid dat apart moet regelen, geef ik er de voorkeur aan om het landelijk met de ACM te regelen, waarvoor wij in feite ook verantwoordelijk zijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer noemt een nieuw woord, namelijk «kruissubsidie». De Minister van Financiën doet momenteel naar aanleiding van een verzoek van mevrouw De Boer onderzoek naar kruissubsidies bij de NS. Hij komt hierop vóór de zomer terug. Het is belangrijk dat het onderwerp «kruissubsidie en NS» in het kader van dat onderzoek besproken wordt, omdat er specifiek naar wordt gekeken. De woordvoerders van de VVD en de ChristenUnie hebben gevraagd naar de vervoersconcessie, de prestatie-indicatoren die hierin worden opgenomen, en de sturing. Ik ga met de concessies sturen op betere prestaties. Ik verwacht dat de conceptconceptconcessies, zoals mevrouw Van Veldhoven ze placht te noemen, op zeer korte termijn naar de Kamer toekomen. Deze gaan dan ook breed de consultatie in, naar het IPO, de Stadsregio's kader Verkeer en Vervoer (SkVV) en de consumentenorganisaties, dus naar alle partijen, ook naar de vervoerders. Iedereen kan ze inzien. Ik heb afgesproken dat ze ook naar de Kamer gestuurd worden. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe ik ga sturen op samenwerking van de NS en ProRail. De concessies zijn op dusdanige wijze ingericht dat ProRail en de NS gestimuleerd worden tot samenwerking. In beide concessies zijn dezelfde sturingssystematiek, dezelfde prestatiegebieden en dezelfde verbeterprogramma's opgenomen. Bovendien worden er gelijklopende rapportages gevraagd en worden gelijklopende samenwerkingsprogramma's in de concessies opgenomen. Ik kan de commissie nog een hele verhandeling geven over de conceptconceptconcessies. Ik kan in ieder geval zeggen dat ik op voorhand overlegd heb met de decentrale overheden, omdat het juist voor hen heel erg belangrijk is. Dit heb ik mede gedaan op verzoek van mevrouw Van Veldhoven. Hoe komt die gelijklopendheid in de concessies? Dat gebeurt decentraal en landelijk. Dat kan niet op hetzelfde moment, omdat niet alle concessies op hetzelfde moment opnieuw ingaan. Daarom vond ik het erg belangrijk om van tevoren te praten met de decentrale overheden, die weer meegaan in de consultatie, om de inbreng van de regio's al in het conceptconcept te krijgen.

Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de 220 km/u, naar aanleiding van de motie die ze heeft ingediend. Hierover heb ik een brief naar de Kamer gestuurd. De Kamer heeft een motie aangenomen waarin gevraagd wordt om een en ander te onderzoeken. Dit onderzoek loopt. Dit staat ook in de conceptconcessie. In het onderzoek wordt gekeken naar snelheden van meer dan 200 km/u. Ik weet dat mevrouw De Boer die 220 km/u belangrijk vindt, maar we onderzoeken het vanaf 200 km/u. Als we gaan onderzoeken vanaf 220 km/u, kan de vraag komen hoe het net

daaronder zat. Ik heb de range dus verbreed, maar de boodschap van mevrouw De Boer over die 220 km/u is helder. Dat wordt onderzocht. Ik ben benieuwd wat het onderzoek oplevert. Ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van het onderzoek. Een collega van de heer Smaling zegt altijd: de Staatssecretaris wil altijd maar onderzoeken en de feiten kennen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat je weet waarover je het hebt, als je besluiten neemt. Het rapport van dit onderzoek komt ook vóór de zomer naar de Kamer toe.

De heer Hoogland heeft ingebracht om hogere boetes in een reizigersfonds te doen. Ik heb sympathie voor hogere boetes. Een en ander werk ik uit in de vervoersconcessie. Ik bekijk ook op welke wijze de opbrengst ten goede kan komen aan de reizigers. In de conceptvervoersconcessie vindt de Kamer de aanzet hiertoe. Met name bij de decentrale overheden heb ik de vraag uitgezet op welke manier ze kijken naar het sanctiebeleid. We kunnen het wel over sancties richting NS en ProRail hebben. Als we echter van-deur-tot-deur willen denken, op welke manier gaan we dan naar sancties kijken, als de van-deur-tot-deurdoelen niet gehaald worden? Ik gebruik de consultatieperiode ook om dit vraagstuk samen met de andere partijen te bekijken. Hoe kunnen we sancties bundelen of koppelen? We hebben natuurlijk de boetes en de last onder dwangsom. Zijn er andere creatieve mogelijkheden? Die vraag zet ik onder andere uit bij de decentrale overheden, omdat ook zij nadenken over boetes. Ik ben benieuwd of we onderling prikkels kunnen inzetten.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd hoe we de reiziger als adviseur neerzetten. Dat doe ik door de NS af te rekenen op klantoordelen en door boetes terug te sluisen naar de reiziger. We moeten bekijken hoe we dat gaan doen. De heer De Rouwe zei hierover dat het altijd broekzak-vestzak blijft. Het gaat om de prikkel. Het gaat erom of we het geld kunnen terugbrengen naar de reiziger. Dat ben ik aan het onderzoeken. Ik heb al een aantal keren betoogd dat het wel heel gemakkelijk wordt afgedaan met broekzak-vestzak. Alle sancties zijn gericht op een prikkel. De last onder dwangsom is er om een en ander te verbeteren. De boetes moeten direct opeisbaar worden. Dat zal de Kamer ook terugvinden in de concessies. Ik wil graag met andere overheden bekijken op welke manier we de reiziger hierbij centraal stellen. Ik wil af van het gemak waarmee gezegd wordt dat het broekzak-vestzak is. Er zal breder en anders naar gekeken moeten worden.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd om de prestaties op alle trajecten openbaar te maken. In de concessies leg ik vast dat de NS prestaties op individuele lijnen openbaar maakt. Nu al is in de Reisplanner Xtra de gemiddelde punctualiteit terug te vinden. Ik vind het belangrijk dat die transparant en openbaar wordt.

Dan kom ik op het punt van spooronderhoud dat mevrouw De Boer heeft ingebracht. Ik verwacht dat ik voor 1 juni, of uiterlijk begin juni, de nulmeting van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en mijn reactie hierop aan de Kamer kan sturen. Volgens mij heb ik de brief deze week of vorige week al aan de Kamer gestuurd. Dan kunnen we het hebben over het spooronderhoud. Zoals ik al zei, heb ik vanmorgen met de vakbonden en een aantal aanverwante partijen uitgebreid gesproken over spooronderhoud. Ik vind het erg belangrijk om hierover met de commissie te debatteren.

Over het opleggen van veiligheidsnormen via de concessie zijn de ILT en ProRail al in overleg naar aanleiding van het ILT-onderzoek naar het prestatiegerichte onderhoud op het spoor. Het rapport van dit onderzoek heeft de Kamer al in februari ontvangen. De ILT concludeerde dat de normen die ProRail hanteert, niet concreet genoeg zijn. Dat is een belangrijke indicatie. Daarbij komt nog de nulmeting. Volgende week hebben we een AO Spoorveiligheid. Het lukt me niet om de ILT-rapporten met mijn reactie voor die tijd bij de Kamer te hebben, maar ze zijn onderweg.

ProRail is in maart een plan van aanpak overeengekomen met de ILT. Het plan is erop gericht om dit jaar een set veiligheidsnormen vast te stellen die altijd van toepassing zijn op alle spoorweginfrastructuur. Op basis van een risicoanalyse wordt voor alle infrastructuur bepaald welke normen voor welke objecten moeten gelden. Dit lijkt me de juiste aanpak voor de veiligheidsnormen. Daarnaast zal ik in de concessie indicatoren opnemen om zorg te dragen voor een continue verbetercyclus ten aanzien van de veiligheid. De commissie moet zich voorstellen dat je een nulmeting doet ter constatering van een norm. Op het moment dat je de norm omhoog brengt, zal uiteindelijk ook de onderhoudsstaat omhoog moeten. Dat traject gaan we doorlopen. Ik merk in mijn gesprekken met partijen die er verstand van hebben omdat ze zelf ook aan het spoor werken, dat ze het belangrijk vinden dat er veiligheidsnormen zijn. Ze vinden het ook belangrijk dat we bekijken hoe het onderhoud uitgevoerd kan worden, om ervoor te zorgen dat de normen gehaald worden. Hiermee loop ik eigenlijk vooruit op alle onderzoeken die de Kamer nog krijgt, tezamen met mijn beleidsreactie. Zoals ik al zei, verwacht ik dat het allemaal voor 1 juni bij de Kamer is.

De vragen over het escalatiemechanisme en de tafels heb ik al beantwoord. Mevrouw Van Veldhoven wil dat er regionale plannen komen. Als we de gesprekken die we met de regio's gehad hebben en de bijlages bij de LTSA bekijken, zien we dat de regionale plannen en de ambities regionaal geformuleerd zijn. Om verder te komen is het belangrijk dat steeds alle partijen, NS, ProRail, regionale vervoerders, goederenvervoerders, aan tafel zitten en dat steeds bij hetzelfde overleg alles op tafel gelegd kan worden. Mijn ministerie is daarbij aanwezig. Ik wil het graag afstemmen op de MIRT-cyclus. Het is belangrijk dat er ook een landsdelige tafel is. Ik heb namelijk geleerd dat de regio's onderling verbonden zijn. Je kunt een regio niet isoleren van de rest van Nederland. Dat doet zich al voor bij het vraagstuk rechtstreeksheid versus spits-dal in de Randstad. Het goederenvervoer moet gemakkelijker, effectiever, concurrerend en voor iedereen veilig worden. Dat betekent één loket, ketenregie, geen non-commerciële stops en één verkeersleider. Om dit te realiseren heb ik het volgende model voor ogen: één organisatie voor de publieke taken, namelijk infrabeheer, capaciteitsverdeling en verkeersleiding. Taken die niet gerelateerd zijn aan het spoorweganet, zoals delen van de ketenregie en commerciële ketenontwikkeling, moeten door de goederenpartijen zelf georganiseerd worden. In de beheerconcessie ga ik ProRail de opdracht geven de publieke taken uit te voeren. Het is aan partijen – dat wil zeggen de havenbedrijven, de goederenvervoerders en de infrabeheerder – om tot goede afspraken te komen over de overige taken als de ketenregie. Deze kan bij Keyrail belegd worden, maar het is een zaak van de partijen op welke manier ze dit willen inrichten. Er zijn een aantal aandeelhouders van Keyrail. Ik heb met de goederenvervoerders gesproken. Ik heb eigenlijk al met alle partijen gesproken. Het is belangrijk dat de partijen er samen uitkomen hoe ze het optimaal invullen.

De heer Hoogland heeft naar het ophogen van de gebruikersvergoeding gevraagd. ProRail moet vanwege de Europese richtlijnen in de gebruikersvergoeding kosten doorberekenen aan de vervoerders. Die kosten staan in die richtlijnen omschreven. ProRail past de berekening van de gebruikersvergoeding per 2015 aan die richtlijnen aan. ProRail berekent de kosten door die in de gebruikersvergoeding doorberekend mogen worden op grond van de Europese richtlijnen. Er is dan ook geen sprake van meer of minder kostendekkendheid van deze kosten. Over de aangepaste berekening van de gebruikersvergoeding hebben we vorig jaar september gesproken. Ik herinner me dat de Kamer ongelukkig was met het feit dat een hogere gebruikersvergoeding leidde tot een hogere prijs voor een treinkaartje. Tot zover de gebruikersvergoeding.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het antwoord van de Staatssecretaris klinkt bekend en bestaat deels uit citaten van informatie die eerder tot ons is gekomen. Dat begrijp ik. Nu wordt een gedeelte van de kosten die ProRail maakt – ik meen 24% of 27% – daadwerkelijk doorberekend. Het is interessant om te bekijken of we dat niet met meer kosten kunnen doen. Dan gaat het niet zozeer om de systematiek die door Europa is voorgeschreven, als wel om het creëren van samenhang waardoor NS verplicht wordt te bekijken wat infra-oplossingen kosten. Simpel gezegd zou NS nu kunnen zeggen: prima, leg maar zo veel mogelijk wissels aan, want we hoeven er toch maar relatief weinig van te betalen en dat is voor ons een prima oplossing. Als NS meer in de kosten meedeelt, wordt het ook gedwongen als vervoerder mee te denken over infra-oplossingen. Dat geldt natuurlijk niet alleen voor NS, maar voor alle partijen. Ik neem NS nu even als voorbeeld.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp wat de heer Hoogland zegt. Ik wil zelf ook af van tegengestelde belangen bij investeringsvoorstellen. De heer Hoogland zegt dat er een ander belang kan zijn, waardoor het makkelijker is als het per wissel wordt gedaan. Investeringsvoorstellen moeten gezamenlijk door NS en ProRail gedaan worden. De voorstellen leg ik voor aan de investeringscommissie. De prikkel die de heer Hoogland beschrijft, draagt niet bij. Hogere vergoedingen stimuleren geen hogere frequenties. Voor mij is belangrijk dat er vanuit een gezamenlijk maatschappelijk doel en vanuit een maatschappelijk belang gedacht wordt, waarbij de tegengestelde belangen door de partijen zelf gewogen worden en er uiteindelijk een gezamenlijk voorstel komt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik snap het wel en de achterliggende wens deel ik ook. Ik vraag me af of het in de realiteit zo gaat werken dat alleen de mantra van samenwerking voldoende is om deze grote partijen te dwingen tot daadwerkelijke samenwerking. Daarom zoek ik naar een model waarin ook een wederzijdse afhankelijkheid zit. Ik kan me voorstellen dat een financiële prikkel een bijdrage kan leveren. De portemonnee werkt immers vaak het beste. Ik vraag me af waarom de Staatssecretaris die optie zo snel uitsluit. Ik kan me voorstellen dat die wel een positief effect kan hebben. Je kunt het budgetneutraal doen. Je verplaatst namelijk de rekening, om maar eens een mooie zin te gebruiken, die ik eerder in mijn bijdrage al gebruikte.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga sturen via de gelijkgerichtheid. Deze moet ervoor zorgen dat men gelijke doelen nastreeft en gezamenlijk de investeringsvoorstellen daarvoor indient. Deze laat ik onafhankelijk toetsen, waarna ik er een besluit over neem. Het zal even wennen zijn voor de organisaties, maar op deze manier gaan we het doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb de wens geuit van een hogere kostendekkendheid van het spoor. Het spoor kost nu 2 miljard euro netto per jaar aan belastinggeld en dan hebben we de kaartjes er al afgetrokken. De Staatssecretaris zei iets over gebruikersvergoeding en Europa. Het ging heel snel. Ik ben snel, maar de Staatssecretaris kan het ook heel snel. Ik vroeg me af hoe het nu zit met die kostendekkendheid, met die gebruikersvergoeding en de Europese regelgeving hieromtrent.

Staatssecretaris **Mansveld**: De kosten in de gebruikersvergoeding die ProRail volgens de Europese richtlijnen mag doorberekenen, worden ook door ProRail doorberekend. Er is in die zin geen sprake van meer of minder kostendekkendheid van deze kosten. Dat heb ik gezegd. De Europese richtlijn wordt hierbij dus gehanteerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is bijzonder om op basis van de vraag van de heer Hoogland te merken dat de PvdA nog betwijfelt of de instrumenten die de Staatssecretaris voorstelt om de samenwerking te versterken, wel voldoende zijn. De heer Hoogland wijkt hiermee namelijk een beetje af van zijn bijdrage in de eerste termijn. De vergoeding is een interessant gegeven. Waarom laat de NS een vergoeding per kilometer betalen, terwijl deze daarmee eigenlijk een deel van de kosten van de infrastructuur niet draagt. Waarom kiezen we niet voor een ander systeem waarbij de NS voor een deel vergoed wordt voor de gemaakte reizigerskilometers en dan wel de volledige kosten voor de infrastructuur voor zijn rekening neemt? Is dat geen veel sterkere prikkel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zei het net al. Een hogere gebruikersvergoeding stimuleert niet tot hogere frequenties. Ik moet hierbij wel een aantekening maken. Ik heb aangegeven dat ik wel voornemens ben te differentiëren in de gebruikersvergoeding, zowel bij goederenvervoer als bij reizigersvervoer. Ik probeer daarmee de prikkel terug te leggen bij de vervoerders.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat vond ik ook een goed idee. De vraag blijft of je gaat differentiëren in een vergoeding van een deel van de werkelijke kosten. Je kunt ook zeggen: dit zijn de werkelijke kosten; deze betaalt u aan mij en afhankelijk van het feit of u stiller, zuiniger of sneller bent, krijgt u meer of minder van mij terug van hetgeen u hebt betaald. Dat kan namelijk stimuleren om meer reizigers aan te trekken en op een andere manier na te denken over de kosten van de infrastructuur.

Staatssecretaris **Mansveld**: De Europese richtlijn bepaalt wat ik mag toedichten aan kosten en die richtlijn volg ik.

De **voorzitter**: Ik had de indruk dat er nog enkele vragen open liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Iedereen wacht natuurlijk met spanning op de beantwoording van de vragen over de Maaslijn. Daarover hebben alle woordvoerders gesproken. De heer De Rouwe kijkt er niet zo blij bij. Mevrouw De Boer heeft vragen gesteld over het gelijke speelveld bij het goederenvervoer in Europa. Ik ben het met haar eens dat het de voorkeur heeft om geen aanvullende nationale eisen te stellen. Het internationale spoorgoederenvervoer is een internationale business. Dat heb ik gezien, toen ik sprak op de conferentie over de grote spoorcorridors in Gent. Een mooi voorbeeld is de capaciteitsverdeling op de corridors Rotterdam-Genua en Rotterdam-Lyon-Basel. Het was ontzettend goed om te zien hoe al die landen samenwerken en hoe die lijn daar optimaal is neergelegd. Uitzonderingen zijn aanvullende nationale eisen aan geluid om goederenvervoerders te stimuleren om stillere treinen in te zetten. Ik denk dat dit door de hele Kamer gedeeld wordt, als ik zie waar de spanningen op dat het onderwerp liggen. Ook de eisen ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke stoffen vormen een uitzondering. Als ik zie hoe dicht we in Nederland op elkaar wonen en hoe dichtbebouwd ons land is, moeten we geen compromissen op veiligheid willen sluiten. Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over de eis bij de goederentreinen van twee machinisten op de grens. Er moet een oplossing komen voor de verschillende taaleisen aan beide zijden van de grens met Duitsland, alhoewel duidelijk was, toen ik in Venlo was, dat daar totaal geen taalbarrière is. ProRail eist echter dat er een Nederlandstalige machinist aan boord is. Ik ben in gesprek met ProRail over een oplossing en die verwacht ik dit jaar te vinden. De heer De Rouwe heeft me gevraagd of de kosten die gemoeid zijn met het derde spoor op het netvlies van I en M en EZ staan. Het antwoord daarop is een kort en bondig ja. We komen met een plan hoe we een en



ander gaan doen. Dat wil ik in nauw overleg doen met alle partijen, zoals de mensen in de havens, de mensen aan de lijn. Iedereen is partij. Dat heb ik al meerdere malen bevestigd aan de Kamer. Het plan moet echt doorwrocht zijn en goed uitgesplitst zijn in samenwerking met alle betrokkenen. We moeten het aan de voorkant optimaal doen en voldoende draagvlak creëren door in gesprek met iedereen te gaan, anders ga ik me zorgen maken. Het zal een hele klus zijn. Het uiteindelijke doel is dat het derde spoor er komt. Dat is geweldig, maar daarvoor moeten we wel een aantal jaren behoorlijk aan de bak met alle betrokkenen.

De heer De Rouwe heeft een juiste vraag gesteld, namelijk met welk budget de Staatssecretaris deze ambities gaat realiseren. Ik heb al eerder gezegd dat het belangrijk is dat we bij de ambitie starten en bekijken hoe we met alle partijen die ambitie kunnen verwezenlijken. Wellicht heeft de heer De Rouwe gedacht dat de Staatssecretaris een extra gasveld in Groningen heeft ontdekt waarmee ze al die ambities kan betalen. Misschien bleek er nog een gasveld in Friesland te liggen. Dat heeft de heer De Rouwe al gecheckt. Het beschikbare budget staat vast tot 2028. We moeten dus binnen het budget keuzes maken en prioriteiten stellen. We hebben een aantal ambities als PHS en ERTMS. Er is al een aantal investeringen gedaan. Ik ga alle programma's herijken aan de hand van een afwegingskader. Het herijken moet namelijk goed en transparant gebeuren in een helder afwegingskader. Ik ga op zoek naar synergievoorstellen. Zijn er bijvoorbeeld tussen PHS en ERTMS dingen die op elkaar afgestemd of in elkaar gezet kunnen worden? Kan ik projecten faseren? Welke niet, welke wel? Elke keer dat ik met alle partijen sprak, heb ik aangegeven dat we idealistisch moeten zijn in onze ambitie. Hoe ziet het perfecte spoor eruit? Welke stappen we ook willen zetten, we hebben uiteindelijk altijd te weinig geld. We zitten nu in een periode met relatief weinig geld. Ik heb weinig vrije ruimte. Het is belangrijk dat we goed bekijken wat we willen en de focus goed leggen, om de middelen gelijk toe kunnen delen, wanneer die er wel zijn. Ik heb momenteel geen geldboom staan en die gaat er ook niet komen. Het is belangrijk dat we herijken en dat we een en ander bekijken, maar wel in de samenhang van het gezamenlijke doel van een perfect spoor.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp dat de Staatssecretaris een brede afweging moet maken. Dat is goed. We zitten hier immers niet voor één regio, maar voor het hele land. Ik ontvang graag een overzichtje van de hoeveelheid geld die beschikbaar is en van de lijnen waar iets moet gebeuren. Bovendien krijg ik graag een antwoord op de vraag op grond waarvan die keuzes gemaakt worden. Dan krijgen we een beetje inzicht in de manier waarop het proces verloopt. Tot nu toe is het alleen een bestuurlijk proces geweest en het is goed als de Kamer daarin wat inzicht heeft. Kan de Staatssecretaris de Kamer hierover een brief sturen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is inderdaad de aanpak van de herijking. Er moet een afwegingskader gemaakt worden. Het is belangrijk om het afwegingskader goed te maken. Wat gaan we afwegen bij die herijking en hoe gaat het kader eruit zien? De bedoeling is dat ik de Kamer vóór de zomer het afwegingskader doe toekomen en laat zien op welke manier ik het ga doen. De bedoeling is dat ik vóór half november daadwerkelijk kan laten zien hoe het eruit ziet, zodat we daarover dit jaar een besluit kunnen nemen en ik met de Kamer zal debatteren over de weg die we gegaan zijn en de uitkomst daarvan.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mijn vervolgvraag verwacht natuurlijk iedereen. Een specifieke situatie is die in Limburg waar de concessie al vrij snel start. Is het reëel om werkzaamheden uit te voeren op de Maaslijn voordat de concessie ingaat? Naar aanleiding van de rapportages die

gemaakt worden, kan er ook een noodzaak zijn om al wat sneller een begin te maken. Ik wil echter niet op de zaken vooruitlopen. Het moet daar gebeuren waar dit het beste kan en het meeste resultaat oplevert. Dat is niet op voorhand op de Maaslijn. Die slag om de arm maak ik graag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb de vraag er nu toch maar tussenuit gehaald. Het duurde lang voordat ik bij de elektrificatie van de Maaslijn kwam. Naar aanleiding van het verzoek bij de begrotingsbehandeling van 2014 in november jongstleden, heb ik samen met de decentrale overheden en de regionale vervoerders opdracht gegeven om onderzoek te doen naar de financiële consequenties van elektrificatie, niet alleen van de Maaslijn, maar van alle lijnen. Er ligt 450 kilometer aan niet-geëlektrificeerde lijnen. De resultaten van dit onderzoek verwacht ik binnenkort. Ik heb toegezegd dat ik naar aanleiding van die resultaten in overleg treed met de decentrale overheden.

Ik heb gisteren zelf over de Maaslijn gereden. Ik heb ook met de gedeputeerde aldaar gesproken. Die heeft aangegeven hoe hij in zijn aanbestedingstraject zit en hoe dit traject zich daartoe verhoudt. De Maaslijn is een voorbeeld van een succesvolle decentrale spoorlijn waarvoor elektrificatie gunstig kan uitpakken. De investeringen verdienen zich binnen 25 jaar terug door voordelen in de exploitatie. Deze voordelen slaan vooral in de regio neer. Het is dan ook logisch dat de regio de verantwoordelijkheid neemt voor de benodigde investeringen. Dat bedoel ik niet alleen met betrekking tot de Maaslijn, maar bij alle te elektrificeren lijnen. Op die wijze hebben we tot op heden steeds gewerkt.

Natuurlijk wil ik bekijken of ik elektrificatie een extra stimulans kan geven. Dat heb ik al een aantal keren gedaan. Ik heb daarbij de conclusie getrokken dat de Maaslijn hoog in het onderzoek zal eindigen. Hoewel ik weet dat het urgent is, heb ik toch gezegd dat ik eerst het onderzoek wil afwachten. Ik wil geen enkele regio benadelen. Dat zou niet fair zijn. Er zijn meer provincies die niet-geëlektrificeerde lijnen hebben en waar ook binnen afzienbare tijd moet worden aanbesteed. Ik noem als voorbeeld Overijssel. Ik wil graag iedereen recht doen en gelijk behandelen. Daarom wil ik niet op het onderzoek vooruitlopen. Ik heb duidelijk gemaakt aan Limburg dat ik het belang van de Maaslijn snap, dat die lijn heel hoog gaat eindigen, dat ik weet dat de regio zelf een bijdrage wil leveren en dat ik in de loop van september een besluit wil nemen. Ik heb ook duidelijk gemaakt dat we bekijken of het traject een klein stukje parallel kan lopen, zodat ik kan bekijken wat de uitkomsten van het onderzoek zijn, om alle regio's gelijk te behandelen. Als de Maaslijn zo hoog in het onderzoek eindigt en we toch bekijken of we geld beschikbaar kunnen stellen ter stimulering van een snelle elektrificatie, kan men zich ook wel voorstellen dat daar dan ook een bijdrage achteraan komt. Ik wil bekijken welke vorm die bijdrage kan hebben. Ik wil het iets breder bekijken. Zo heb ik het ook met de regio afgestemd. We kunnen dan in één keer het onderwerp elektrificatie en de uitkomsten van het onderzoek met de Kamer bespreken.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vraag de Staatssecretaris toch echt om dit naar voren te halen en niet te wachten tot september. In dit parlement is een breed draagvlak en ik hoor in den lande iedereen zeggen dat de Maaslijn echt bovenaan het lijstje staat. Het spel is nu op de wagen. De provincie is al bereid om een heel stevig bedrag op tafel te leggen. We krijgen veel leesvoer van de Staatssecretaris voor de zomervakantie. Er komt voor de zomer nog veel informatie. Ik doe echt een heel klemmend beroep op de Staatssecretaris om de Maaslijn eruit te halen. Natuurlijk moeten we iedereen gelijk behandelen, maar niet iedereen is gelijk. De Maaslijn staat bovenaan alle lijstjes qua haalbaarheid, winst, publiek belang en wordt erg gedragen door de regio. Kan het eerder? Zo niet, dan vraag ik hierover een Kameruitspraak.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het traject dat ik nu doorloop en dat ik voor half september probeer te organiseren, bijt noch het aanbestedingstraject in Limburg, noch dat van Overijssel. We bekijken of er een klein stukje parallel gelopen kan worden. Het is wel zo zuiver tegenover alle partijen en provincies om het op deze manier te doen, zonder dat ik een stok steek in het proces van Limburg of Overijssel.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het speelt nu. De Staatssecretaris is er gisteren geweest. Het is klip-en-klaar. Het ligt volgens mij ook heel dicht bij elkaar. Laten we er niet onnodig lang mee wachten. Het is mogelijk. Volgens mij wil de Staatssecretaris eigenlijk al zeggen dat we het gewoon moeten doen. Ik garandeer de Staatssecretaris dat ze brede steun krijgt van het parlement, als ze zegt: we doen het gewoon. Ze hoeft zich er echt geen zorgen over te maken dat andere provincies zullen zeggen dat het niet eerlijk is. De hele Kamer staat achter de Staatssecretaris. Dat krijgt ze cadeau. Zeg het nu gewoon!

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben gewend dat de heer Smaling van die verleidelijke woorden uitspreekt. Nu betreft het zomaar de CDA-fractie, die ik toch niet altijd kan betrappen op verleidelijke woorden.

De **voorzitter**: Soms willen ze wat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik laat deze woorden voor rekening van de voorzitter. Ik begrijp dat de heer De Rouwe zegt dat de andere provincies het wel snappen. Veel provincies hebben dat begrip inderdaad. De heer De Rouwe spoort aan om het gewoon te doen en ervoor te zorgen dat er een bijdrage komt. Die bijdrage komt er. De vraag is welke bijdrage er komt en in welke verhouding die staat tot de bijdrage voor de andere provincies. Ik ga een deel van de elektrificatie uit de vrije ruimte bekostigen. Die vrije ruimte moet in het afwegingskader komen, waaruit een heleboel projecten betaald moeten worden. De heer De Rouwe heeft mij gevraagd waar het geld vandaan komt. Ik wil op geen enkele wijze het proces van Limburg in de wielen rijden. Ik heb zelf op de Maaslijn gereden en weet hoe belangrijk die is. Ik vind ook dat ik een minimale ruimte voor zuiverheid in dat afwegingskader moet hebben. Ik kan niet zonder onderzoek en dat onderzoek is echt bijna klaar. Ik zeg de Kamer toe dat ik ervoor zal zorgen dat Limburg niet in de wielen gereden wordt. Ik zal bekijken of ik een en ander naar voren kan halen en of het me voor de zomer lukt, maar ik wil wel dat het zorgvuldig gebeurt. Het gaat uiteindelijk om veel geld, terwijl we weinig geld hebben. Ik wil niet zelfs maar de suggestie wekken dat de partij die het beste lobbyt, uiteindelijk het geld krijgt. Uiteindelijk moet het geld gaan naar de focus. De Maaslijn zal geld krijgen, maar ik zal nog een redelijke brug moeten stoeien met Limburg over het bedrag, ook in relatie tot de andere provincies. Als ik hiermee een beetje verkapt heb gezegd dat ik het gewoon doe, hoop ik dat de heer De Rouwe het ook op deze manier hoort, na zijn verleidelijke woorden.

De heer **Smaling** (SP): Erop en erover dan maar. De Staatssecretaris zegt dat we moeten wachten op het onderzoek. Ik ben heel lang aan universiteiten verbonden geweest. Ik zou geneigd zijn te zeggen: waarvoor uitstellen? Hier wordt het me toch een beetje droef te moede. Ik roep de Staatssecretaris echt op om deze sprong te wagen. Tussen Almelo en Mariënberg of waar dan ook waar nog geen sprake is van elektrificatie, zal men het de Staatssecretaris niet kwalijk nemen, als ze toch besluit om dit urgente tracé nu op te pakken. Er zit trouwens druk op, want de concessie moet in mei al worden voorbereid. Dit punt verdraagt sowieso eigenlijk al geen uitstel. Venlo heeft een vestiging van de Hogere Agrarische School (HAS) uit Den Bosch erbij. Dit zijn allerlei ontwikkelingen waardoor het

reizigersaanbod alleen maar groeit. In Nijmegen geven allerlei studentenorganisaties aan dat ze om die Maaslijn zitten te springen. Ik kan Frank Boeijen nog uitnodigen om dat lied voor de Staatssecretaris te komen zingen, als ze dat wil. Doe het nu toch gewoon! Het kost 50 miljoen, waar hebben we het over? Vanwaar die gierigheid, als we zien dat er bijvoorbeeld miljarden verdampen in grondexploitatiewinsten en als we zien wat er hier en daar wordt weggezet met een pennenstreek?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het debat komt tot grote hoogte. Wat de businesscase en het onderzoek betreft, is het natuurlijk belangrijk om te bekijken wat de terugverdientijd is en welke lijnen gunstig zijn om te elektrificeren. Ik zei reeds dat het 450 kilometer betreft en uiteindelijk een miljoen per kilometer kost. Daar gaat dus die 450 miljoen. Er moet een focus in aangebracht worden. Ik heb gezegd dat de Maaslijn een bijdrage zal ontvangen en dat ik zal bekijken hoe ik die samenstel. De aanbesteding speelt in november. Ik zal mijn uiterste best doen om met de kracht die de commissie mij nu heeft gegeven, een en ander vóór de zomer vorm te geven en ik zal iets sneller werken dan ik van plan was. Voor de heer Smaling is dit toch misschien een wat terughoudende reactie op zijn enthousiaste kreet om het nu maar gewoon te doen, maar die kreet had de heer De Rouwe al een beetje gekaapt. Ik ga mijn uiterste best doen om ervoor te zorgen dat Limburg in het proces geen enkele vertraging oploopt.

De heer **Smaling** (SP): Wij zijn ook heel erg voor gelijkheid. Laat dat duidelijk zijn. Ik hoop dat de Staatssecretaris in dit geval de «Animal Farm»-versie van gelijkheid van stal wil halen en de tijdsdruk die er ligt van de kant van de Maaslijn, in acht wil nemen bij het tempo van haar besluitvorming. Het beroep is klemmend. Dat is duidelijk. En verder is mijn punt wel helder. Ik hoop dat het goed zal uitpakken voor die regio.

Staatssecretaris **Mansveld**: Misschien dat de live-uitvoering van dat lied me helpt om dit besluit nog sneller te nemen.

De **voorzitter**: Daar ligt ergens een opdracht voor de heer Smaling.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zie de vraag over de onbewaakte spoorwegovergang van mevrouw Dik-Faber. Wat gaat de Staatssecretaris doen om ongevallen die onlangs op verscheidene plaatsen zijn gebeurd, in de toekomst te voorkomen? Het beleid is gericht op een permanente verbetering van de veiligheid van de overwegen. Er zijn 2.700 overwegen, waarvan ongeveer 100 onbeveiligde openbare overwegen. Er zijn ook nog stationsoverpaden en onbeveiligde particuliere overwegen. Voor alle soorten overwegen lopen programma's, dan wel beheeractiviteiten. Die hebben een positief effect op de veiligheid gehad.

In de afgelopen tien jaar is het aantal incidenten naar beneden gegaan. In het afgelopen jaar zijn veel overwegen gesaneerd, dan wel van beveiliging voorzien. Binnen ProRail loopt het programma Uniformering particuliere overwegen. De inzet hiervan is dat alle particuliere overwegen op eenzelfde manier worden vormgegeven om de herkenbaarheid en daarmee de veiligheid van de overwegen te vergroten. Daarnaast is er het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen, gericht op het verbeteren van de veiligheid en doorstroming op overheden. Dat is recentelijk voorbijgekomen, maar het is nog niet aan de Kamer toegezonden. Het is eerst naar de regio's gestuurd. We zijn er druk mee. Het is heel goed dat mevrouw Dik-Faber het weer inbrengt.

Toen ik gisteren in Limburg was, zag ik dat daar een overweg heel hoog op het programma staat, omdat deze in de buurt van een station ligt en altijd dicht is, of omdat er veel ongevallen zijn. Op dat soort overwegen worden de problemen opgelost en dan zien we prompt de volgende

omhoog komen. Het is goed dat we heel goed in kaart hebben welke overgang op welke plaats welk risico meebrengt. Daarvoor hebben we dat programma.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik ben heel blij dat de Staatssecretaris de problemen ziet en de urgentie daarvan onderschrijft. Ik begrijp dat er binnenkort een programma naar de Kamer komt. We weten allemaal dat er op dit moment wat financiële krapte is. Ik heb begrepen dat het bewaken van de spoorwegovergangen zo'n 50 miljoen kost. Gaat de Staatssecretaris in het programma in op de manier waarop we dit met elkaar gaan financieren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij is er een reservering van 200 miljoen voor het programma gemaakt. Dat budget is dus geoormerkt. Ik heb een vraag van een medewerker van GroenLinks over stopcontacten in de tweede klas. Deze medewerker luistert ongetwijfeld mee. Het comfortniveau is de verantwoordelijkheid van de vervoerders. Het is belangrijk dat die stopcontacten er komen. Hierover is een motie aangenomen. Ik heb NS en ProRail opdracht gegeven om conform de motie-Van Tongeren/Van Veldhoven met een gezamenlijk voorstel te komen over laadpalen op perrons. Ook hierover is een motie ingediend. Ik heb de NS gevraagd een integraal revisieprogramma op te stellen en daarbij de kosten voor de extra inbouw van stopcontacten inzichtelijk te maken, zodat deze afgewogen kunnen worden tegenover andere eisen die ik stel in de concessie.

Mevrouw Dik-Faber heeft het over de lijn Utrecht-Zwolle gehad en gezegd dat twee sprinters onvoldoende zijn. Ze heeft hierover recentelijk vragen gesteld. Vooruitlopend hierop geef ik vast aan dat de regio een MIRT-onderzoek is gestart om scherp te krijgen wat er precies nodig is op deze corridor. Ik verwacht dat in de tweede helft van 2014, in november, de resultaten van het onderzoek bekend zijn.

De **voorzitter**: Volgens mij bent u door de beantwoording van de vragen heen. Er is behoefte aan een tweede termijn. Die wordt dan wel kort. Dat betekent een spreektijd per woordvoerder van maximaal twee minuten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We zijn blij met de inzet van de Staatssecretaris op de open data en een internationale reisplanner. Het is heel mooi als we daarin een stap kunnen maken. Doorzettingsmacht en sancties zijn essentieel bij de beoordeling van het escalatiemodel. De vraag blijft op welke manier de reiziger een integraal beeld krijgt van de manier waarop er in zijn regio tegen het openbaar vervoer van-deur-tot-deur wordt aangekeken. Daarom heb ik gevraagd om te bekijken of we tot een regionaal plan kunnen komen, zodat de reizigers echt kunnen zien wat er gebeurt. Dat gebeurt nu al in de metropoolregio. Dit is wat anders dan een wensenlijstje voor extra investeringen. De bespreking in de MIRT-cyclus is heel belangrijk om een bovenregionale afstemming te verzekeren.

We hebben het gehad over symptoombestrijding, toen we spraken over de marktwerking. We hebben het gehad over de situatie waarin de NS niet mag deelnemen en er in een regio dan mogelijk maar één aanbieder is. Mocht die situatie zich voordoen, vindt de Staatssecretaris dan dat die regio alsnog de NS mag uitnodigen om ook een bod uit te brengen, in afwijking van wat we in principe bepaald hebben? Dan weten we zeker dat we altijd concurrentie houden.

Ik ben blij dat de Staatssecretaris nadenkt over het versterken van de invloed van de reiziger. Als de reiziger niet met de voeten kan stemmen, moet de stem van de reiziger maar steviger verankerd worden. Dit kan via

een reizigerscommissaris of via instemmingsrecht. Het zijn allemaal mooie suggesties en ik dank de Staatssecretaris dat ze ermee aan de slag gaat.

We kunnen nadenken over een fundamenteel ander proces inzake de gebruikersvergoeding. Dat heb ik al gezegd.

Ik wil nog een punt maken over de elektrificatie. Volgens mij kan de Staatssecretaris nu prima een principebesluit nemen: weg met de dieseltrein. Daarna kan de Staatssecretaris met de regio's bekijken hoeveel geld ze heeft en hoeveel de regio's krijgen. Als de regio's meer geld hebben, kunnen ze die elektrificatie eerder krijgen. Als ze minder geld hebben, moeten we er met elkaar wat langer over doen. Zet die stip op de horizon. Laten we het doen. Het CDA liet het een beetje in het midden, maar ik heb in ieder geval behoefte aan een VAO.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Wat ons betreft staat de reiziger op een, twee, drie, vier, vijf, zes, zeven, acht, negen en tien. Daarover ging het uiteindelijk vandaag. Bij die tien blijf ik even hangen. Tien jaar concessie naar de NS betekent ook tien jaar verantwoordelijkheid voor de NS en ook tien jaar zekerheid. Halverwege moeten er dan geen lijnen afgeknipt worden of iets dergelijks. Die zekerheid is belangrijk.

We zijn wat bezorgd over de samenwerking tussen NS en ProRail en de borging daarvan. We hebben het er net al over gehad, maar dat is voor ons nog een punt van aandacht.

Naar aanleiding van de discussie over de Maaslijn wil ik een principe neerleggen. Decentraal verantwoordelijk betekent ook centraal de financiële consequenties daarvan dragen. De heer Smaling gooit even 50 miljoen op tafel. Voor de SP is het altijd gemakkelijk om dat te doen. Ik neem even een voorbeeld aan mevrouw Dik-Faber. In haar plannen zit soms geen enkele financiële dekking, maar vandaag merkte ze terecht op dat we ook moeten bekijken op welke manier we het met elkaar gaan betalen. Dat is een belangrijke vraag. Het is leuk om die stip op de horizon te zetten, als we dat willen. We moeten echter ook reëel zijn en geen verwachtingen bij mensen wekken die we niet kunnen waarmaken.

De **voorzitter**: U daagde mevrouw Dik-Faber toch een klein beetje uit. Ze wil reageren en ik geef haar toestemming daarvoor.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Even heel kort, deze conclusie van de heer Hoogland deel ik niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De nulmeting zal vóór de zomer naar de Kamer komen en moet deel gaan uitmaken van de concessie. Hierbij ligt de keuze bij de politiek om te zeggen welk niveau van veiligheid we op het spoor willen. Het is goed om dat met elkaar vast te stellen.

Is de Staatssecretaris met ons van mening dat we een level playing field met het buitenland moeten hebben voor het goederenvervoer op het spoor? Dit is een concrete vraag. Ik maak me hierover ernstig zorgen. Wanneer wordt de volgende stap met betrekking tot het goederenvervoer gezet? Er ligt een aanvangsplan. Dat moet nog uitgewerkt worden. Dit voorjaar wordt een beetje krap, maar ik wil dit najaar graag een apart AO over het goederenvervoer. We komen bij het goederenvervoer echt voor grote problemen te staan. Het is goed dat er uitsluitel komt over de eis met betrekking tot de machinisten.

Met betrekking tot het reizigersvervoer heb ik al gezegd dat er ambitie moet komen in de concessie aan de NS, om te streven naar een hogere omzet, door bijvoorbeeld meer betalende reizigers en misschien ook meer reizigers buiten de spits. In de spits is dat gevaarlijk, want dan moet er weer materieel bijkomen en dat willen we niet. We moeten echt kijken

naar spreiding van de spits en meer betalende reizigers, zodat we een hogere omzet hebben. Die ambitie moet dus in de concessie komen te staan.

Over liberalisering van het spoor heb ik het gehad. Wat het level playing field bij stations betreft, wachten we het onderzoek af. De Maaslijn is al aan de orde geweest. Misschien kom ik nog terug op het punt van de ACM.

Ik wil het nog even over de elektrificatie hebben. D66 riep op om alle lijnen te elektrificeren. De Staatssecretaris wil dit ook. We moeten de kosten en het aantal reizigers per lijn durven bekijken in plaats van zomaar ieder lijntje te elektrificeren, terwijl lng (liquid natural gas) in de toekomst ook een schone oplossing kan bieden. Dat komt misschien ook beter uit bij bepaalde lijntjes in de regio. Het gaat me een bruggetje te ver om dit zomaar te besluiten. Enkele lijnen die vanavond genoemd zijn, komen inderdaad in aanmerking. Daarop komt de Staatssecretaris nog vóór de zomer terug. Dat is zeker voor de Maaslijn belangrijk. Er zijn volgens mij nog andere mogelijkheden dan zomaar overgaan tot dit principebesluit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de diverse toezeggingen. De Maaslijn is al even genoemd. De Staatssecretaris ziet oprecht het belang in van de samenloop. Ik heb alle waardering voor haar toezegging dat ze haar best zal doen om een en ander vóór de zomer naar de Kamer te sturen.

Met betrekking tot het goederenvervoer is de schade genoemd die tijdelijk ontstaat tijdens het derde spoor. De Staatssecretaris ziet deze ook en gaat om de tafel met alle partijen. Wanneer kunnen we het resultaat daarvan verwachten? Goederenvervoer moet steviger ingebed worden bij ProRail. Het gaat ons niet zozeer om een grotere overheid, maar om meer participatie van de samenleving, niet alleen in de raad van commissarissen, maar ook in de directieraad. Dat is een van onze principes. Daarop wil ik graag een reactie. De Staatssecretaris gaf aan dat ze het een goed idee vindt om ook reizigers mee te nemen in de benoemingen die de komende tijd bij de NS plaatsvinden. Ik ben benieuwd hoe ze dit concreet ziet.

De investeringscommissie blijft voor mij nog heel vaag. Een en ander is onduidelijk. Wie gaan er precies in die investeringscommissie zitten, die straks gaat wikken en wegen? Welke investeringen betreft het precies? Wat de terughoudendheid bij het buitenlandbeleid betreft, is de Staatssecretaris keurig weggebleven bij de coalitieruzie over de vraag of er nu meer of minder marktwerking moet komen. Dat snap ik. Volgens mij is afgesproken dat iedereen beide keren hier zijn plasje mag doen en dat de Staatssecretaris er vooral niet op reageert. Dan blijft de conclusie dat de LTSA volstrekt onduidelijk is. Is er nu meer ruimte voor regionale dan wel internationale marktwerking of juist minder? De Staatssecretaris blijft ervan weg en dat zegt voldoende. Ik kom er graag op terug in het VAO. Ik heb nog één punt. De ambities zijn groter dan de portemonnee. Dat voelen we nu al met zijn allen aan. Ik vraag de Staatssecretaris oprecht om ook naar de regionale vervoerders te kijken, die gezegd hebben dat ze een aantal onrendabele lijnen kunnen overnemen. Ik weet niet of de bedragen kloppen, maar er is 50 miljoen per jaar genoemd. Dit bedrag zou bespaard kunnen worden. Dat bedrag is interessant genoeg om mee te nemen. Kijk niet alleen naar wat minder kan, maar ook naar wat er nog meer mogelijk is. Deze oproep wil ik graag doen. Verder willen we de aanvraag voor een VAO graag bestendigen.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Ik zit nog een beetje met het feit dat de regionale tafels veel genoemd worden, waar dan allerlei partijen omheen zitten en zo. Ik blijf dat altijd erg algemeen vinden. Ik vraag me af of er weleens een machinist of een conducteur bij zit, of iemand die 's nachts met een hesje

aan op het spoor staat. Het klinkt toch altijd een beetje als «ons kent ons». Zit er bijvoorbeeld iemand bij van de RONA (Regionaal Overleg Noordelijke Aftakking), of een bewoner van een plaats gelegen tussen Arnhem en Dieren, bij wie 's nachts de goederentreinen langsrijden? Hoe wordt bepaald welke partijen op een gegeven moment iets moeten zeggen over deze materie?

De Staatssecretaris heeft het woord «optimalisatie» vaak gebruikt. In feite is dat het een wiskundig begrip. Is die optimalisatie te koppelen aan de van-deur-tot-deurreis? Ik vind dat zelf een heel goed streven, maar de nieuwe collega van de Staatssecretaris, Wiebes, heeft als wethouder in Amsterdam met het gemeentelijke vervoerbedrijf juist een concessie uitgewerkt waarbij de haltes veel verder uit elkaar liggen. Hij denkt in termen van «dikke stromen» en «alleen door de grote straten», waardoor «van de deur tot de halte» een probleem is geworden. Krijgt de heer Wiebes dan ook een boete van de Staatssecretaris? Die stelt ze immers in het vooruitzicht, in geval het van-deur-tot-deurprincipe niet wordt gerealiseerd. Als we over optimalisering spreken, wat is dan optimaal in de Achterhoek? Dat is natuurlijk wel iets anders dan in de Randstad. Hoe moet je dat door het land heen zien? Als je echt het woord «optimalisering» in wiskundige zin zou gebruiken, moet je van de Achterhoek een wildpark maken. Dan moet je ervoor zorgen dat iedereen dicht bij elkaar in de Randstad woont. Ik denk dat je dan het beste uit bent.

Ten slotte kom ik op de opmerking van de heer Hoogland. Dat vond ik een beetje een losse flodder. Hij zei dat de SP met geld strooit bij de Maaslijn. Dat is geen uitgave, maar een investering. Het is geen «strooien», aangezien je die uitgave sowieso terugverdient. Als je ziet wat er al gerealiseerd is aan ov-gebruikers, dan verdient deze regio een geste van de Staatssecretaris. De heer Hoogland en ik zitten op dit punt een beetje bij elkaar uit de buurt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik was helaas een deel van de vergadering afwezig, maar mijn medewerker zit in de zaal en heeft aantekeningen gemaakt. De Staatssecretaris probeert nadrukkelijk om de wensen van de Randstad voor hogere frequenties en die van de regio's voor directe verbindingen bij elkaar te brengen, en om ProRail en NS beter te laten samenwerken. Ik ben blij dat de Staatssecretaris positief is over meer rechtstreekse verbindingen door het rijden van regionale vervoerders onder de concessie van de NS. Dit bepleit ik ook in mijn motie over de Valleilijn. Ik dank de Staatssecretaris voor haar reactie daarop.

Ik houd toch een beetje het gevoel dat in de LTSA een systeemsprong op het spoor niet echt concreet wordt. De lijst met regionale wensen, vooral van de regio's buiten de Randstad, is nog niet goed verwerkt. De Staatssecretaris ziet het dure lijstje, geeft het mee zonder extra geld en wenst de NS en ProRail er veel succes mee. Het is goed om in perioden van krappere budgetten toch die stip op de horizon te zetten. Ik verwijs weer naar het model dat in Zwitserland gehanteerd is. We zien graag dat er net als in Zwitserland een beperkte set concrete doelen komt.

Misschien moeten we gewoon 30 jaar vooruitkijken. Het hoeven niet zoveel doelen te zijn. Ik noem er een paar. We hebben het over de elektrificatie gehad, maar ook over snellere verbindingen, zowel naar Groningen als naar Maastricht. Dat is een doel. We gaan al gauw een kwartier sneller rijden met 200 km/u. Een punt dat mijn fractie al eerder heeft ingebracht, betreft de inhaalsporen. Als we meer inhaalsporen aanleggen, kunnen we de frequentie verhogen en kunnen sprinters en intercity's makkelijker samen op het spoor.

Ik ben blij met de ambitie van de Staatssecretaris, maar op onderdelen mag een en ander wat concreter en moeten we toewerken naar die gezamenlijke stip op de horizon.



De vergadering wordt van 19.00 uur tot 19.07 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik laat geen interrupties meer toe. Er is immers ook een VAO aangevraagd. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Er zijn een aantal vragen gesteld die ik kort zal langslopen. Mevrouw Van Veldhoven had een vraag over de gebiedsvisie en het voorleggen bij het MIRT via de landsdelige tafel. We nemen niet alles van de regionale tafels mee in aparte regioplannen. Wel werken we door op de gebiedsvisies die in het afgelopen MIRT zijn vastgesteld, zodat een combinatie mogelijk is. De cyclus is ook belangrijk. Het is dus belangrijk dat we een landsdelige tafel hebben en regionale tafels. Deze vormen de basis voor verdere samenwerking aan het Netwerk Nederland. Een en ander zal dus plaatsvinden aan de regionale ov- en spoortafels en die leggen we parallel naast het MIRT.

Ik zal gelijk de vraag van de heer Smaling beantwoorden of er ook machinisten aan tafel zitten. Bij elke regionale tafel zijn consumentenorganisaties nauw betrokken en die zijn ook aanwezig. In het voortraject naar de LTSA is dat ook zo geweest. Iedereen heeft steeds gezamenlijk aan tafel gezeten. Ik begrijp dat de heer Smaling zich afvraagt of het niet een beetje een praatclubje is. Het is heel vreemd om te zeggen, maar het was tot op heden niet de gewoonte om het op deze manier te doen. Er deden zich situaties voor waarbij de regionale vervoerders niet aan tafel zaten, als de NS met de regio in gesprek was. Daarom was het ook erg ingewikkeld, want iedereen schoot in de eigen lobbygroep en de eigen belangengroep. Doordat we iedereen aan tafel zetten, met een gezamenlijke agenda, en het overleg wordt voorgezeten door de provincie, dus door de regio zelf, komt er vanzelf op tafel wat er per regio op tafel moet komen. Het is dus echt geen praatclubje. De uitkomsten worden ook doorgesluisd naar de MIRT-processen en komen daarin bij elkaar.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of de NS niet bij één aanbieder kan meedoen. Dat is een terechte vraag. Ik zal met de aandeelhouder van NS, de Minister van Financiën, overleggen en hierop schriftelijk terugkomen. Het gaat de ene kant op, maar het moet ook de andere kant op kunnen.

Het volgende punt betreft de elektrificatie en «weg met de diesel». Ik heb laten blijken dat ik sympathie heb voor de Maaslijn en de lijnen in Overijssel. Ik heb ook gezegd dat 450 miljoen of een deel daarvan in één keer een enorm beslag is. De vraag is ook wat het rendement is. De heer Hoogland heeft nog gevraagd of het bij de Maaslijn 50 miljoen moet zijn. Mevrouw De Boer vraagt zich af wat de weging is en het rendement daarvan. Ik ben gestimuleerd tot besluitvorming over elektrificatie met betrekking tot de top drie. Ik blijf erbij dat ik fair wil zijn tegenover de andere provincies en dat ik niet op voorhand zwarte schapen wil creëren. Ik voel me erg gesteund door de gedachten van de commissieleden hierover. Laat ik het zo maar formuleren.

Ik bevestig dat er een nulmeting naar de veiligheid op het spoor komt. Het is belangrijk dat we met zijn allen bekijken op welke manier we daarin stappen kunnen zetten.

We stellen geen nationale aanvullende eisen, maar binnen de Europese regelgeving optimaliseren we het goederenvervoer. De sector werkt een operationeel spoorconcept voor goederenvervoer uit. Het lijkt me inderdaad goed dat we het hierover later hebben. Die behoefte is er zichtbaar. Het is goed om er specifiek naar te kijken. Het gaat nu vaak in allerlei discussies mee. Natuurlijk gaat de commissie over haar agenda, maar ik kom direct als ze met mij over het aanvalsplan wil spreken.

Over de differentiatie in prijs en spreiding in de spits, zoals mevrouw De Boer aangaf, heb ik al gezegd dat er inderdaad differentiatie in tarieven mogelijk is, zowel bij reizigersvervoer als bij goederenvervoer. Ik kan me voorstellen dat deze middelen ingezet worden om tot optimalisatie te

komen. Ik heb wel eens gezegd dat er slots zijn in de spits voor goederen die slechts 30% breder zijn. Hoe optimaliseer je dat? Hetzelfde geldt voor spreiding. Daarvoor hebben we het programma Beter benutten. In het Oosten van het land heeft een hogeschool de starttijden van de studenten verlegd om ervoor te zorgen dat er spreiding komt in het openbaar vervoer. Aan dit soort zaken kan inderdaad gedacht worden.

De heer De Rouwe vroeg naar het maatregelenpakket over het derde spoor. Ik dacht dat ik het al eerder had toegezegd. Dat komt inderdaad na de zomer, in de loop van september of wellicht begin oktober. Dan heb ik met alle partijen gesproken. We moeten het immers goed aan de voorkant regelen.

Over goederenfocus heb ik gezegd op welke manier ik me nadrukkelijk bezighoud met de raad van commissarissen en de raad van bestuur en de benoemingen hiervoor. Ik bemoei me met de manier waarop de aandeelhouder van de spoorwegen dit zal doen. Ik wil graag dat eerst de raad van commissarissen en de raad van bestuur worden ingesteld. De heer De Rouwe noemt het de «goederendirecteur». Ik sta er heel positief tegenover. Ik moet wel bekijken hoe het gepositioneerd wordt. Dat vind ik deels ook de taak van ProRail zelf. Ik zal het meenemen en aangeven dat ik dit een goed idee vind. In de raad van commissarissen heb ik hiervoor al een extra zetel belegd, maar dat heb ik net verteld.

Ik wil dat de investeringscommissie bestaat uit onafhankelijke en inhoudelijke experts. Deze moeten niet alleen beschikken over kennis van het spoor. Zij moeten breder, ook financieel, kunnen kijken naar de manier waarop grote investeringsprojecten lopen. Ik kom deze zomer met debemensing, ook bij de aanpak van de herijkingen. Dat zal ik dan met de Kamer communiceren.

De heer De Rouwe heeft het heel charmant over de ambitieportemonnee en het overnemen van onrendabele lijnen door andere partijen, maar hiermee komen we weer bij de basisvraag. Hoofdrailnet gaat naar de NS. We hebben het onder andere over het onderaannemerschap en de Valleilijn gehad. Met betrekking tot decentralisatie doen we een evaluatie naar aanleiding van de motie van mevrouw Van Veldhoven. In principe wordt het hoofdrailnet voor de periode tot 2025 door de NS bereden. De heer Smaling had een vraag over optimalisatie. Hij noemde het een wiskundig of statistisch woord. Op welke manieren gaan we optimaliseren? De heer Wiebes had er inderdaad allerlei ideeën over in Amsterdam bij de aanbesteding. Inmiddels is de heer Wiebes een collega geworden. Optimalisatie, het van-deur-tot-deurmodel, is de kern van de LTSA. Een en ander kan op verschillende manieren. Het is heel belangrijk dat het door de regio zelf geoptimaliseerd wordt, want de bus, de tram en de metro zijn vaak een concessie van de regionale overheid. Daar zullen we die aansluitingen moeten vinden. Ik wil het niet afdoen met een vaag woord als «optimalisatie»; ik kan er eigenlijk steeds verschillende woorden voor gebruiken. Mijn belang is dat bussen en treinen op elkaar aansluiten, dat er fietsen beschikbaar zijn, dat alle vervoersmodaliteiten die iemand gebruikt van A naar B, bijvoorbeeld van huis naar werk, op elkaar aansluiten. Dan zitten we veel meer met zijn allen in de groef dat we op elkaar willen aansluiten. Daarvoor heb ik de decentrale overheden nodig, net als afstemming tussen de vervoerders. Dat is ook de kern van de uitvoeringsagenda.

Mevrouw Dik-Faber vroeg tot slot of het niet concreter kan. Eigenlijk is dit het grootste compliment dat ze over de visie kan geven. De visie is immers voor de lange termijn, voor de komende vijftien jaar, tot ongeveer 2030, en betreft wat we moeten doen. Als we voor deze koers en deze visie gaan, is onze opdracht om deze in een zo hoog mogelijk tempo concreet te maken, af te stemmen en om ervoor te zorgen dat we van circa 90% goed spoor gaan naar een perfect spoor in Nederland, oftewel 100%. Eigenlijk zie ik de cri de coeur van mevrouw Dik-Faber dus als een compliment voor de LTSA.

De **voorzitter**: We zijn toe aan de lijst met toezeggingen die door de Staatssecretaris zijn gedaan.

- De Staatssecretaris informeert de Kamer voor het zomerreces over de vorderingen met betrekking tot reisinformatie voor grensoverschrijdende reizen.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer voor de zomer het afwegingskader voor de herijking van spoorprogramma's en projecten.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer zo mogelijk voor de zomer, maar waarschijnlijk in september, over de uitkomsten van het onderzoek naar elektrificatie van regionale spoorlijnen, waaronder de Maaslijn.
- De Staatssecretaris stuurt de Kamer binnenkort het programma voor de aanpak van onbewaakte spoorwegovergangen.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer over de mogelijkheid om NS uit te nodigen voor aanbestedingen, als zich maar één andere partij inschrijft voor een aanbesteding.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer voor de zomer over de bemensing van de investeringscommissie.

Er is een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer De Rouwe.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil een aanvulling doen. Het plan gaat niet alleen over onbewaakte spoorwegovergangen, maar over alle spoorwegovergangen.

De **voorzitter**: Dat wordt dan nog aangevuld op de lijst van toezeggingen. Hiermee zijn we rond met het debat. Ik dank allen hartelijk.

Sluiting 19.20 uur.