

Vergaderjaar 2019–2020

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 869

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 25 september 2019 overleg gevoerd met mevrouw Broekers-Knol, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2019 inzake planning besluitvorming ordening op het spoor na 2024 en update quickscan personenvervoer door ACM (Kamerstuk 29 984, nr. 849);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2019 inzake basisrapportage Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (Kamerstuk 32 404, nr. 92);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 28 mei 2019 inzake algemene vergadering van aandeelhouders ProRail 18 april 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 850);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 24 juli 2019 inzake antwoorden op vragen commissie over de planning van de besluitvorming over de ordening op het spoor na 2024 en de update van de quickscan personenvervoer van de Autoriteit Consument & Markt (Kamerstuk 29 984, nr. 860);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2019 inzake voortgang spoorgoederenvervoer en Betuweroute (Kamerstuk 29 984, nr. 858);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juli 2019 inzake reactie op verzoek commissie inzake rapporten van NS en ProRail over grondtransacties (Kamerstuk 29 984, nr. 856);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 juli 2019 inzake voortgang omvorming ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 857);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 18 juli 2019 inzake stand van zaken beleidsintensivering Spoortrillingen (Kamerstuk 29 984, nr. 859);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2019 inzake dienstregeling hoofdrailnet 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 855);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 5 september 2019 inzake reactie op het verzoek van het lid Van Brenk, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 14 mei 2019, over het bericht «Wc ook in regiotrein nodig» (Kamerstuk 29 984, nr. 861);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juli 2019 inzake ontwikkelingen internationaal personenvervoer per spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 854);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 september 2019 inzake bereikbaarheid van Zandvoort (Kamerstuk 35 000 A, nr. 133);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 10 september 2019 inzake wetgevingsagenda openbaar vervoer en spoor 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 862);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 september 2019 inzake spoorinfrastructuur havengebied Rotterdam (Kamerstuk 29 984, nr. 864);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 september 2019 inzake halfjaarrapportages 2019 en midterm reviews van de concessies van NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 863);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 16 september 2019 inzake actieplan versterking spoorsector (Kamerstukken 29 544 en 29984, nr. 948);
- de brief van de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid d.d. 20 september 2019 inzake stand van zaken snelle verbinding tussen Amsterdam en London met Eurostar (Kamerstuk 29 984, nr. 866).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Agnes Mulder

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid,
Van Meenen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,
Israel

Voorzitter: Ziengs
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Gijs van Dijk, Kröger, Laçin, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Broekers-Knol, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.03 uur.

De voorzitter:

Hartelijk welkom bij het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Hartelijk welkom aan de aanwezigen op de publieke tribune, maar ook aan de mensen die dit online volgen. Hartelijk welkom aan de Staatssecretaris en haar gevolg en natuurlijk ook de leden die aangeschoven zijn: de heer Amhaouch namens het CDA, de heer Van Dijk namens de PvdA. Zelf mag ik én voorzitten én de bijdrage leveren namens de VVD. Verder zal ik hier ook als rapporteur optreden namens het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, dus dat is mijn tweede pet. Vervolgens ontvangen wij om half vier de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. U heeft allen een mail ontvangen waarin gemeld werd dat de inbreng ten aanzien van dat stuk op dat moment zal plaatsvinden. We moeten dus nog even kijken hoe we handig omgaan met schorsingen. Ik heb begrepen dat er ook nog een paar leden onderweg zijn die op dit moment aan de plenaire regeling deelnemen. Die zullen vanzelf aanschuiven.

De spreektijden die we afgesproken hebben, althans, die we bij dezen afspreken, zijn vijf minuten met twee interrupties in tweeën. Er zijn nu naast mij maar twee sprekers. Maar ik zie tijdens een dergelijk debat vaak dat als ik daar wat meer ruimte in geef, dan plotseling het gezelschap ter linkerzijde – voor de kijkers rechts – altijd wat «aanjongt», zoals wij dat noemen. Dat wil ik voor zijn.

Volgens mij heb ik daarmee de mededelingen gedaan die ik moest doen; ik kijk nog even naar de griffier. Ik geef het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA. O, ik moet natuurlijk eerst ... Zie je wel, ik doe het toch weer in de verkeerde volgorde. De meerdere petten die ik op heb, zorgen voor verwarring. Het is de bedoeling dat ik als rapporteur als eerste het woord neem. Ik ga het voorzitterschap nu niet overdragen. Dat is niet nodig, want u kunt mij niet interrumperen. Ik mag gewoon vrijuit spreken richting de Staatssecretaris en dat ga ik ook doen, overigens namens u als commissie. Daar begin ik dan ook mee richting de Staatssecretaris.

Op 26 april 2019 hebben wij de basisrapportage voor het groot project Programma Hoogfrequent Spoorvervoer van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, hier aanwezig, ontvangen. Als uw rapporteur van dit groot project heb ik gekeken of de basisrapportage voldoet aan de uitgangspunten voor de informatievoorziening die de commissie heeft geformuleerd in de uitgangspuntennotitie in de Regeling Grote Projecten. Wat betreft de informatievoorziening op corridorniveau ontbreekt hier nog de gevraagde en ook de toegezegde informatie over de huidige en de beoogde reizigerscapaciteit en over de reistijd per corridor. Ook zou het voor de overzichtelijk goed zijn om de beoogde en gerealiseerde treinfrequenties in een tabel weer te geven. Daarom verzoek ik de Staatssecretaris namens de commissie de gevraagde informatie over de huidige en de beoogde reizigerscapaciteit en de reistijd per corridor op te nemen in de voortgangsrapportages. Verder vraag ik de Staatssecretaris de beoogde en gerealiseerde treinfrequenties in een tabel weer te geven. Dan de financiële stand van zaken van het programma. De basisrapportage laat een potentieel tekort van 354,6 miljoen euro zien. Het tekort is

de afgelopen periode zelfs gestegen. Het risicobeeld laat zien dat het potentiële tekort op kan lopen tot 468 miljoen. Dat zijn toch echt wel serieuze bedragen. Hoe gaat de Staatssecretaris om met het groeiende potentiële budgettekort? Daarnaast vraag ik de Staatssecretaris namens de commissie of de 167 miljoen aan exogene risico's nog boven op de onderbouwing van de risicoreservering van 750 miljoen komt, of dat deze daarin is verdisconteerd.

Dan de PHS-dienstregeling OV SAAL. Ik moet altijd weer even goed nadenken waar het allemaal voor stond: Amsterdam, Almere en Schiphol ... Schiphol, daar begint het altijd mee: Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad. Die afkortingen zijn altijd een ramp. Recent heeft ProRail een maakbaarheidstoets voor de corridor Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad – ik heb het hier nota bene erbij staan – OV SAAL opgeleverd. In de aanbestedingsbrief wordt opgemerkt dat uit deze maakbaarheidstoets blijkt dat de beoogde dienstregeling op de SAAL-corridor vooralsnog niet maakbaar is. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom de beoogde dienstregeling op de OV SAAL-corridor ondanks de voorziene aanleg van ERTMS toch niet maakbaar is? Kan de Staatssecretaris tevens toelichten welke dienstregeling momenteel wordt beoogd?

Verder in haar rapport doet de Auditdienst Rijk een aantal aanbevelingen aan het ministerie en aan het programmteam van ProRail. Wat de aanbevelingen aan het ministerie betreft, geeft de Staatssecretaris in de begeleidende brief bij de basisrapportage PHS aan de eerste vier aanbevelingen over te nemen. De aanbevelingen 5 en 6 worden echter niet genoemd. Hierdoor lijkt het zo te zijn dat de Staatssecretaris deze aanbevelingen niet overneemt. Kan de Staatssecretaris toelichten waarom zij de aanbevelingen 5 en 6 van de ADR niet overneemt? De vraag van de commissie is dan ook of de Staatssecretaris deze aanbevelingen alsnog kan overnemen.

Tot slot of bijna tot slot, moet ik zeggen, vraag ik de Staatssecretaris om toe te lichten of de aanbevelingen van de Auditdienst Rijk aan het programmteam van ProRail wel of niet worden overgenomen. Kunnen deze aanbevelingen alsnog overgenomen worden?

Als laatste een puntje dat we tegenkwamen in de verdiepingsbijlage bij de begroting. Op bladzijde 140 staat een toelichting. Het gaat over een kasschuif voor het rijksbrede budgettaire beeld. Het lijkt dat een bedrag van 144 miljoen van de korte termijn naar de lange termijn wordt verschoven. Waarom is dat het geval?

Tot zover de vragen als rapporteur aan de Staatssecretaris namens de commissie. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris ter beantwoording. Inmiddels hartelijk welkom aan de heer Van Aalst namens de PVV, die nu aanschuift nadat hij aanwezig was bij de regeling, en de heer Schonis namens D66. Hartelijk welkom. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank voor uw introductie. De Kamer heeft het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer als groot project aangegeven. Dat betekent dat de Kamer dit langjarige project met extra aandacht volgt. Dit project is daar in het bijzonder geschikt voor, denk ik. Ik denk ook dat het heel goed is dat we zo'n project, dat vaak meerdere zittingsperiodes van de Kamer betreft, op deze manier structureel goed met elkaar kunnen volgen. Dat is belangrijk voor iedereen die daarmee bezig is. Ik dank de rapporteur zelf natuurlijk voor de tijd die hij daarin steekt om extra diep in te gaan op een aantal van de punten.

Een aantal van de vragen die gesteld zijn, ging over het rapporteren over de reizigerscapaciteit en de reistijd. Volgens mij hebben we het daar in een vorig overleg ook met elkaar over gehad. Ik begrijp de wens om dat soort informatie te hebben. Alleen, dit zijn geen aspecten waar binnen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer op gestuurd kan worden. Ik rapporteer wel over de huidige reizigersaantallen in vergelijking tot de

prognoses die voor PHS zijn gebruikt. Daarbij kan ik ook toezeggen om te rapporteren of als de huidige aantallen in de buurt komen van de prognoses, dat tot knelpunten kan leiden. Maar de precieze capaciteit is afhankelijk van specifieke momenten, de lengte van de treinen en het type materieel. Het is aan de vervoerder om hierin keuzes te maken. Via de concessie sturen wij er dan weer op dat de vervoerder voldoende zitplaatskans biedt. De reistijd is onder andere afhankelijk van de dienstregeling, maar ook de samenloop tussen verschillende reizigers-treinen en goederentreinen en het materieel. Binnen PHS is er dus geen specifieke doelstelling voor reistijden. Wel willen we met het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, die tienminutentreinen, het netwerk zo goed mogelijk benutten. Het past dus niet om de treinen langzamer te laten rijden, dus je kunt ervan uitgaan dat er geen bijzondere zaken spelen. Als er specifieke issues zouden zijn, zal ik u daar uiteraard over berichten. Maar PHS gaat dus uit van het mogelijk maken van het efficiënter en effectiever benutten van het spoor voor tienminutentreinen. Of dat uiteindelijk ook gebeurt en met welke resultaten specifiek voor capaciteit op een bepaald moment op de dag op een bepaald traject, is ook aan de vervoerder. Die vervoerder rekenen wij weer af op de vervoersconcessie, waarin we de afspraken maken over wat gerealiseerd moet worden, en dat wordt ook gemonitord. Mochten er specifieke knelpunten zijn, dan zullen we dat uiteraard melden aan de Kamer.

Kan ik de beoogde en gerealiseerde treinfrequenties in een tabel weergeven? Het antwoord is op deze vraag is ja. Zo kunnen we laten zien ... Uhm ... Nou ja: punt. Het antwoord is ja. Ik moet wel even bekijken of dat al bij de eerstvolgende voortgangsrapportage kan gebeuren, want die moet voor 1 oktober al bij uw Kamer zijn. Ik denk dat we moeten constateren dat dat lastig gaat worden. Maar we kijken wat er kan. Dan het punt van de financiën. Er is gevraagd naar de risicoreservering binnen de begroting. We hebben eigenlijk twee soorten risico's. De risicoreservering binnen de begroting dient om tegenwicht te bieden aan potentieel tekort en eventueel optredende exogene risico's. Maar we hebben natuurlijk twee soorten risicoreserveringen. Een is een risicoreservering in het programma zelf. Je weet dat je in het project zelf altijd een marge moet aanhouden, omdat er altijd dingen tegenvallen. Dat heb je al als je je badkamer gaat verbouwen en dat is dus ook zo bij zo'n groot project. Je houdt dus rekening met dingen die binnen het kader van het project kunnen tegenvallen. Daar is een risicoreservering voor gemaakt binnen het project.

Daarnaast is er ook een risicoreservering gemaakt voor exogene factoren, dus dingen die buiten het project spelen, maar die toch invloed kunnen hebben. Nu met de PAS realiseren we ons allemaal de vorm die dergelijke risico's kunnen aannemen. Daar is dus ook nog een keer een risicoreservering voor gemaakt van die 250 miljoen.

De exogene risico's worden bij programma's en projecten niet meegenomen in de raming, omdat je er niet op kunt sturen. Je kunt er niet op sturen of de PAS zich wel of niet voordoet. Het wordt dus niet in de projectraming meegenomen, maar er is wel een aparte risicoreservering voor, omdat je deze factoren wel in beeld wilt hebben. De inschatting is dat dat ongeveer gaat om 167 miljoen. Dat zit dus in die 750.

Als risico's zich voordoen, probeer je in eerste instantie natuurlijk altijd om besparingen te zoeken in het programma. Een tweede optie die je hebt, is om in zo'n geval de scope van het totale programma te verkleinen. En uiteindelijk kun je natuurlijk je risicoreservering inzetten. We zien dat er op dit grote project inderdaad budgetspanning zit, zoals dat heet. Dat betekent dat we continu zoeken naar mogelijkheden om de doelen die we voor ogen hebben, in de lucht te houden en dat op een heel sobere manier te doen, om het tekort terug te dringen. Als dat echt niet kan, zijn er mogelijkheden om te kijken of je iets minder gaat doen of dat je de risicoreservering gaat aanspreken, omdat je vindt dat je anders raakt

aan de kern van het project. Zo houden we zicht en druk op de budgetspanning.

Voorzitter. Dan OV SAAL, Schiphol naar Lelystad. De voorkeursbeslissing is in 2013 genomen en was gebaseerd op de toen bekende uitgangspunten. De afgelopen jaren zijn er een aantal ontwikkelingen geweest die anders zijn dan toen gedacht. Deze ontwikkelingen zijn meegenomen en hebben er samen toe geleid dat de beoogde hoogfrequente trein zoals die in 2013 in elkaar zat, niet mogelijk is. Ik wil niet zeggen dat er geen hoge frequentie komt, maar dat zal niet datgene zijn wat we toen hoopten te kunnen halen.

Dit heeft onder andere te maken met de actuele plannormen voor een robuuste dienstregeling en voor veiligheid. Er is een treinongeval geweest op de Singelgracht. Naar aanleiding daarvan zijn de veiligheidsnormen aangepast. Als je die veiligheidsnormen in acht moet nemen, blijkt dat het allemaal net niet meer past zoals we in 2013 hadden gehoopt dat het zou passen. Ook blijkt bijvoorbeeld de complexe samenloop van personen- en goederentreinen op dit hele drukke deel van het spoornet niet inpasbaar op de manier die we in 2013 met elkaar hoopten. Ook levert ERTMS de benodigde capaciteitswinst op een andere wijze dan gedacht: iets betere rijtijd, maar iets slechtere opvolgtijd. Dat zijn allemaal elementen die hier spelen.

Natuurlijk voeren we overleg met de regio over de vraag wat dan wel en hoe je zo veel mogelijk in de lucht houdt. Via de volgende voortgangsrapportage zal ik u ook daarover weer informeren.

Dat is wellicht ook een antwoord op de vraag over de beoogde treindienst voor OV SAAL. Er is nog geen besluit genomen over de nieuwe, beoogde treindienst. Totdat er een ander besluit is genomen, is formeel de doelstelling nog steeds een treindienst met zes intercity's en zes sprinters. Maar we kijken nu met regio en vervoerders naar een alternatief dat zo dicht mogelijk in de buurt komt daarvan, om op deze corridor de doelstellingen te bereiken: hogere frequenties voor reizigerstreinen en faciliteren van het goederenvervoer. We hopen aan het eind van het jaar de benodigde beslisinformatie te hebben. Dan gaat het om een integrale keuze betreffende de beoogde treindienst en de noodzakelijke infrastructuur. In die samenhang zal ik ook daarover rapporteren aan uw Kamer.

Dan de aanbevelingen van de ADR over het rapporteren van risico's en het tot stand komen van de voortgangsrapportages. Ik vind het belangrijk om de Kamer goed mee te nemen bij de uitvoering van het programma. Zoals ik al een paar keer heb gezegd, moeten we ook de risico's en de onverwachte zaken gewoon met elkaar melden. Ik zal er dus zeker over rapporteren. U ontvangt op korte termijn de eerstvolgende rapportage. Worden alle aanbevelingen van de ADR aan ProRail overgenomen? Ja. De implementatie is in volle gang. ProRail was al bezig met twee van de drie aanbevelingen en onderschrijft de bevindingen van de ADR en deze stappen.

Dan is er nog een vraag over de kasschuif naar rijksbrede middelen. Bij het regeerakkoord zijn extra middelen beschikbaar gekomen. Die stonden voor 2018 en 2019 op de begroting. Met die middelen kunnen we extra investeren. Alleen – deze discussie hebben we al eerder gevoerd – het moment dat het op de begroting staat, is nog niet het moment dat de schop in de grond is geweest en de rekening bij ons op de mat is gevallen. Dus die uitgaven zijn niet meteen gedaan in 2018 en 2019. Daarom zijn de middelen administratief verschoven naar latere jaren. Zo blijven ze wel beschikbaar voor het betalen van de rekeningen die gerelateerd zijn aan de schop in de grond bij het spoor.

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

De voorzitter:

Dank u wel. Ik was druk aan het meeschrijven, om te kijken of de gestelde vragen inderdaad voorzien zijn van een antwoord. Bij vrijwel elke vraag bleek het antwoord ja, met een toelichting. Dat is heel plezierig om mee te maken. Dit overigens met uitzondering van de vraag over de huidige en de beoogde reizigerscapaciteit. Bij die vraag gaf de Staatssecretaris aan dat er beperkingen zijn om dat een-op-een te kunnen rapporteren. Maar zij gaf wel aan dat als er specifieke knelpunten zijn wat betreft dit onderwerp, de Kamer tijdig zal worden geïnformeerd. Dat is de conclusie die ik stel. Ik heb de indruk dat het erg galmt, maar ik begrijp dat het niet aan mij ligt maar aan de apparatuur. Goed, dan wen ik er maar aan. Doet u dat ook maar, als het bij u ook galmt.

Ik stel voor om, zoals stond in het stuk dat u heeft gehad op 1 juli 2019, in ieder geval op hoofdlijnen in te stemmen met de rapportage. Dan zien wij de nieuwe rapportage tegemoet. Daarmee stel ik vast dat we daarmee dit onderdeel van de agenda behandeld hebben.

Vervolgens alsnog een hartelijk welkom aan de heer Laçin namens de SP en mevrouw Kröger namens GroenLinks, wellicht ook aanwezig bij de regeling. Ik had dat al aangekondigd bij de overige leden. Maar toch van harte welkom. Ik dacht dat ik met twee leden plus mijzelf als inbrenger voor de VVD het debat zou moeten voeren, maar gelukkig zijn er nog wat andere leden aangeschoven.

Daarmee kom ik op het gedeelte waarbij de leden een inbreng kunnen doen. Ik had eerder al aangegeven aan de leden die er toen al zaten, dat de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid ook zal aanschuiven. Daar heeft u ook bericht van gehad. Ik kijk even naar de heer Laçin en mevrouw Kröger. De Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid schuift later aan, dus de inbreng op dat stuk gaan we ook dan doen. Dit is per mail gecommuniceerd, maar ik kan me voorstellen, gezien de hoeveelheid mails die binnenkomt, dat dat aan uw aandacht ontsnapt zou kunnen zijn.

Ik geef allereerst het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV. Vijf minuten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Gewoon een praktische vraag: we doen dus eerst onze inbreng op alle andere punten en daarna nog het stukje Eurostar?

De voorzitter:

Dat is correct, ja. Zo gaan we het doen. Rond 15.30 uur is Staatssecretaris Broekers-Knol aanwezig.

Ik begin gewoon met de heer Van Aalst namens de PVV. Vijf minuten spreektijd, twee interrupties in tweeën. De heer Van Aalst.

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

Dank u wel, voorzitter. Dank dat ik als eerste kan, want ik moet mogelijk wat eerder dit algemeen overleg verlaten.

Voorzitter. Ik neem u mee naar een tijd waarin alle treinen op de tweede nauwkeurig rijden. Waarin duurzaam vervoer een ongekend succes is, waarin de trein van Middelburg naar Groningen er maar 35 minuten over doet en waarin in- en uitchecken niet meer bestaat. Ja, voorzitter, en toen ging de wekker! Want helaas is dat dankzij deze Staatssecretaris nog verre van het geval.

Voorzitter. Onlangs oordeelde de rechter dat de NS geen machtspositie heeft en misbruik van die positie kan dan ook niet via de Mededingingswet voorkomen worden. Mijn eerste vraag: is de Staatssecretaris het met deze uitspraak eens of ziet zij bij de NS wel degelijk een machtspositie die een rol speelt bij aanbestedingen, zoals de Valleilijn?

Voorzitter. De ACM constateerde dat de NS er bij de HRN-concessie een gescheiden boekhouding op na zou moeten houden. Dat lijkt echter niet het geval te zijn. De PVV zou graag van de Staatssecretaris willen weten

waarom niet. En hoe kan de onafhankelijke ACM nou stellen dat de NS deze machtspositie wel heeft en de rechter niet? Het is tenslotte toch een onafhankelijke partij waar wij op zouden moeten kunnen vertrouwen als Kamer. FNV Spoor pleit voor volledige openheid van zaken over de betrokkenheid en de rolverdeling van de ACM in het marktordeningsdossier. Gaat die er komen, vraagt de PVV via de voorzitter aan de Staatssecretaris.

Voorzitter. Dan ProRail. De organisatie die Nederland op de rails houdt, moet het al enige tijd stellen zonder het charismatische leiderschap van onze Grote Pier, die weggevlucht is voor het naderende onheil dat de zbo-transitie heet. Voor de Staatssecretaris de luis in de pels, maar inmiddels voor de Minister de reddende engel bij het CBR! Als we het dan toch over die transitie hebben, wil de PVV gelijk enkele vragen aan de Staatssecretaris stellen. Hoe staat het er nu voor met het draagvlak voor ProRail als zbo? Kan de Staatssecretaris ons vertellen wie er in deze sector nou nog enthousiast is over deze gang van zaken of wordt de loftrumpet echt alleen nog maar vanuit die ivoren toren geblazen? En hoe viel de marktconsultatie uit? Hoeveel reacties heeft de Staatssecretaris ontvangen en hoeveel daarvan waren er positief?

Voorzitter. Waarom is er nog steeds onduidelijkheid over de financiële gevolgen van de omvorming tot een zbo? Is de Staatssecretaris het met de PVV eens dat het ronduit absurd is dat de Kamer een wetsvoorstel gaat behandelen zonder een financiële paragraaf? Dat kan toch niet waar zijn?

Ook heeft de PVV nog totaal geen duidelijkheid gekregen over de btw-kwestie. Dus via de voorzitter aan de Staatssecretaris: hoe staat het nu met de btw-kwestie? Is er ondertussen met alle inzet resultaat geboekt?

Voorzitter. De PVV vraagt zich ook af of de Staatssecretaris iets heeft geleerd van de kritiek op haar ov-plannen. De Randstad kwam namelijk goed aan bod, maar de provincies kregen niets! De PVV wil dan ook weten of zij bijvoorbeeld werk gaat maken van de wens om het spoor tussen Zwolle en Enschede dubbelbaans te maken.

Voorzitter. Dan het debacle rondom de grondtransacties. Waarom hult deze Staatssecretaris zich in schaduwen en schimmigheid? Waarom is het zo moeilijk om openheid van zaken te geven? Geef die rapporten nu gewoon vrij. De Staatssecretaris wringt zich in allerlei vreemde bochten en daardoor lijkt het of er iets onder het tapijt geveegd wordt.

Voorzitter. Dan zal de PVV nog even een spoorboekje opendoen over het spoorgoederenvervoer, want als wij de mannen van het havengebied en RailGood mogen geloven maakt ProRail er nog steeds een potje van. Zo voldoet bijvoorbeeld de bluswatercapaciteit nog steeds niet. Hoe heeft dit in hemelsnaam kunnen gebeuren? Wie slaapt er hier nou? Als er straks sprake is van een langdurige buitengebruikstelling, wie draait daar dan voor op of verdwijnen deze problemen als sneeuw voor de zon als ProRail uiteindelijk een zbo is geworden? Is de Staatssecretaris bereid om een onafhankelijk onderzoek te laten uitvoeren naar de uitvoering van de kerntaken inzake spoorinfrabeheer van goederenspooren door ProRail?

Voorzitter. Wil de Staatssecretaris nog overwegen om de gebruiksvergoeding te bevriezen, net zolang totdat de spoorinfra eindelijk weer op orde is? Als de Staatssecretaris de modal shift echt serieus neemt, zou dit een heel mooi gebaar zijn naar die hardwerkende goederensector toe. Voorzitter. Tot slot het onzalige idee om statushouders aan het werk te zetten om spoorlijnen aan te leggen. Koloniale tijden lijken te herleven onder deze Staatssecretaris. En om dat nog eens extra te benadrukken wil D66 zelfs de leeftijd voor het aanleggen van spoorlijnen verlagen naar 16. Allochtone kinderhandjes die in Nederland zware rails aanleggen! Als de PVV dit vreselijke plan gelanceerd zou hebben, was de wereld te klein geweest. Ik mag toch hopen dat dit een hele slechte grap was. Graag een antwoord van de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Ik dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Ik wil de rapporteur om te beginnen bedanken voor zijn effort en het uitbrengen van het verslag.

Voorzitter. Twee vragen die voor het CDA centraal staan zijn: hoe benutten we de huidige capaciteit van het spoor maximaal? En verder willen wij natuurlijk altijd een stip op de horizon: de trein als duurzaam en concurrerend alternatief voor weg en lucht. Ik begin met de capaciteit op het spoor.

De NS gaf in augustus aan dat het spoorplafond in zicht is. De NS en het Rijk, via de NMCA, gebruiken verschillende modellen om dit te bepalen. Gisteren heeft de Staatssecretaris de verschillen beschreven, maar welk model is nu het betrouwbaarst? Het CDA ziet om de capaciteit te vergroten kansen bij investeringen in de dubbeldekstreinen door die als standaard te gaan zien via het pas-toe-of-leg-uitprincipe. We zien uit naar de brief die de NS ons hierover voor 1 oktober zal sturen en naar de reactie hierop van de Staatssecretaris. Ik weet niet of de Staatssecretaris daar reeds al iets over kan zeggen.

Voorzitter. ProRail geeft aan dat er een tekort aan stroom is, waardoor op 60 baanvakken in Nederland de treindiensten niet kunnen worden uitgebreid of vernieuwd. Hoe staat het met het toegezegde vervolgonderzoek naar de vergroting van de bovenlijns spanning bij het spoor naar 3kV? Welke kosten zijn ermee gemoeid om de belangrijkste baanvakken op te schalen naar 3kV en kunnen we hier inzicht in krijgen?

Voorzitter. Dan de spreiding tijdens de spits. Om reizen met de trein aantrekkelijk te maken is het van belang dat de spits niet onnodig druk is. Het CDA is daarom erg positief over de proef in de regio Arnhem, waar starttijden van twee grote opleidingsinstituten, de HAN en de Radboud, werden aangepast. De drukte nam tijdens de ochtendspits sterk af en wel met maar liefst 22% in de hyperspits. Het CDA wil daarom graag dat het in heel Nederland wordt uitgerold. In november 2018 is door de Kamer al de motie-Amhaouch/Paternotte aangenomen om dit bij meerdere hogescholen en universiteiten toe te passen. Ook in het Klimaatakkoord is de aanpak van de hyperspits door middel van gewijzigde aanvangstijden een belangrijk speerpunt. Brede steun is er dus. Echter, het mist brede opvolging. Gaat de Staatssecretaris hier nu echt werk van maken, zodat er opvolging komt in bijvoorbeeld Utrecht, Delft, Groningen en Amsterdam? Zo ja, op welke wijze en wanneer zijn dan de resultaten te verwachten? Dan de grensoverschrijdende samenwerking. Het CDA merkt echt nog te weinig voortgang bij het realiseren van grensoverschrijdende verbindingen, bijvoorbeeld bij de afbouw van het laatste deel van de Betuwelijn in Duitsland. We hebben het dan over de aanleg van het derde spoor. Omdat de Betuweroute nog niet is afgerond en Eindhoven-Düsseldorf langs Venlo eraan komt, wordt het probleem in Venlo en de Vierpaardjes nijpender en urgenter. Maar liefst drie ongelukken in anderhalf jaar tijd! Wanneer worden er hier knopen doorgehakt?

Hoe kan het verder dat de drielandentrein pas op z'n vroegst eind 2022 vanuit Maastricht gaat doorrijden naar Luik? Die trein had namelijk al begin dit jaar moeten rijden. Naast het beveiligingssysteem schijnen nu ook de exploitatiekosten een probleem te zijn. Hoe kan het dat dit nu pas opduikt? Heeft u een duidelijke handshake met de Belgische Minister Bellot hierover? Kan de Staatssecretaris verder een update geven over het op een volwaardige manier onderzoeken van de verschillende routevarianten voor Amsterdam-Berlijn? En hoe staat het met de onderhandelingen met de NVR over een intercityverbinding via Heerlen naar Aken en het bekijken van de mogelijkheden voor Den Haag-Eindhoven-Düsseldorf. In 2018 heeft de Staatssecretaris toegezegd bereid te zijn om een

internationale spoortop te organiseren met politici uit België, Duitsland en Engeland. Onze vraag is waarom die er nog niet is geweest? Wanneer komt die er? Ik vraag dat, want we hebben elkaars commitment dringend nodig.

Voorzitter. Dan ProRail als zbo, de omvorming van ProRail. Het CDA vindt het van belang dat de omvorming niet zal leiden tot hogere kosten en dit heeft de Staatssecretaris ook toegezegd. Ziet de Staatssecretaris «geen hogere kosten» als een inspanningsverplichting of als een resultaatverplichting? Het CDA leest in de Kamerbrief dat de openbare internetconsultatie voor de lagere regelgeving uiterlijk start bij de indiening van het wetsvoorstel bij de Kamer en dat in de begroting 2020 staat dat de Kamer de complete financiële paragraaf pas bij de ontwerpbegroting 2021 ontvangt. Hier worden wij zeer zenuwachtig van. Het CDA zou het onzorgvuldig vinden als bij de indiening van de wet in de Kamer de consultatie over lagere regelgeving en de complete financiële paragraaf niet zijn afgerond. Is de Staatssecretaris bereid de wet pas naar de Kamer te sturen als beide onderdelen gereed zijn en mee kunnen worden gestuurd naar de Kamer? Het CDA is verder benieuwd naar een update van het draagvlak voor dit voorstel vanuit het veld. Welke partijen uit het veld zijn nu overtuigd en voorstander van de omvorming tot een zbo, en met welke regeling?

Voorzitter. Ten slotte, afrondend.

De voorzitter:

Ik heb nog een interruptie voor u en die doen we maar voordat u afrondt. Het is een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik sloeg natuurlijk wel even aan bij de vragen die ik net ook stelde over de zbo en de behandeling van het wetsvoorstel.

Daarna volgde een vraag over het draagvlak. We hebben allemaal de marktconsultatie gezien en volgens mij hebben we geconstateerd dat er zestien zienswijzen zijn ingediend en dat die alle zestien negatief waren. Kunnen wij op het CDA rekenen? Als er niemand meer positief is over de omvorming tot een zbo, is er dan ook bij het CDA geen draagvlak meer voor het omvormen?

De heer Amhaouch (CDA):

In de vorige AO's heeft het CDA als een van de eerste gewezen op het negatieve of het niet-positieve – het ligt er maar aan hoe je het formuleert – draagvlak voor het omvormen van ProRail tot een zbo. We hebben toen ook aan de Staatssecretaris gevraagd wat zij gaat doen. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat ze zou gaan overleggen. Daarom onze vraag: wie is nou van bakje A naar bakje B gegaan? Als alle stakeholders negatief zouden zijn, dan hebben we, denk ik, wel een probleem. Tenminste, als we begrijpen waarom. Ik zeg dat, want laten we ook naar de inhoud kijken. Het is natuurlijk wel heel belangrijk dat er een minimale basis is voor samenwerking met stakeholders waar je niet omheen kunt.

De heer Van Aalst (PVV):

Als ik het goed begrijp hoor ik mijn collega van het CDA dus zeggen: als er geen steun vanuit het veld meer is, dan zal ook het CDA dit voorstel tot omvorming niet langer steunen? We hebben inmiddels gezien dat er zelfs een directeur van ProRail, juist vanwege de omvorming van ProRail, is opgestapt. Hij heeft zich daar ook heel duidelijk en kritisch over uitgelaten.

De heer Amhaouch (CDA):

Het CDA kijkt graag naar de inhoud. Laten we ons ook niet blindstaren op een directeur die wel of niet blijft. Daar wil ik het nu niet over hebben, want ik wil het over de inhoud hebben van de motivatie van de stake-

holders om niet positief te zijn. Ik hoop dat de Staatssecretaris dadelijk het nieuwtje heeft dat er wel een aantal stakeholders positief zijn. Anders ben ik het eens met de heer Van Aalst dat het de vraag is wat er moet gebeuren als álle stakeholders negatief blijven in deze consultatie.

De voorzitter:

Ik stel voor dat u met uw laatste regel begint.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, ten slotte het toekomstbeeld ov. Het CDA vindt het belangrijk dat de regio goed bereikbaar is. De Kamer heeft de motie-Amhaouch/Dost gesteund om zowel snelle verbindingen als stevige vertakkingen met de verschillende steden in de regio's in Nederland te verduidelijken en te borgen in het toekomstbeeld. Gaat dit inderdaad gebeuren in de aangekondigde verdiepingsslag? En hoe staat het met de zoektocht naar snelle verbindingen naar het Noorden? Zou het aangekondigde investeringsfonds hierbij een rol kunnen spelen? Dan is het woord «investeringsfonds» ook maar gelijk gevallen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Van Dijk namens de VVD.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dat woord moest een keer gaan vallen, voorzitter, als het gaat om infrastructuur en spoor. Dank voor het woord, voorzitter.

Bij de voorbereiding van dit debat over spoor wilde ik met uw welnemen even iets van de agenda afstappen. Als je namelijk kijkt naar wat er nodig is, gezien het Klimaatakkoord en de Mobiliteitstafel, alle opgaves die wij als land hebben, de investeringen die met name voor spoor, lightrail en alles waarmee je niet in de auto komt, moet je je gaan afvragen waar we nu eigenlijk mee bezig zijn. Ik bedoel dat niet te negatief. We gaan richting een MIRT in december en dan zullen we zien dat de verhouding tussen investeringen in wegen en spoor gewoon hetzelfde is. Je zult zien dat er weinig extra ruimte is, want alles is al belegd tot 2030, om extra te gaan investeren in spoor om juist die doelstelling van een duurzaam en schoon land te bereiken. Dat is verder ook nodig om de leefbaarheid, met name in de regio maar ook in de Randstad, te behouden. Het is heel fijn als je met de trein en het ov gewoon in de regio kan wonen en in de Randstad kan werken. Dus wanneer gaat het kabinet en wellicht ook de coalitie radicaal andere keuzes maken? Kunnen we dat in dit najaar verwachten van deze Staatssecretaris en van deze coalitie?

Ik denk dat dat nodig is, want als we zo doorgaan, hebben we straks een Klimaatakkoord, maar blijven de uitvoering en de investeringen in met name de infrastructuur gewoon achterwege. Dat zou zonde zijn, want volgens mij hebben we ons allemaal verbonden aan die doelstellingen en moeten we die gaan halen. Ik roep de Staatssecretaris daarom dus op om ook radicaal te gaan investeren. Daar heb je wellicht een investeringsfonds voor nodig, maar wat mij betreft is er ruimte zat om te investeren. Of je dat nou wel of niet een fonds noemt, het is gewoon nodig dat we daar extra geld voor gaan vrijmaken.

Voorzitter, dan de agenda. Ik begin bij Zandvoort. Ook de PvdA heeft eerder de motie gesteund, waarin wordt gevraagd wat er nodig is om Zandvoort bereikbaar te houden, ook rondom die beruchte en beroemde Formule 1-race volgend jaar. Maar wij dachten ook dat met name private partijen, die daar natuurlijk vol in zitten, daaraan zouden gaan bijdragen. De Staatssecretaris geeft in haar brief aan dat de Staat gaat bijdragen met een bedrag en dat de provincie gaat bijdragen met een bedrag, maar wat is nou de bijdrage van al die miljoenenbedrijven die daar in de Formule 1 zitten? Onze verwachting bij de uitvoering van de motie was dat het geld met name daarvandaan zou komen.

Het zal de Staatssecretaris wellicht niet verrassen, maar wij hebben sinds al dat nieuws over dat spoor in Zandvoort, ten eerste veel berichten gehad van inwoners uit Zandvoort die zich zorgen maken over het toenemende aantal treinen en over de dienstregeling. Tegelijkertijd zeiden mensen uit andere regio's: blijkbaar is het mogelijk om op het moment dat je iets organiseert, opeens extra investeringen te krijgen, ook al is het wellicht niet rendabel over het hele jaar. Zo kreeg ik bijvoorbeeld de oproep om Veendam-Stadskanaal door te trekken naar Emmen, de Nedersaksenlijn. De Lelylijn, de Flevoroute, kregen wij direct op het bureau, net zoals een extra treinstation, Waarland-de Weel, op de kop van Noord-Holland om de bereikbaarheid te behouden. Dat is allemaal wellicht niet direct rendabel als je kijkt naar de verhouding Randstad versus regio, maar het is wel nodig voor de bereikbaarheid van de kop van Noord-Holland. Ook een goeie is de betere ov-verbinding van Tilburg naar, ook een miljoenenbedrijf, de Efteling. Daar staan mensen in de zomer in de file. Waarom niet ook daar investeren?

Het lijstje is nog veel langer en we zullen bij het MIRT vast een ronde door Nederland maken en dit uitgebreid bespreken. Maar wat ik hiermee nu wil onderstrepen is: vergeet de regio niet. We hebben het in het vorige debat gehad over de lijn naar het Noorden, maar overal rondom de Randstad zitten grote infrastructuurvragen, die niet meteen met een ja beantwoord worden, omdat er vaak een onderscheid wordt gemaakt tussen rendabel of niet. Kan de Staatssecretaris daar wat achtergrond en inzicht in geven? Voorzitter. Dan de ACM en de quickscan. Net als FNV Spoor hebben wij aangegeven dat wij ons wel wat zorgen maken over de positie van de ACM als onafhankelijk toezichthouder. De ACM doet een aantal extra aanbevelingen over een gelijk speelveld die nodig zouden zijn om een gelijk speelveld te behouden. Het gaat dan met name over de rol van de NS. Maar de rechter heeft de ACM tegelijkertijd wel teruggefloten bij het gedoe over die zaak in Limburg. De ACM is teruggefloten door de rechtbank Rotterdam. Hoe moet de ACM toezicht, beleid en politiek dan van elkaar scheiden? Doen ze dat wel voldoende of loopt dat te veel door elkaar heen?

De voorzitter:
Wilt u afronden?

De heer Gijs van Dijk (PvdA):
Is de Staatssecretaris bereid om een onderzoek en een evaluatie van het optreden van de ACM in Limburg en van verwante zaken en dossiers in de spoorsector te starten, bijvoorbeeld door de Algemene Rekenkamer? Ten slotte, voorzitter. De spoortrillingen zijn ook een grote zorg van mensen. De Staatssecretaris heeft met name een procedurele brief geschreven over wat ze allemaal gaat doen. Ik denk dat veel mensen die daar nu last van hebben, ook graag een soort tijdlijn zouden willen zien. Wanneer kunnen ze wat verwachten?
Dank u wel.

De voorzitter:
Dank u wel. Dan is nu het woord aan de heer Schonis namens D66.

De heer Schonis (D66):
Dank u, voorzitter. Deze week kennen we een heel feestelijk moment! U weet natuurlijk allemaal waar ik het over heb. Het is deze week precies 180 jaar geleden dat de eerste trein in Nederland van Amsterdam naar Haarlem reed. Hoe toepasselijk is het dat we dan vandaag over het spoor komen te spreken. Voorzitter. Het spoorwegbedrijf is natuurlijk na een beetje aarzelende start in 1839 – het heeft heel wat jaren geduurd voordat er wat meer spoor in Nederland kwam – uiteindelijk toch een groot succes geworden. De

spoorwegen zijn bijvoorbeeld een heel belangrijke werkgever geworden. Dat was het al in 1830 en dat is het anno 2019 nog steeds. Daarom is D66 zo blij dat de Staatssecretaris – de heer Van Aalst refereerde er ook al aan – een mooi succes kon melden, namelijk de pilot om 30 statushouders op te leiden voor een mooie baan in de spoorsector. Tegen meneer Van Aalst zou ik dan toch willen zeggen: het is toch zeker fijn dat op deze manier mensen ook een toekomstperspectief in Nederland geboden wordt? Het is heel fijn om te zien dat de Staatssecretaris het plan van D66 «Denderende banen op het spoor» op deze manier zo mooi en voortvarend opgepakt heeft.

Ik heb daar trouwens nog wel twee vragen over. Houdt de Staatssecretaris een oogje in het zeil wat betreft de ontwikkelingen van de spoormodules bij het mbo? En met name: wordt daarbij gekeken of de afstemming van de ontwikkelingen die op het spoor plaatsvinden, ook de technische ontwikkelingen, goed wordt meegenomen in het curriculum?

Voorzitter. Dit voorjaar hebben wij een mooi internationaal spoorplan aangeboden. Ik ben heel blij om te horen dat er dit najaar in Nederland een internationale bijeenkomst wordt gehouden over de Europese spooragenda. We zijn natuurlijk heel benieuwd wat de inzet van de Staatssecretaris is bij die bijeenkomst en welke van de punten uit ons internationaal spoorplan zij daar denkt te kunnen verwezenlijken.

Dan is de Staatssecretaris ook nog bezig met de motie van mevrouw Kröger en mijzelf over de kansrijke internationale nachttreinenroutes. Het plan om in Europees verband de gebruiksvergoeding specifiek voor die internationale nachttreinen omlaag te brengen, lijkt ons een hele mooie eerste stap om het internationale treinverkeer ook echt een concurrent te laten zijn van de korte vluchten. Wat opvalt is dat het in het buitenland vaak wel lukt om die nachttreinen te laten rijden, en dat het in Nederland maar niet lukt. Hoe komt dat? Wat is toch het verschil tussen Nederland en de rest van Europa waardoor die nachttreinen wel in van Brussel tot Wenen kunnen rijden en het niet lukt om een van die treinen naar Nederland te halen? Waar zit 'm dat dan in?

Als we het toch over het internationale spoor hebben: meten is weten. De NS heeft de afgelopen maand nogal enthousiast getwitterd. Het gebruik van de internationale spoorlijnen zou volgens de NS fors gestegen zijn. Maar heeft de Staatssecretaris ook objectieve data waarmee we dat kunnen verifiëren? Niet dat ik de NS niet vertrouw, maar ik zou ook graag willen weten of er een monitor is waaruit blijkt dat er inderdaad meer internationale treinreizen zijn vanuit Nederland.

Voorzitter. Dan een heel ander punt. De heer Van Aalst refereerde daar net ook al aan. Dat is natuurlijk veiligheid rondom het spoor, en dan met name het emplacement Waalhaven-Zuid. Dat is per direct stilgelegd, omdat de blusvoorziening niet op orde is. Hoe kan dat? Het is toch raar dat pas bij een test blijkt dat de blusvoorziening niet op orde is en dat het kennelijk dusdanig ernstig was dat het onmiddellijk stilgelegd moest worden? Wat is de verantwoordelijkheid van de regio en de vervoerders in dezen?

De voorzitter:

U zat al even te wachten op een interruptie. Hij kwam niet van de heer Laçin, ter linkerzijde; hij komt vanaf de rechterzijde, namelijk van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Excuses dat ik even weg moest, maar ik kwam net binnenvallen bij het verhaal over de nachttrein. Ik heb het verhaal over de nachttrein een beetje gevolgd, ook in de quickscan die wij hebben gekregen. Mijn vraag aan D66 is: hoe hoog staat dit op de prioriteitenlijst? In de quickscan die we hebben gekregen, staat dat de nachttrein niet rendabel is en dat het gebruik beperkt is. Dan zie je op social media natuurlijk wel dat er een

nachtjazztrein is geweest met een hele mooie sfeer. Daar kan ik me iets bij voorstellen. Maar hoe hoog staat de nachttrein op de prioriteitenlijst, gezien de opgaves die we hebben, zowel nationaal als grensoverschrijdend, en de beperkte middelen? Hoever wilt u daarin gaan?

De heer **Schonis** (D66):

Hoever ik met die trein wil gaan? Waar die ons kan brengen, zou ik haast willen zeggen. Het sluit een beetje aan op wat de heer Van Dijk net al aangaf. We moeten serieus na gaan denken over zaken als die korte Europese vluchten. Juist een goede nachttreinverbinding is daarin best belangrijk. Wat ons betreft zou zo'n nachttrein dus best hoger op de prioriteitenlijst kunnen komen te staan, om op die manier het aantal internationale vluchten terug te dringen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Natuurlijk willen wij zo veel mogelijk vliegverbindingen vervangen door treinverbindingen. Belangrijk zijn inderdaad Brussel, Londen en Parijs; die liggen voor de hand. Dat heeft mevrouw Kröger ook herhaaldelijk gezegd. Je zult dadelijk kosten maken; je zult er geld bij moeten doen. De vraag is dus of je onrendabele nachttreinen wilt laten rijden en hoe hoog die dan op de prioriteitenlijst staan. Daar moeten we namelijk heel reëel in zijn. Als ik die quickscan lees, lijkt mij dat een onhaalbare kaart.

De heer **Schonis** (D66):

De quickscan gaat heel erg uit van de situatie nu. Maar er wordt nu bijvoorbeeld al een vliegtaks ingevoerd in Nederland. In het buitenland is die er al, bijvoorbeeld in het Verenigd Koninkrijk. Daar is die ook substantieel hoger. Het zou dus zomaar eens kunnen zijn dat de trein in de toekomst juist voor een groot deel van het West-Europese internationale verkeer een veel aantrekkelijker alternatief wordt en daarmee vanzelf meer rendabel. Je moet een keer ergens beginnen, en wat ons betreft mag dat begin best hoog op de prioriteitenlijst komen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. U kunt verdergaan met uw inbreng – of was u er al doorheen? Ik dacht het niet, hè?

De heer **Schonis** (D66):

Ik heb nog een paar puntjes. In navolging van de heer Van Dijk heb ik ook nog een vraag over de trillinghinder langs het spoor. Ik heb daar nog een vervolgvraag over naar aanleiding van de schriftelijke ronde die we deze week hebben gehad. De Staatssecretaris geeft aan dat er een pilot wordt gestart om hinder voor omwonenden te voorkomen, maar onze vraag is met welke afspraken de sector zelf inmiddels al aan de slag is gegaan om trillinghinder zo veel mogelijk te vermijden.

Dan nog een paar laatste vragen. Meneer Van Dijk, ik merk dat u mijn Twitter goed volgt. Ik heb afgelopen week namelijk een meer out-of-the-box tweetje geplaatst waarin stond: zo meteen komt dat investeringsfonds, of dat nou het Hoekstra-Wiebesfonds of het Jozeffonds of ik weet niet wat gaat heten; ik heb al allerlei namen voorbij horen komen. Stel dat we dat kunnen besteden. Een van de dingen die vaak terugkomen, is inderdaad de lijn naar Kaatsheuvel. De gemeente Tilburg wil bijvoorbeeld versneld een station in Berkel-Enschot. Ziet de Staatssecretaris kansen om de gemeente Tilburg daar op korte termijn bij te helpen? Want het spoor is natuurlijk niet af. We zijn al 180 jaar spoor verder in Nederland, maar het denken daarover mag nooit stilstaan.

Ik heb nog twee andere vragen.

De **voorzitter**:

U heeft nog tien seconden.

De heer **Schonis** (D66):

Nou, ik ga het toch proberen. In navolging van de heer Amhaouch heb ik een vraag over de 3kV-leiding. Strukton heeft een oplossing aangeboden. Vinden er ook gesprekken met Strukton plaats?

Dan het laatste punt. Er wordt op dit moment heel veel gediscussieerd over zonneparken en de vraag waar die zouden moeten komen. Langs het spoor is vaak nog ruimte genoeg. Is het mogelijk om langs het spoor plekken aan te wijzen voor grootschalige opwekking van zonne-energie? Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan de heer Laçin namens de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank u wel, voorzitter. Ook dank voor uw inbreng als rapporteur. Ik wil om te beginnen eigenlijk nogmaals benadrukken dat wij in Nederland een spoornetwerk hebben om trots op te zijn. Dat mag ook gezegd worden, ook na 180 jaar spoor. Het is drukbezet. Er is sprake van groeiende aantallen reizigers, steeds meer vraag en een hoge kwaliteit. De eerste halfjaarcijfers over 2019 van NS en ProRail laten ook weer zien dat het enorm goed gaat. Meer marktwerking en het opknippen van het hoofdrailnetwerk is wat de SP betreft dan ook geen weg die we moeten gaan bewandelen op het spoor. We zien nu juist dat het heilige geloof in marktwerking drastisch afneemt, omdat marktwerking vaak niet brengt wat er verwacht wordt. Dat zal op het drukbezette spoor wat ons betreft niet anders zijn. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat marktwerking op zich geen doel is en dat de belangen van de reiziger altijd op één moeten staan?

Voorzitter. Dan de quickscan personenvervoer van de ACM. Het viel mij op dat het er erg op lijkt dat de ACM zich vooral heeft laten beïnvloeden door FMN, de federatie van mobiliteitsbedrijven, zeg maar de lobbyclub van de buitenlandse staatsbedrijven die actief zijn in Nederland. Dat is wat mij betreft toch heel erg opvallend. Wat vindt de Staatssecretaris hiervan? En nog belangrijker: de boete van 41 miljoen die de ACM heeft gegeven aan de NS voor dat «gedoe» in Limburg, zoals de heer Van Dijk het volgens mij noemde, is naar de prullenbak verwezen door een rechter in Rotterdam. Dat is al eerder aangehaald. De conclusie luidt dat de gedragingen van de NS niet vallen onder de mededingingswet en dat niet is aangetoond dat de NS een economische machtspositie heeft op het hoofdrailnetwerk. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat deze uitspraak ook deze quickscan in een ander daglicht stelt? En toont het handelen van de ACM in deze zaak niet aan dat de beleidsopvattingen van de ACM en de toezichthoudende rol van deze organisatie voor wrijving zorgen? Dat hebben we eerder ook al eens besproken. Ziet de Staatssecretaris dit ook, en zijn er alternatieven voorhanden om die twee wellicht te scheiden? Er komen belangrijke keuzemomenten aan voor de toekomst van het spoor. De intensieve betrokkenheid van de ACM, haar verschillende petten en het vooringenomen standpunt dat meer marktwerking beter zou zijn, baren ons zorgen. Daarom wil ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

Een gelijk speelveld is belangrijk voor alle partijen. Dat vinden we allemaal, volgens mij. Het is daarom raar dat de ACM voor de NS bij elke regionale bieding een rendementstoets eist – alleen voor de NS, dus niet voor alle andere vervoerders. Creëert dat niet juist een ongelijk speelveld, wil ik vragen aan de Staatssecretaris. En om bij het gelijke speelveld te blijven: maken arbeidsvoorwaarden en sociale veiligheid ook deel uit van het gelijke speelveld, om te voorkomen dat er geconcentreerd wordt op arbeidsvoorwaarden en dat de medewerkers daar straks de pineut van zijn?

Dan het spoorgoederenvervoer. De SP onderschrijft het belang van het spoorgoederenvervoer. We zijn daarom ook blij dat er afspraken zijn gemaakt met de sector om bijvoorbeeld de gebruiksvergoeding te drukken. Maar zorgen andere tariefstijgingen niet alsnog voor hoge prijzen? Houdt de Staatssecretaris dit in de gaten?

Dan ook wat over trillingen. Het uitblijven van optimale benutting van bijvoorbeeld de Betuweroute zorgt ervoor dat het gemengd spoornetwerk nog steeds intensief wordt gebruikt voor goederenvervoer, met trillingen en het overschrijden van risiconormen tot gevolg. In de brief die wij gisteren kregen wijst de Staatssecretaris erop dat woningbouw bijvoorbeeld primair bij het lokale gemeentebestuur ligt, maar problemen rondom het spoor bij ProRail binnenkomen. Dan kunnen we heel snel concluderen dat de belangen wellicht uiteenlopen en dat schadeclaims wellicht daardoor vaak niet gehonoreerd worden. Ziet de Staatssecretaris dit probleem ook? Welke kaders worden gebruikt om bouwen dichtbij het spoor in goede banen te leiden? Want we zien bijvoorbeeld in Tilburg, in de wijk Reeshof, dat er wordt gebouwd zonder maatregelen om trillingsschade te voorkomen. Hoe gaan we hiermee om?

Nog twee kleine specifieke punten. De heer Amhaouch sprak al over Heerlen-Aken. Er ligt een door de Kamer aangenomen motie om het doortrekken van deze lijn waar mogelijk te versnellen. Er is 80 miljoen geïnvesteerd, het prachtige station is in het bijzijn van deze Staatssecretaris geopend, met een goede vriend van mij naast haar, en de Duitsers willen heel graag. Ik vraag me steeds af waar we op wachten. Wat is het probleem en wanneer gaat die internationale trein nou rijden, met die honderdduizenden mensen die er gebruik van zouden kunnen gaan maken?

Tot slot. Het investeringsfonds is al vaker genoemd. Ik wil heel graag van deze Staatssecretaris horen wat haar ideeën zijn over dit fonds. Dan hamer ik nogmaals – ik had dat ook van mijn buurman verwacht, want ik houd zijn Twitter ook in de gaten – op de Lelylijn. Een ontzettend belangrijke lijn, die het noorden veel beter ontsluit en enorme kansen voor veel steden en gebieden met zich meebrengt. Wanneer gaan we dat doen? Houden we op met gemeenschapsgeld te geven aan de Formule 1 in Zandvoort en andere onzin? Laten we daar gewoon mee stoppen en laten we het investeringsfonds gebruiken voor bijvoorbeeld de Lelylijn. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zie een interruptie van de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Voor de goede orde: ik heb in dat Twitterbericht dat net werd genoemd juist expliciet gezegd dat de Lelylijn voor mij niet op het lijstje hoeft, want die ken ik al.

De voorzitter:

Dat was alleen een verduidelijking. Desondanks heb ik haar wel genoteerd als een interruptie.

De heer **Laçin** (SP):

Het was geen verwijt, hoor!

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Reizen met de trein is populairder dan ooit. We reizen meer en we zijn ook steeds tevredener. Maar ja, wat als straks iedereen met de trein wil, wat wij heel graag zouden willen? Want daar gaan we wel naar toe, dus we moeten heel snel fors investeren in de capaciteit. Ik denk dat wij dat allemaal zien en dat we daarover bij het MIRT verder gaan praten. Maar hopelijk is het kabinet ons voor als het de investeringsagenda

presenteert. Ik laat me op dit vlak heel graag verrassen. Welke kansen biedt het PAS om asfaltgeld te gaan ombuigen naar echt duurzame oplossingen? Dan denk ik bijvoorbeeld aan de A27 en de wens van een spoor Utrecht-Breda. Heel graag een reactie van de Staatssecretaris, maar dat zal bij het MIRT verdergaan.

Ook de vraag naar het internationaal spoor groeit hard. De eerste vlucht naar Brussel wordt vervangen, naar aanleiding van een motie van GroenLinks, maar dat is wat ons betreft echt pas het begin. Als ook in de luchtvaart de roep om snelle treinen naar Londen en Parijs steeds harder klinkt, moeten we snel gaan leveren. Zo direct gaan we het verder hebben over de Eurostar, maar ik wil het nu hebben over een aantal van de andere trajecten, zoals naar Berlijn. Ik ben heel erg benieuwd waar we dan nu staan. De Staatssecretaris zou het gesprek met haar Duitse collega voortzetten. Wat gaat er concreet gebeuren? Wat gaan we vooral in Nederland concreet doen qua investeringen die ook het Nederlandse deel sowieso versterken, bijvoorbeeld op de verbinding Utrecht-Arnhem en Amersfoort-Enschede? Wat kunnen we doen waar ook de Nederlandse reizigers baat bij hebben?

Dan de nachttrein. Ik sluit me aan bij de vragen van D66. Ik wil heel graag weten wat nou de echte obstakels zijn om die nachttrein terug te krijgen. Zou de Staatssecretaris dit toch heel concreet kunnen maken en ons dit voor de begrotingsbehandeling in detail laten weten? Is het een mogelijkheid om het faciliteren van de nachttrein op te nemen in de NS-concessie, met een soort post-midterm update, zodat we de nachttrein gewoon onderdeel maken van de concessieverplichtingen? Hoe staat het verder met de Europese spooragenda? Wil de Staatssecretaris zich inzetten voor een aantal prioritaire corridors voor de nachttrein? Ik doel op een nachttreinconcessie waaraan samen met een aantal landen wordt gewerkt en waaraan prioriteit wordt gegeven.

De voorzitter:

Ik meende een interruptie van de heer Amhaouch te zien, maar dat blijkt niet zo te zijn. Gaat u rustig door, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Als de vraag was geweest of de nachttrein prioriteit heeft, zou het antwoord wat ons betreft ja zijn. Want vooral voor de langere afstanden binnen Europa is de nachttrein een aantrekkelijk alternatief.

Dan een vraag over de notitie over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, gemaakt door onze rapporteur. Ik maak me wel zorgen over de oplopende financiële risico's. We kunnen ons geen vertraging veroorloven, dus ik zou graag zien dat we extra reserveringen aanmaken om die risico's te dekken. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

Bij het schriftelijk overleg over de marktordening had ik een vraag over de scope van het onderzoek. De Staatssecretaris gaf toen aan dat er eigenlijk alleen naar de ov-reizigers gekeken wordt en niet naar de automobilist en dus niet naar de files en de prijsontwikkelingen daar. Ik vind dat jammer, want dan krijg je toch geen volledig beeld. Als we serieus willen begrijpen waarom een reiziger voor de ene dan wel de andere optie kiest, wat zijn dan de effecten van prijs en kwaliteit en moeten we dan niet alle modaliteiten betrekken? Zou dat alsnog kunnen? Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

Ten slotte wil ik me aansluiten bij de vragen van collega's over de ACM en over het feit dat de veroordeling van de NS door de rechter is vernietigd, aangezien er geen sprake was van misbruik van een machtspositie. Hoe kijken we daar nou naar in relatie tot de quickscan? Die is immers grotendeels gebaseerd op dezelfde logica en argumentatie. Wat betekent dit eigenlijk voor de quickscan en de aanbevelingen die gedaan zijn, en hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat al het onderzoek dat wordt gedaan echt gaat over het publieke belang van openbaar vervoer en het

belang van de reiziger, waaraan het belang van marktpartijen toch wel ondergeschikt is? Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het voorzitterschap over aan de heer Amhaouch.

Voorzitter: Amhaouch

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter. Andere partijen hebben het ook al genoemd: na het verschijnen van de quickscan heeft de rechtbank geoordeeld dat de Nederlandse Spoorwegen geen machtspositie hebben, waarmee eigenlijk het fundament voor de oplossingen die de ACM noteerde in haar quickscan wegvalt. We weten dat er beroep is aangetekend, wat al snel anderhalf tot twee jaar duurt. Naar aanleiding daarvan heb ik twee vragen. Gaat de Staatssecretaris deze quickscan nu laten actualiseren, omdat ze eigenlijk niet meer up-to-date is? Een situatie als in Limburg, hier «gedoe» genoemd, willen we niet meer meemaken. Stel dat de uitspraak in hoger beroep in het nadeel van de ACM uitvalt, wat gaat de Staatssecretaris dan nu al doen om Limburgse toestanden te voorkomen?

Na eerdere vragen van mij over het ontbreken van een gescheiden boekhouding bij de Nederlandse Spoorwegen stelde de Staatssecretaris dat zij eerst de quickscan wilde afwachten. Aangezien deze nu voltooid is, stel ik me zo voor dat daarvoor opnieuw aandacht kan zijn. Waarom is er bij de Nederlandse Spoorwegen nog geen sprake van een gescheiden boekhouding, zoals volgens de PSO verplicht? Wat gaat de Staatssecretaris doen om die gescheiden boekhouding te realiseren? Zoals het advies van de ACM stelt, zou de Staat als aandeelhouder in NS biedingen van NS moeten controleren op kruissubsidiëring. Wat doet de Staatssecretaris om dit te realiseren? Verder hebben we als het gaat om de ordening van het spoor na 2024 aangegeven dat er wellicht nog een aanbesteding zal gaan plaatsvinden of wellicht niet. Maar kunnen wij dan eerst nog een opzet tegemoet zien richting de Kamer als dat gaat plaatsvinden?

De voorzitter:

Ik zie een interruptie van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik hoor nu al een aantal keren, ook bij de PVV, over kruissubsidiëring bij de NS. Naar mijn weten is daar in 2014 onderzoek naar gedaan. Uit dat onderzoek van Deloitte is gebleken dat er geen kruissubsidiëring is bij de NS en dat alle dochters van de NS gewoon een gescheiden boekhouding hebben. Is de heer Ziengs – ik kijk ook met een schuin oog naar de heer Van Aalst – op de hoogte van dat onderzoek? Zo ja, dan begrijp ik niet waar dit continu vandaan komt.

De heer Ziengs (VVD):

Dat onderzoek is bekend. Het is inderdaad een onderzoek uit 2014. De tijd schrijdt natuurlijk voort. We zijn inmiddels in 2019. Het blijft natuurlijk altijd een punt waar we alert op moeten zijn. Daarom – dat geldt waarschijnlijk ook voor de heer Van Aalst – breng ik dit namens de VVD ter sprake.

De heer Laçin (SP):

De logische vervolgvraag is dan: heeft u er aanleiding voor om dit te denken? Daar ben ik wel heel erg benieuwd naar.

De heer Ziengs (VVD):

De vragen die wij hier stellen tijdens een debat kunnen ook ingegeven zijn door het lezen van de stukken en het kijken naar de reële situatie. Op

grond daarvan stellen we als partij een dergelijke vraag aan de Staatssecretaris. Dat lijkt me vrij logisch. De aanleiding hoeft niet altijd te zijn dat er iets in de krant heeft gestaan of op tv is geweest. We kunnen er zelf vanuit het veld ook signalen over krijgen.

De voorzitter:

Ik zie nog twee andere interrupties. Mevrouw Kröger en dan de heer Schonis.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben heel erg benieuwd op welke signalen uit het veld de heer Ziengs doelt. Want het is toch wel het herhalen van iets wat al eerder weerlegd is. Dat doet de heer Ziengs dus waarschijnlijk met een bepaalde aanleiding. En als het een volstrekt open vraag is, dan geldt het toch voor iedereen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Zoals ik net al zei: in het algemeen reageren wij op signalen uit het veld. Dat kan heel breed zijn. Maar je kunt zelf ook waarnemen dat er meerdere activiteiten plaatsvinden, ook bij de Nederlandse Spoorwegen. En dan is het niet raar om te informeren of daar het gevaar van kruissubsidiëring kan plaatsvinden. Daarom breng ik dit hier in.

De voorzitter:

Dan de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Op zichzelf kan ik de achtergrond van de vraag nog wel begrijpen, even los van waarom zo'n vraag gesteld wordt. Maar die vraag hoort volgens mij niet in deze commissie. Volgens mij moet u die stellen aan de Minister van Financiën, in zijn hoedanigheid als beheerder van de aandelen van NS. Want dit betreft gewoon de bedrijfsvoering van NS. Dit heeft niks te maken met hoe hij op het spoor acteert.

De heer **Ziengs** (VVD):

Fijn dat de heer Schonis inmiddels al de antwoorden voor de Staatssecretaris hier ter tafel brengt. Het lijkt mij dat deze vraag hier, in het geheel van hetgeen plaatsvindt in het openbaar vervoer, gesteld kan worden. Als de Staatssecretaris van mening is dat zij daar geen antwoord op kan geven, zal ze ongetwijfeld melden dat ze het zelf zal doorschuiven naar Financiën. Dat zal wellicht het antwoord zijn, maar dat weet ik niet.

De heer **Schonis** (D66):

Ik weet het ook niet, want in tegenstelling tot wat de heer Ziengs denkt, heb ik de antwoorden van de Staatssecretaris niet in mijn achterzak. Ik word altijd ingefluisterd door mijn financieel woordvoerder, maar ik begrijp dat de fractiediscipline binnen de VVD op dit punt wellicht wat anders ligt. Dat zou kunnen.

De voorzitter:

Ik zie dat de heer Laçin gebruik wil maken van zijn tweede interruptie richting de heer Ziengs.

De heer **Laçin** (SP):

Dan zal ik dit punt overslaan. Ik denk dat het helder is. Ik heb nog een andere vraag aan de heer Ziengs. Wat een gelijk speelveld betreft staan de heer Ziengs en ik schouder aan schouder. Daarom wil ik hem de vraag stellen of hij het ook raar vindt, zoals ik in mijn inbreng noemde, dat de ACM de aanbeveling doet om bij de NS een rendementstoets te doen voor regionale biedingen, terwijl de ACM dat niet voorstelt voor andere

vervoerders die ook biedingen willen doen. Wordt hiermee niet juist een ongelijk speelveld gecreëerd? Wat vindt de heer Ziengs daarvan?

De heer **Ziengs** (VVD):

Laat ik beginnen met de positie van de ACM. Ook in de inbreng van de heer Laçin werd gesteld dat de ACM wat bevooroordeeld zou zijn. Althans, dat meende ik op te maken. De ACM is natuurlijk een onafhankelijk instituut dat geacht wordt onafhankelijke adviezen uit te brengen. Daartoe is zij aangesteld. Dan zou in een ander gremium de positie van de ACM aan de orde moeten komen. Dan de vraag of andere vervoerders eventueel ook onder dat regime moeten vallen. De vrijheid is er natuurlijk altijd om te kijken hoe de ACM een opdracht aangereikt krijgt.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is natuurlijk een heel algemeen antwoord van de heer Ziengs. Ik stelde een heel concrete vraag. Ik ben het heel erg met de heer Ziengs eens dat de ACM onafhankelijk moet zijn. Daarom verbaast het mij ook dat in de voetnoot van de quickscan die we hebben toegestuurd gekregen wel heel vaak FMN staat. Maar dat terzijde. Nogmaals dan de concrete vraag: vindt de heer Ziengs dat een gelijk speelveld voor alle partijen ook betekent dat alle partijen die zich inschrijven voor een bieding aan dezelfde regels en dezelfde toetsen gehouden moeten worden, en dat er niet een specifieke uitzondering gemaakt moet worden voor één partij?

De heer **Ziengs** (VVD):

Wij zijn altijd voor een gelijk speelveld, dus ook in dezen.

De heer **Laçin** (SP):

Dus het antwoord is ja?

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij heb ik daar ja mee gezegd.

De **voorzitter**:

De heer Ziengs zet zijn betoog voort?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, ik heb nog wat tijd, zo begrijp ik. Ik kijk even mee op het klokje van de griffier. O, kijk eens aan ...

De **voorzitter**:

Dit was even een uitstapje ...

De heer **Ziengs** (VVD):

... ik heb nog wel drie minuten. Die ga ik niet gebruiken, voorzitter. Ik kom op de voortgang van de omvorming van ProRail. Uit de brief van de Staatssecretaris hebben we kunnen vernemen – andere partijen hebben dit in hun inbreng ook genoemd – dat het wetsvoorstel ter advisering is aangeboden aan de Raad van State. Dit is gebeurd ondanks het feit dat de betrokken partijen nog vragen hebben over de lagere regelgeving die nog moet worden uitgewerkt. Andere partijen kwamen daar net ook mee. In feite komt het er dan op neer dat het wetsvoorstel los van de lagere regelgeving behandeld wordt. Dat geldt dan ook voor de financiële paragraaf, et cetera. Heel veel partijen zien die lagere regelgeving als zeer belangrijk. Volgens ons zou het dan goed zijn als het wetsvoorstel en de lagere regelgeving, waaronder die financiële paragraaf, gelijktijdig behandeld worden. Daarmee sluit ik me aan bij – ik meen – de PVV en het CDA, die dit ook aangaven. De Staatssecretaris moet er natuurlijk voor zorgen dat het tempo op het gebied van de lagere regelgeving en de financiële paragraaf verhoogd wordt als lenW haast

heeft met de behandeling van deze wet. Voor de VVD-fractie is duidelijkheid over de financiën een voorwaarde om tot een goed besluit te kunnen komen.

Dan het kopje Amsterdam-Groningen-Hamburg. Ik zat eigenlijk op de interruptie van de heer Van Aalst te wachten.

De **voorzitter**:

Ja, ik zie in mijn rechterooghoek ook een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik ben het altijd gewend op dit onderwerp.

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

Ik hoop dat de heer Ziengs dan nu ook weer goed voorbereid is met zijn antwoord. Laat ik in eerste instantie zeggen dat ik blij ben dat de heer Ziengs van de VVD het voorstel steunt om de wet integraal te behandelen, en om de financiële paragraaf niet apart te behandelen. Volgens mij heeft zich inmiddels ook een meerderheid afgetekend. Ik kan dus alleen maar rekenen op steun van de Staatssecretaris. We hebben het over die omvorming tot een zbo. Het belangrijkste punt is misschien wel: is er nog wel draagvlak? We hebben net gehoord dat het CDA een heroverweging van die omvorming best wil overwegen als er geen draagvlak meer is in de sector. Kunnen wij de VVD ook aan onze zijde vinden?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik moet zeggen dat ik dat in de beantwoording van de heer Amhaouch niet zo heel hard heb gehoord. Hij knikt, dus dat betekent dat de uitleg die ik eraan geef, terecht is. Anders zou hij niet knikken, natuurlijk. Dat betekent dat ik niet kan vaststellen dat hij die heroverweging gelijk al in gedachten heeft. Hij heeft daar anders op geantwoord. Dat antwoord zal bij mij ongeveer hetzelfde zijn. Wij wachten de voorstellen af. Daar hebben we ook afspraken over gemaakt met elkaar. Ook in vorige debatten heb ik richting de heer Van Aalst al aangegeven hoe wij erin staan. Die situatie is op dit moment nog niet veranderd.

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

En dat is misschien wel de kwalijkste conclusie die we met elkaar moeten trekken: er is nog niets veranderd. Er is geen antwoord op de btw-kwestie. Er is nog steeds geen positieve reactie vanuit het veld. Als je deze twee dingen bij elkaar optelt, als het zo blijft als het nu is, vindt de PVV de VVD dan aan haar zijde om de omvorming tot een zbo te heroverwegen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik vind het altijd moeilijk om «als dit, als dat»-antwoorden te geven. Dat ga ik ook niet doen. We wachten de voorstellen af, zoals al gemeld. Op grond daarvan zullen we een besluit nemen. Ik denk dat ik al een duidelijke richting heb aangegeven als het gaat om de koppeling met de financiële paragraaf, zoals ook het CDA heeft gedaan. Volgens mij is daarmee in ieder geval wel de richting aangegeven op grond waarvan wij uiteindelijk besluiten gaan nemen.

De **voorzitter**:

U zet uw betoog voort.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, ik heb nog wat tijd en ik heb nog een onderwerpje. Het is maar een klein onderwerpje, maar het is een heel leuk onderwerpje. Het gaat namelijk over Amsterdam-Groningen-Hamburg. U weet dat ik uit Noord-Nederland kom. Ik heb al eerder aan de Staatssecretaris gevraagd

hoe zij zich inspant om Noord-Nederland op te nemen in het core network, en dan meer specifiek om de spoorverbinding Amsterdam-Groningen-Hamburg toe te voegen. De Staatssecretaris heeft dat natuurlijk uiteindelijk te bespreken met de nieuwe Eurocommissaris. Mijn vraag is eigenlijk wanneer zij voornemens is dat gesprek aan te gaan met die nieuwe Eurocommissaris. Zou het misschien ook verstandig zijn om Amsterdam, Hamburg en Niedersachsen hierbij te betrekken? Want daarmee creëer je natuurlijk slagkracht. Dankzij die internationale verbinding kunnen we wellicht ook nog een snellere verbinding tot stand brengen met Noord-Nederland. Dan sla je twee vliegen in één klap. Voorzitter. Verder hebben anderen ook wat opmerkingen gemaakt over trillingen op het spoor. Ik sluit me aan bij de gestelde vragen daarover. Ik denk dat het wel verstandig is dat we daar goed naar kijken. We moeten de balans zien te vinden tussen de behoefte aan meer goederen per spoor en het trillingselement. Daar hebben mensen toch erg veel last van. Volgens mij moeten we in die balans goed rekening houden met de mens. Dat wil ik nog meegeven aan de Staatssecretaris. Daarmee beëindig ik mijn inbreng in eerste termijn.

De voorzitter:

Ik dank de heer Ziengs. Dan geef ik hierbij het voorzitterschap terug aan de heer Ziengs.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Ik dank u wel. Ik stel voor dat we in ieder geval tot 15.30 uur gaan schorsen. Dan gaan we eerst de eerste termijn doen in de richting van de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. Dan heeft deze Staatssecretaris van lenW volop de gelegenheid om zich voor te bereiden op de beantwoording van de vragen die in eerste termijn gesteld zijn. Ik moet even de goede volgorde noemen. We doen dan de eerste termijn van de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. Dan lijkt het mij beter dat ik schors voor de Staatssecretaris van lenW.

Nee, we gaan het weer helemaal omgooien. Een hartelijk welkom aan de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. Ze is er veel eerder dan verwacht. Het is een zeer aangename verrassing. We hadden al een schema in gedachten waarbij we nu zouden schorsen. We hebben net de eerste termijn gehad voor Infrastructuur en Waterstaat. We gaan dan nu beginnen met de eerste termijn voor Justitie en Veiligheid. Dan doen we weer hetzelfde als met de eerste termijn voor de Staatssecretaris van lenW. Een inbreng, met eventueel twee interrupties. Ik kijk naar de leden. Ik zorg even dat de Staatssecretaris de tijd heeft om zich te installeren en om adem te halen. Pen en papier bij de hand. Alles compleet. Nogmaals hartelijk welkom.

Ik kijk even naar de leden voor hun inbreng richting de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik heb het idee dat bij de commissie één heel prangende vraag speelt. Zo'n gevoel heb ik, dus ik denk dat we snel klaar zullen zijn. Laat ik vooraf de nieuwe Staatssecretaris welkom heten. De vorige heeft het hier niet overleefd, maar dat heeft gelukkig niet aan ons gelegen, denk ik. Dus welkom! Toch welkom.

De vraag van de PVV en volgens mij ook van de rest is: hoe staat het ermee, waarom duurt het zo lang en gaan we dit voor het einde van het jaar nog regelen?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de heer Amhaouch: van hetzelfde laken een pak. De heer Van Dijk idem. Ik kijk ook nog even naar de heer Laçin: nog iets bijzonders over deze inbreng?

De heer Laçin (SP):

Ik onderstreep vooral de inbreng van de heer Van Aalst, maar ik heb nog wel wat specifiekere vragen. Wij willen natuurlijk ook dat het heel snel gaat draaien. De voorganger van deze Staatssecretaris, de heer Harbers, was heel gedreven op dit onderwerp, die wilde heel graag. Ik ga ervan uit dat deze Staatssecretaris in ieder geval niet wil onderdoen voor haar voorganger.

In de brief heb ik gelezen dat het Nederlandse deel van het probleem vooral zit in het arresteren en meenemen van mensen, dat wij dat niet willen, maar dat drie andere landen dat onderling wel hebben geregeld. Lossen we dat op vóór de JBZ-Raad van begin oktober? Kunnen we ervan uitgaan dat begin oktober, dus al over twee weken, tijdens die raad ook gewoon definitief beklonken wordt dat de Eurostar vanaf Amsterdam – en vooral Rotterdam, zeg ik als Rotterdammer – direct door gaat rijden naar Londen? Want we willen met z'n allen op die afstand minder luchtvaart en meer treinen. Deze aanvullende vraag nog voor de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ook van mij de vraag: stap één is het verdrag, maar dus ook de uitvoering van de motie van de heer Ziengs en mijzelf over het punt dat je het al kunt laten toepassen. In de Kamerbrief staat duidelijke taal: Nederland gaat ermee aan de slag. Heel graag hoor ik wat de concrete volgende stappen zijn. Wanneer is naar verwachting het moment waarop we gewoon in Amsterdam of Rotterdam in kunnen stappen en dan in één keer door kunnen naar Londen?

De voorzitter:

Dank u wel. Ik draag het voorzitterschap weer even over aan de heer Amhaouch.

Voorzitter: Amhaouch

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb namelijk ook een inbreng namens de VVD, dus vandaar dat we even van pen wisselen. Dat hoort dan zo.

Ik heb toch een iets uitgebreidere inbreng over dit onderwerp. De brief gelezen hebbende, wil ik heel veel complimenten maken aan de Staatssecretaris. En dat doen we ook, ook al is het een nieuwe Staatssecretaris. Zij heeft daarin namelijk heel goed uitgelegd waarom het uiteindelijk allemaal niet lukt op dit moment. Het is daardoor vrij helder wat de belemmeringen waren.

Toen ik de brief begon te lezen, dacht ik echt: nou, dat gaat 'm worden. Vervolgens zat er toch nog ergens aan het eind een mits en een maar. Dat is wel jammer, maar ik begrijp wel waarom die erin staan. Mijn vraag is dan ook: is er na de brief die gestuurd is misschien al iets te melden over de nog lopende onderhandelingen? Waar zou een no-dealbrexit nog tot verder oponthoud kunnen leiden?

Mijn tweede vraag. Is de nog resterende tijd richting 2020 voldoende voor partijen, bijvoorbeeld de Nederlandse Spoorwegen, om tijdig operationele voorbereidingen te treffen?

Dat waren mijn vragen. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ziengs. Ik zie een vinger, maar geef eerst het voorzitterschap terug aan de heer Ziengs.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Ik hoop dat het geen interruptie op mijn bijdrage is, want dat zou lastig worden.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter, het is geen interruptie. Ik neem de vrijheid, met uw welbevinden, om nog één vraag te stellen, op een punt dat heel veel sprekers hebben overgeslagen. Dat betreft het douanetoezicht tussen Frankrijk en België. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat zij daar niet over gaat. Maar ik zou graag wel een beoordeling van haar ontvangen of dat toezicht nog tot vertraging kan leiden. Gezien de komende dienstregeling en de Kamer die graag wil dat de trein op zijn minst in 2020 gaat rijden.

De voorzitter:

U moet het nog even doen met mijn heel irritant galmende microfoon, maar ik begrijp dat er een monteur komt. Ik zie dat de Staatssecretaris geen schorsing nodig heeft voor de beantwoording. Dan geef ik nu het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording.

Staatssecretaris Broekers-Knol:

De allerbelangrijkste vraag die gesteld is, is hoe het ermee staat. Het staat er goed mee, kan ik u zeggen. Niet dat ik nu klaar ben, wat ik nu wel uit de bankjes hoor ... Het staat er in zoverre goed mee dat op 30 september aanstaande het laatste afrondende – echt afrondende – overleg plaatsvindt op hoog ambtelijk niveau. De bedoeling is dat op de JBZ-Raad op 7 en 8 oktober Frankrijk, België, Verenigd Koninkrijk en wij, Nederland, de verdragen tekenen. Of althans, «tekenen»: dat het helemaal rond komt. Dan de vraag wat mijn inzet is geweest. Ik weet hoe gedreven mijn voorganger, Mark Harbers, was. Ik ben bijna nóg gedrevener, zou ik haast zeggen. Want ik denk dat het ongelofelijk belangrijk is dat we deze belangrijke verbinding tussen Amsterdam en Londen rechtstreeks kunnen maken, zonder dat je eerst in Brussel ingewikkeld moet overstappen, ruim een uur moet wachten, douaneactiviteiten hebt enzovoort. Ik ben er heilig van overtuigd dat dit belangrijk is.

Ik heb gisteren nog een brief gekregen van mevrouw Dijksma, wethouder in Amsterdam en van burgemeester Aboutaleb van Rotterdam, om ons ervan te doordringen hoe belangrijk dit is. Ik heb daarnaast gesproken met Roger van Boxtel, de president-directeur van de NS. Ik heb hem gezegd er alles aan te doen om ervoor te zorgen dat de verbinding in de dienstregeling 2020 kan komen. Nou, dat doe ik ook. Ik heb ook gezegd dat als het nodig is dat ik naar Brussel, Parijs, Londen reis om mijn tegenhangers daar zo ongeveer bij de keel te grijpen en te zeggen «jongens, nú doen», ik dat zal doen. Dat blijkt niet nodig te zijn, eerlijk gezegd, want het gaat de goede kant op. Dat is op zich rustig, want ik hoef ze dus ook niet akelig toe te spreken. Zoals het er nu naar uitziet, zal het in de dienstregeling van 2020 terecht kunnen komen. Dat is fantastisch. De vraag is hier gesteld waarom het zo lang duurt. Dat heeft natuurlijk allerlei oorzaken. Het ging er met name over dat er op dit moment een driepartijenverdrag is tussen het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België.

Dat wordt in zoverre opengebroken dat Nederland aan dat verdrag toetreedt maar dat er tegelijkertijd ook een verdrag komt tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland voor de regeling van de douaneactiviteiten en de grensbewakingsactiviteiten. Op dit moment hebben de grenswachters in Brussel en Parijs bepaalde bevoegdheden met betrekking tot Eurostar waarvan Nederland gezegd heeft: dát doen wij niet. Wij gaan wel akkoord als hier grenswachters van het Verenigd Koninkrijk komen die wel kunnen aanhouden en overleveren, maar bijvoorbeeld niet in bewaring kunnen nemen, geen pistolen kunnen dragen en geen wapens kunnen gebruiken enzovoort. Dat komt in orde. Dat is geregeld. Dat was een reden waarom het lang duurde om het voor elkaar te krijgen.

Wat ook heel belangrijk is, is de vraag wat er gebeurt met de bewaking op de trein als er incidenten zijn. Dan betreft het anderen dan alleen maar de grenswachters. Hoe gaat het met de bevoegdheden van buitenlandse grenswachters op de treinen als die rijden? Dat is allemaal bekeken en die zaken zijn nu allemaal voldoende onder controle.

Voor het einde van het jaar kan de trein niet zomaar alvast even rijden. Dat niet. Tenminste, die trein rijdt wel, maar niet al helemaal zoals gedacht is. Maar hij komt wel in de dienstregeling.

Het vereist ook nog een aanpassing van het Wetboek van Strafvordering. Het gaat om een kleine aanpassing, maar die moet wel gebeuren. Die is nu in gang gezet. Maar ondertussen laten wij het alvast operationeel draaien, doordat de KMar samen met VK-mensen de grensbewaking doet in Amsterdam en Rotterdam totdat het Wetboek van Strafvordering is aangepast. Maar dan kan het dus aan de slag.

De voorzitter:

Volgens mij was dat de beantwoording. We gaan nog even een tweede ronde maken. Maar mevrouw Kröger heeft alvast een interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel positief dat er heel hard aan gewerkt wordt. Ongelooflijk belangrijk dat het snel geregeld wordt. Volgens mij zaten we als commissie allemaal even heel vrolijk te kijken toen we hoorden dat het voor de dienstregeling 2020 geregeld is. Alleen verwarde toen het zinnetje «dat betekent niet perse dat die trein ook gaat rijden» mij enigszins. Vanaf wanneer kun je in Amsterdam of Rotterdam instappen in een trein en in één ruk doorrijden naar Londen?

Staatssecretaris **Broekers-Knol**:

Ik bedoelde daarmee aan te geven dat de trein niet in december al rijdt. Dat bedoelde ik te zeggen. Misverstand, excuus. Wij willen dat die trein zo snel mogelijk gaat rijden en daartoe hebben we gezegd: we zorgen ervoor dat we even een tussenoplossing hebben wat betreft de grenswachters zolang het Wetboek van Strafvordering nog niet is aangepast. We proberen dat zo snel mogelijk voor elkaar te krijgen, maar zolang dat nog niet rond is, zorgen we dat de KMar hier in Nederland het regelt, in samenspraak met de Engelse grenswachters. Op die manier kunnen we het regelen, zodat die trein inderdaad zo snel mogelijk rechtstreeks van Amsterdam naar Londen kan rijden, zonder dat mensen moeten overstappen in Brussel. Dienstregeling 2020.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus vanaf 1 januari rijdt die sowieso? Ik ben toch even in verwarring over wat het verschil is tussen de dienstregeling en het moment waarop men daadwerkelijk kan instappen.

Staatssecretaris **Broekers-Knol**:

Luister eens: dat we overeenkomsten hebben en dat er een politiek akkoord is tussen de vier landen, is het allerbelangrijkste. Het is ook heel belangrijk dat Eurostar alles in het werk stelt zodat het kan gebeuren. Eurostar, de onderneming die de trein runt, is de organisatie die ervoor zorgt dat er poortjes zijn. Zij zijn daar keihard mee bezig en zij zorgen dat dat ook in orde is. De spoorwegen werken ook keihard mee om alles in orde te maken. Ik kan niet zeggen of hij 1 januari, 2 januari of 10 januari rijdt, maar wel z.s.m.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil hier even op doorgaan. 1 januari of 2 januari: hoe sneller, hoe beter. Volgens mij kunnen er grote aanpassingen in de dienstregeling plaatsvinden in april. Ik zou samen met de Staatssecretaris willen concluderen dat hij uiterlijk in april gaat rijden, maar het liefst natuurlijk veel eerder. Dat zou moeten kunnen. Nee, mevrouw Kröger, ik geef absoluut geen extra tijd. Ik wil het liefst dat hij op 1 januari rijdt, maar ik wil in ieder geval niet dat het de tweede helft van 2020 wordt. Het liefst 1 januari, maar uiterlijk april.

Staatssecretaris **Broekers-Knol**:

Ik heb gezegd dat we er hard aan werken. Ik hoop de politieke overeenstemming op 7 of 8 oktober rond te hebben. De ondertekening van de verdragen komt in orde. Eurostar en de NS moeten nog zaken in orde maken, maar de inzet van mijn afdeling is dat hij inderdaad dan kan rijden. Maar nogmaals, Eurostar en de spoorwegen zijn er zeer bij gebaat om het zo snel mogelijk in orde te krijgen. Dat voorbehoud moet ik wel maken, maar van onze kant doen we er alles aan.

De **voorzitter**:

Aanvullend, de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is goed om te horen. Ik zou ook willen dat de Staatssecretaris ons hierover zo snel mogelijk na de JBZ-Raad inlicht. Met dit verhaal kan ik concluderen dat het gedoe rondom het douanetoezicht tussen Frankrijk en België geen problemen op zal leveren. Dat kan ik een beetje opmaken uit de woorden van de Staatssecretaris. Klopt dat?

Staatssecretaris **Broekers-Knol**:

Wij gaan niet over het douanetoezicht tussen Frankrijk en België. Zij hebben die trein nu al, want die rijdt van Brussel naar Londen, via Frankrijk. Dat is al zo georganiseerd. Het verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en België, datgene wat ze nu al geregeld hebben, blijft gewoon in stand.

De heer Ziengs vroeg hoe het met de brexit zit. De Europese Commissie onderhandelt exclusief namens de Europese Unie met het Verenigd Koninkrijk over de brexit. Daar maken de douaneformaliteiten onderdeel van uit, dus dat laat ik daar even liggen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Volgens mij zijn daarmee de vragen beantwoord. Ik kijk nog even voor de zekerheid naar de Kamerleden. Is er een tweede termijn nodig? Dat is niet het geval. Dan dank ik de Staatssecretaris hartelijk voor haar beantwoording.

Staatssecretaris **Broekers-Knol**:

De heer Laçin heeft nog één antwoord te goed van mij. Hij vroeg om informatie zo snel mogelijk na de JBZ-Raad. Die krijgt u van mij meteen. Nogmaals, ik heb al een paar keer op het departement gezegd dat ik hoop

dat de Minister van het Verenigd Koninkrijk er zal zijn. De toezegging dat hij er zal zijn, is gedaan. Maar er is een moeilijke situatie in het Verenigd Koninkrijk, althans: niet zo'n makkelijke situatie. Ik doe mijn best om te zorgen dat ik bij wijze van spreken de volgende dag iets beleg in Parijs, Brussel of desnoods Londen om het voor elkaar te krijgen. U hoort het van mij: ik ben echt ongelofelijk gemotiveerd om dit voor elkaar te krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Toch zie ik nog een interruptie. Allereerst van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is geen interruptie, maar omdat er geen tweede termijn is wil ik de Staatssecretaris namens ons allen bedanken voor de voortvarendheid waarmee zij dit oppakt. Ik denk dat dat heel goed nieuws is voor heel veel mensen in Nederland.

De voorzitter:

Dat is volgens mij een mening die door de hele commissie wordt gedragen. Ik zag de heer Laçin nog even naar de microfoon wijzen.

De heer **Laçin** (SP):

Dit is ook geen interruptie, voorzitter. Ik wil eigenlijk zeggen: de debatten met deze Staatssecretaris zijn kort en helder. We zijn allemaal gelukkig, dus laten we dat vooral zo volhouden.

De voorzitter:

Maar wie heeft er nou bloemen meegenomen? Want die zie ik nog niet verschijnen.

Staatssecretaris **Broekers-Knol:**

Nee, we nemen bloemen mee als de trein rijdt en dan gaan we er allemaal in.

De voorzitter:

Ik denk dat dat een goede afspraak is. Als het gaat om dit gedeelte van het algemeen overleg, kan ik in ieder geval stellen dat er een toezegging is gedaan door de Staatssecretaris van JenV.

– De Staatssecretaris van JenV zal de Kamer zo spoedig mogelijk na de JBZ-Raad informeren over de resultaten.

Dit is een toezegging aan de heer Laçin.

Ik stel vast dat dit gedeelte van het AO nu afgesloten kan worden. Ik dank de Staatssecretaris nogmaals voor haar beantwoording en voor het verschijnen in deze commissie. Ik kijk even naar de andere Staatssecretaris, van IenW. We hebben altijd discussie over de vraag of het nou twintig voor vier is of tien over half vier. Laten we het gewoon houden op twintig voor vier dan wel tien over half vier. Voorlopig schors ik het AO. Ik zie u straks weer terug.

De vergadering wordt van 15.30 uur tot 15.44 uur geschorst.

De voorzitter:

Wij gaan naar de beantwoording door de Staatssecretaris. Ik stel voor dat de leden twee interrupties hebben. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris, maar ik vraag even of er blokjes zijn gemaakt, want dat is natuurlijk fijn om te weten. Dan stel ik voor dat we elk blokje afwerken en dan de interrupties doen. De leden knikken allemaal, zie ik, dus dat komt helemaal goed. De Staatssecretaris gaat even vertellen welke blokjes dat zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Ik begin met het blokje toekomstbeeld ov, investeringsplafond, de vragen over spoorplafond, dat alles bij elkaar. Ook de vraag over de dubbeldekkers zal daarbij aan de orde komen. Blokje twee: internationaal spoorverkeer. Blokje drie: spoorgoederen, veiligheid en omgevingseffecten. Daarna omvorming ProRail, marktordening en daarna een blokje overige.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik stel voor dat u met het eerste blokje begint.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Op 6 februari van dit jaar heb ik – ik vind het belangrijk om dat te onderstrepen – samen met de decentrale bestuurders en de ov-sector de contouren van het toekomstbeeld ov kunnen opstellen. Gezamenlijk hebben we voor het openbaar vervoer een vijftal doelen richting 2040 geformuleerd. U kent ze: dat het ov zijn deel van de mobiliteitsgroei opvangt en dat in steden het ov samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel is. We willen dat het klantenoordeel over het hele ov naar minstens gemiddeld een 8 gaat. Dat zou een hele mooie score zijn. We hebben nu al een mooie score van ruim een 7, maar dat zou toch heel mooi zijn. We willen dat de hele ov-sector zero emissie en circulair wordt, dat Nederland een koploper is in innovatie en vernieuwing van het ov. En we streven, ook met het intensiveren van het ov, naar een voortdurende verbetering van veiligheid en ook naar minder hinder voor de omgeving. Dat is echt een forse puzzel.

Dat hebben we in een aantal hele duidelijke ambities geconcretiseerd: de stedenring, snel hoogfrequent, maar ook – dat wil ik echt benadrukken – heel nadrukkelijk als een van de drie prioriteiten de verbeterde verbinding met de regio's en daarnaast de verbeterde verbinding met het buitenland. We focussen op de kracht van het ov, drempelloos van deur tot deur, veilig, duurzaam en efficiënt ov, en dat op die drie hoofdprioriteiten.

De gezamenlijke ambities worden in 46 concrete acties verder uitgewerkt, en daarmee krijgt de ambitie vorm. Zo hebben we bij de landelijke uitwerking ProRail samen met de vervoerders bijvoorbeeld gevraagd om voorstellen te doen ten aanzien van het ov-netwerk. Er wordt een handelingsperspectief gemaakt op de knooppunten, heel erg belangrijk voor die reis van deur tot deur et cetera. Ik verwacht eind 2020 gezamenlijk tot een meer concrete ontwikkelagenda te kunnen komen. De bestuurlijke overleggen die ik dit najaar voer, staan natuurlijk weer heel erg in het teken van het toekomstbeeld ov. Eigenlijk elk gesprek dat ik met de regio heb, hebben we steeds in de context van dat toekomstbeeld ov, omdat we willen weten of de beslissingen die we nemen allemaal bijdragen aan het realiseren van die gezamenlijke agenda.

Het is natuurlijk ook goed nieuws dat er breed aandacht is voor nieuwe investeringen die bijdragen aan het groeivermogen van Nederland. Daar hebben we het met elkaar over gehad, dus ik zou verbaasd zijn geweest als u daar als Kamer geen opmerkingen over had gemaakt. In de Miljoenennota heeft het kabinet een brede economische agenda aangekondigd, die eind dit jaar naar de Tweede Kamer gestuurd zal worden. Dus begin 2020 worden de contouren van het investeringsfonds bekend. Het is natuurlijk heel logisch dat u aan het nadenken bent. Ik kan u zeggen: wij zijn natuurlijk ook aan het nadenken. Ik kan er nog niet op vooruitlopen, maar het is heel erg goed dat het denkproces start.

In de gesprekken met onder andere het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat zullen we vanuit Infrastructuur en Waterstaat aandragen wat volgens ons zinvolle aanvullende investeringen zijn die het groeivermogen van Nederland versterken en die gewoon heel moeilijk in te passen zijn in de reguliere tranches van jaar tot jaar van wat nu het Infrastructuurfonds heet en straks het Mobiliteitsfonds is, maar die blijven

natuurlijk wel bestaan. Het is dus niet zo dat elke investering die we willen straks uit dat grote nieuwe fonds zal moeten komen. We hebben natuurlijk onze reguliere middelen, waar we een heel aantal dingen mee kunnen, maar een aantal dingen kunnen we niet. Dat hebben we met elkaar geconstateerd. De wensen zijn er wel, maar het geld voor bepaalde hele grote investeringen is er niet binnen de huidige middelen. Daarom is het heel erg goed dat we met elkaar nadenken over: wat zijn nou de elementen die nodig zijn en de investeringen die het groeivermogen van Nederland kunnen versterken?

Ten aanzien van de mogelijkheden op het gebied van openbaar vervoer hebben we met elkaar in het toekomstbeeld ook een aantal richtinggevende uitspraken gedaan. Nogmaals, voor degenen die net ietsje later waren: het bestond uit drie elementen. De stedenring is heel nadrukkelijk één. Twee – niet in volgorde van belangrijkheid, zeg ik er meteen bij – is de verbinding met de regio's, dus een snellere verbinding met de landsdelen. En drie is de verbeterde verbinding met het buitenland. Dat zijn eigenlijk de drie hoofdassen die in dat toekomstbeeld liggen, waarvoor het dus logisch is om langs die lijnen te kijken naar de investeringen die nodig zijn voor de toekomst. Gezamenlijk met de sector en de decentrale overheden zijn we die nu verder aan het concretiseren langs die lijnen.

Dat is misschien meteen ook een antwoord op de vraag van de heer Amhaouch wanneer de Kamer wordt geïnformeerd over die verdiepingsslag, inderdaad naar aanleiding van de motie-Drost/Amhaouch. Momenteel werk ik met de regio's aan de verdere concrete uitwerking. Daar zullen we dit najaar weer met elkaar over spreken. In het najaar van 2020 zou de toekomst daarvan helder moeten zijn. Tussentijds laten we de Kamer natuurlijk elke keer weten welke stappen we maken via de MIRT-brieven die we daarover aan de Kamer sturen en waarover we in de MIRT-overleggen kunnen overleggen.

De heer Van Aalst vroeg heel specifiek naar de spoorverdubbeling tussen Zwolle en Enschede. Het brede onderzoek naar de problematiek op die lijn is gaande; dat is afgesproken in het BO MIRT van november 2018. Daaruit zal dan ook moeten blijken of er capaciteitsproblemen zijn en wat oplossingen zijn. Ik hoop u in het najaar volgend jaar te kunnen informeren over de uitkomsten van dat onderzoek. Dat loopt dus, zeg ik tegen de heer Van Aalst.

Mevrouw Kröger vroeg een uitdaging om te komen tot een investeringsagenda: kunnen we niet weggengeld voor spoor gebruiken? Ook dat is geen nieuwe vraag van mevrouw Kröger. In het regeerakkoord zijn afspraken gemaakt over de middelen die tot 2030 beschikbaar zijn. Daarnaast weet u dat wij heel druk bezig zijn met de uitwerking van het toekomstbeeld. Ik heb net ook de bredere context van de investeringsfondsen geschetst.

De heer Amhaouch vroeg naar de dubbeldekkers: comply or explain. Zoals toegezegd zal ik deze vraag beantwoorden bij de aanbidding van de voortgangsrapportage HSL-Zuid. Die komt nog voor 1 oktober naar de Kamer, dit naar aanleiding van de brief die de NS mij hierover heeft gestuurd. Dan ga ik graag met uw Kamer in overleg over mijn reactie op de brief van de NS, dus dat kunt u echt binnenkort tegemoetzien.

Voorzitter. Dat was het blokje spoorplafond. Dan mis ik hier, bedenk ik me nu, wel de vragen over de methoden die gehanteerd zijn. Er was een vraag over de NMCA-methode en de methode die de NS hanteert. Daar hebben we nog wat meer in detail een antwoord op, maar ik stel voor dat ik daar bij een ander blokje op terugkom. Dan weet de heer Amhaouch dat die vraag nog wel beantwoord wordt.

De voorzitter:

Desondanks zijn er in ieder geval een aantal interrupties. Ik zag eerst de heer Van Dijk, dacht ik.

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

Dank, voorzitter. Excuus, ik kwam iets later binnen, maar dit ging inderdaad over de nodige investeringen. Ik begrijp dat de Staatssecretaris zegt: wij hebben een regeerakkoord gesloten, dus dat MIRT ligt vast. Maar er is nu ook een Klimaatakkoord en een PAS-uitspraak daar nog bovenop. Maar laten we het even iets simpeler houden: we hebben het Klimaatakkoord. Dat zou wat moeten betekenen, want het zou toch gek zijn als we straks, in december, met elkaar doen alsof er niets aan de hand is. Komt daar nou ruimte in?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Er is heel wat aan de hand. Daarom hebben we ook een Klimaatakkoord. Ik ben heel blij met de brede steun die er was voor de richting die in dat Klimaatakkoord is neergelegd. Daar zitten heel veel maatregelen in, in de hele breedte, als ik even alleen naar de Mobiliteitstafel kijk, van de verduurzaming van de mobiliteit. Een van de maatregelen die er heel concreet voor het openbaar vervoer in zit, betreft de spitsproblematiek. Ik kom daar later nog op terug. Het is een van de punten die we aanpakken die effect kan hebben op de investeringsagenda of de afspraken die we maken met onze spoorpartijen. In het Klimaatakkoord is ook een financiële paragraaf opgenomen, waarin duidelijk is gemaakt welke middelen waar vandaan komen en waar ze aan besteed worden. In die context is niet afgesproken om de afspraak over het Infrastructuurfonds en het Mobiliteitsfonds te veranderen, maar de transitie van het Infrastructuurfonds naar het Mobiliteitsfonds maakt straks natuurlijk wel een bredere afweging mogelijk. We zullen steeds per gebied moeten gaan kijken waar het knelt. Als onderdeel van de richtlijnen van het Toekomstbeeld OV hebben we met elkaar gezegd dat in de verdichte steden die we gaan krijgen, het ov en de fiets in de realiteit gewoon de belangrijkste middelen van transport moeten zijn, eenvoudigweg omdat het moeilijk anders kan. Dit zijn constatering die uiteindelijk hun effect zullen hebben.

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

Dat begrijp ik. Wat onze fractie betreft gaat dat eigenlijk nog te langzaam, maar goed, er zit ook een andere coalitie. Wij zitten er niet in en daarom gaat het langzamer! Er circuleren ideeën over dat investeringsfonds. Het fonds is niet het doel an sich: er zitten heel duidelijk ook ideeën in voor investeringen in de infrastructuur en het ov. Circuleert er nu ook ergens in het kabinet of in de coalitie alvast een lijstje in de zin van «als we dat Wopke-Wiebesfonds hebben, gaan we dit in ieder geval doen»? Of hangt dat weer af van het traject dat de Staatssecretaris loopt?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

U weet hoe dat soort dingen gaan. Het is altijd een traject waarin je eerst goed afbakt welke investeringen bijvoorbeeld kenmerken hebben waardoor ze buiten de lopende tranches van het Mobiliteitsfonds gefinancierd moeten worden, want daar hebben we het over. Het is een kans, maar je wilt het natuurlijk ook helder afbakenen, want we hebben natuurlijk een Mobiliteitsfonds van waaruit we een heel aantal zaken kunnen blijven doen omdat daar jaarlijks geld voor is. Er is ook een enorme uitdaging op het gebied van beheer, onderhoud en vervanging. Daarom hebben de Minister en ik bij deze begroting samen 2,6 miljard opzijgezet om ervoor te zorgen dat de netwerken die we hebben, in tiptopstaat blijven of worden gebracht. De eerste garantie voor een goede reis is natuurlijk dat je datgene wat je hebt in goede staat houdt. Ook de maatregelen in het kader van Beter Benutten hebben we heel nadrukkelijk benoemd als belangrijk onderdeel van het Mobiliteitsfonds. Je ziet dan dat er in de reguliere tranches weinig geld overblijft voor grote schaal-sprongen, die soms wel nodig zijn als je inderdaad wilt investeren in het verdienvermogen. Over de precieze afbakening vinden gesprekken plaats.

Natuurlijk gaan er dan meteen allerlei ideeën rondzingen, niet alleen bij mij maar ook in uw hoofden, over wat wellicht interessant zou zijn om te bekijken. Als al dat soort ideeën geïnventariseerd worden, zal er natuurlijk ook weer een toets moeten worden gedaan: wat zijn de goede ideeën waaraan we prioriteit geven en welke dingen kunnen alsnog niet? Want ook met dit fonds zal natuurlijk nooit alles kunnen.

De voorzitter:

Ik dacht dat er nog een interruptie was van de heer Amhaouch, maar dat weet ik niet zeker. Nee? Dan was het mevrouw Kröger. Zij had ook haar vinger opgestoken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, aansluitend bij de uitgesproken zorgen. We hebben een gigantische uitdaging met het Klimaatakkoord. We hebben een uitdaging rond de verdichting van steden en hoe de mobiliteit gaande te houden. Ook ligt er de PAS-uitspraak. Er zal dus sowieso een nog grotere vertraging optreden bij heel veel van de asphaltprojecten die nu nog gepland staan tot 2030. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is dus welke ruimte er nou is om toch nog eens heel kritisch te kijken naar de verkeerssituaties waarvoor asphalt ooit als oplossing is bedacht. Misschien zijn er inmiddels, met de kennis van nu en met het Klimaatakkoord van nu, toch andere mogelijkheden. Ik noem specifiek de A27 als testcase/voorbeeld.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik ga niet speculeren of er wellicht ruimte zou zitten bij projecten die de verantwoordelijkheid zijn van mijn collega. Ik kan mij vanuit uw perspectief heel goed voorstellen dat u een vraag heeft over de A27, maar laat ik daar niet op vooruitlopen. Bij de verdichting van de steden is het wel belangrijk om te noemen dat er specifiek extra geld is vrijgemaakt om rekening te houden met de ontsluitingsproblematiek. Even heel kort gezegd: als je een nieuw huis bouwt, moeten de mensen er wel kunnen komen en ze moeten er ook weer weg kunnen. Dat betekent dus ook iets voor de investeringen die nodig zijn in onze infrastructuur om al die extra huizen en appartementen bereikbaar te houden en de bereikbaarheid van een stad op peil te houden. Dat is zeker waar en daar is dan ook extra aandacht voor. Dit is ook benoemd in het kader van de middelen die de Minister van BZK daarvoor beschikbaar heeft gekregen.

De voorzitter:

Aanvullend, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De discussie over de A27 zal zeker uitvoerig worden gevoerd bij het MIRT. Ik hoor toch een heel klein beetje ruimte. Mijn vraag is eigenlijk om, met het Klimaatakkoord en de PAS-uitspraak in het achterhoofd, de verkeerssituaties waar asphalt ooit als oplossing is bedacht, terwijl we weten dat dat asphalt nu jarenlang niet gelegd zal worden, nog eens heel goed onder de loep te nemen. Dat lijkt mij een vraag die ook op het bordje ligt van de Staatssecretaris die zich bezighoudt met spoor, ov en gezonde lucht.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Volgens mij komt er nog een heel uitgebreid debat aan over het PAS. Dat lijkt me dan ook de plek om dit soort discussies te voeren. Mevrouw Kröger constateert dat door de PAS-uitspraak dingen anders moeten. Ze vraagt of dat niet naar het spoor moet. Volgens mij moet dat debat eerst nog worden gevoerd in de context van de discussie over het PAS. Ik stel dus voor dat u die vragen daar stelt.

De voorzitter:

En ik stel voor dat we naar het volgende blokje gaan: het internationaal spoorvervoer. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. We hebben het hier vaak over het internationaal spoorvervoer. Het is mooi om te constateren dat het in de Kamer een gedeelde wens is om meer te doen en dingen sneller te doen. Toch is het ook altijd goed om te toetsen of we de dingen goed doen en of we de goede dingen doen. Het gaat ook allemaal niet vanzelf; dat moeten we helaas ook constateren. Met al het enthousiasme dat ook ik heb voor dit dossier, blijkt het soms toch taaie materie. Ik zal u in de beantwoording van de vragen daar af en toe een inkijkje in geven.

Meneer Schonis zei: meten is weten. Hij vroeg wat we kunnen doen aan het verbeteren van de cijfers. Moeten we NS hier op zijn blauwe ogen vertrouwen of hebben we zelf ook nog cijfers? Helaas zijn niet alle cijfers beschikbaar per internationale trein, dus Thalys, Eurostar, ICE en dergelijke, omdat dit als bedrijfsvertrouwelijke informatie geldt. We zijn dus wel afhankelijk van de bereidwilligheid van vervoerders om data en informatie te verstrekken, maar ik ben op dit moment aan het verkennen of deze cijfers inzichtelijk kunnen worden gemaakt. Ik begrijp de vraag van de Kamer namelijk heel goed. We willen allemaal natuurlijk weten waar we het over hebben.

Tegen meneer Amhaouch en meneer Schonis zeg ik dat een internationale trein in ieder geval eerst vanuit ons land naar een buurland gaat. Zij vroegen naar de samenwerking met onze buurlanden. Hoe intensiveren we die samenwerking om toch te proberen een aantal dossiers los te trekken? Meneer Amhaouch had het over een handshake. Er is natuurlijk veel meer nodig dan één handshake. We moeten met elkaar continu in dat gesprek zitten. Ik hoop dat te doen – ik wil dat ook doen – in een constructieve sfeer waarin je met elkaar kijkt hoe je dingen mogelijk maakt. Zoals eerder met uw Kamer besproken, heb ik bij mijn buitenlandse collega's verkend of er behoefte is aan een nieuwe internationale spoortop. We hebben toen met elkaar geconcludeerd dat een EU-brede aanpak van de ontwikkeling van grensoverschrijdende verbindingen en spoorcorridors wenselijk is. We gaan daarom samen met de Europese Commissie, de ERA en de betrokken lidstaten dit najaar een highlevelmeeting organiseren over dit onderwerp. De gezamenlijke inzet is ook om de EU-aanpak hoog op de agenda van de nieuwe Commissie te krijgen. We kijken dus niet alleen naar onze directe verbindingen, maar we kijken ook breder hoe we dit onderwerp steviger kunnen agenderen op de internationale agenda. In de Transportraad kan ik er natuurlijk ook aandacht voor vragen. Er is gevraagd wanneer ik in gesprek ga met de nieuwe Transportcommissaris. Eerst zijn er nog hearings in het Europees Parlement, maar we zorgen ervoor dat we het gesprek aangaan zodra de nieuwe Commissarissen ferm in het zadel zitten. Als de uitkomsten van de highlevelmeeting aanleiding zijn voor een nieuwe internationale spoortop op politiek niveau, zal ik zeker niet nalaten om die te agenderen. We zullen natuurlijk eerst moeten kijken wat de highlevelmeeting opbrengt. Naast dit echt internationale verband en onze pogingen om dit ook Europees hoger op de agenda te krijgen, doen we ook alle bilaterale overleggen om met elkaar voortgang te maken. Ik zal zo nog op een aantal verbindingen terugkomen.

De Berlijntrein is er zo een. Uit alle onderzoeken blijkt dat we stap voor stap dingen kunnen verbeteren in deze iconische verbindingen. Dat doe ik ook samen. Daar hebben we het niet alleen het politieke niveau voor nodig, maar ook de vervoerders. Dat zijn NS en ProRail in Nederland en de counterparts daarvan in Duitsland. We kijken eerst naar een slimme dienstregeling, wat al kan helpen en een versnelling kan betekenen, dan naar de inzet van nieuw, multicourant materieel dat aan beide zijden van

de grens inzetbaar is, wat tijd bij de grens scheelt, en tot slot naar infrastructurele maatregelen. Ik wil dit najaar afspraken maken met NS, ProRail, regionale en Duitse partners over een versnelling van de verbinding naar Berlijn op korte en middellange termijn, en die met u bespreken in het BO MIRT.

Er is aandacht gevraagd voor doortrekking van de IC vanuit de regio Amsterdam via Heerlen naar Aken. Met de betrokken partijen moet worden gekeken hoe we de internationale verbinding Amsterdam-Heerlen-Aken aantrekkelijker kunnen maken. In een bestuurlijk overleg is onlangs besproken dat Arriva vanaf 2022 met een tweede sneltrein per uur mogelijk een betere verbinding tussen Maastricht en Aken kan bieden als de benodigde infra gereed is. Dat is een heel goede en concrete stap waarmee snel een verbeterde verbinding kan worden gerealiseerd, want bij de verlenging van de IC Amsterdam via Heerlen naar Aken is er sprake van een aanzienlijk exploitatietekort. Ik dacht dat het de heer Amhaouch was die zei dat de Duitsers graag willen, maar dat is nog niet gepaard gegaan met een aanbod om bij te dragen aan het lenigen van het exploitatietekort, dat echt fors lijkt te zijn. We moeten kijken hoe we zorgen dat we een verbeterde verbinding hebben tussen Maastricht en Aken, maar mogelijk kan dat het snelst en het best gerealiseerd worden met die tweede sneltrein van Arriva. We zijn met elkaar in overleg. Na het BO MIRT zal ik de Kamer hierover informeren.

Dan de drielandentrein. Zoals ik de Kamer eerder heb gemeld, is de drielandentrein toegelaten op het traject Maastricht-Heerlen-Aken. Over het doortrekken naar Luik hebben we zeer intensieve maar ook constructieve gesprekken met elkaar gevoerd, omdat de bordjes op allerlei punten de goede richting op moeten staan, van perronverlengingen tot de inbouw van ERTMS of ETCS. Daar hebben wij het lang over gehad. Arriva heeft nu een concreet offertetraject lopen voor de inbouw van ETCS. NS en Arriva zijn constructief in gesprek met de NMBS om de operationele en financiële aspecten in kaart te brengen. ProRail houdt zicht op de tijdige aanpassing van het perron van Visé door Infrabel en op de capaciteitsaanvraag. En als het nodig is, dan schakel ik uiteraard met mijn Belgische counterpart. Als de inbouw van ETCS is afgerond en de exploitatieafspraken zijn gemaakt, dan kunnen de toelatingsprocedure en de capaciteitsaanvraag voor het Belgische spoor worden gestart. Dat de exploitatie nog moet worden opgelost hebben we al eerder aan de Kamer gemeld. Op dit moment rijdt de NMBS namelijk voor de NS. Als dat dus overgaat naar Arriva, dan betekent dat dat de financiële stroom daarin moet worden opgelost. Dat punt wordt nog besproken. Ik kan me voorstellen dat u daar graag een update van heeft. We zullen het zo snel mogelijk aan de Kamer melden als daar helderheid over is, want ook dit is een van de bordjes die goed moeten staan voordat de trein concreet kan gaan rijden. Dan de nachttrein. Ik zou het heel mooi vinden als de nachttrein terugkomt naar Nederland. Dat heb ik al een paar keer gezegd en dat meen ik ook. Ik deel heel erg met GroenLinks dat die nachttrein op een langere afstand een aantrekkelijk alternatief kan zijn voor het vliegtuig. Ik heb het deze vakantie zelf nog eens uitgetoetst. Het was ietwat een avontuur, dus ik zie nog enige ruimte voor verbetering, maar het was ook wel een mooi avontuur. Als je met je kinderen in een nachttrein stapt, heeft dat toch iets bijzonders. Tegelijkertijd zullen we ook moeten kijken om het tegen enigszins acceptabele kosten kan, want de businesscase om zoiets nieuws op te starten zal niet meteen vanaf het begin rondraaien. Dus hoe krijg je een partij toch geïnteresseerd om dat in Nederland te doen? Dat is meteen het antwoord op de vraag: waarom niet in Nederland? Op dit moment zit er gewoon een exploitatietekort op in Nederland. Aan de ene kant kunnen we zeggen dat we het in de context van vliegen/treinen interessant vinden om te kijken hoe we die trein terug kunnen krijgen. Aan de andere kant ga je zoiets ook niet eindeloos subsidiëren. Dus wat is nou een reële oplossing voor dit probleem? We

voeren allerlei gesprekken met verschillende partijen om te inventariseren welke maatregelen kunnen helpen bij het opzetten van nieuwe verbindingen. Ook in Europa zet ik in op een brede aanpak van internationaal spoorvervoer. Het denken in corridors, waar mevrouw Kröger ook aan refereerde, is daarbij een belangrijk aandachtspunt, want die kunnen ook door nachttreinen worden gebruikt.

Er werd gevraagd om de lijn Amsterdam-Hamburg-Kopenhagen toe te voegen aan de TenT-corridor. Zoals vorig AO gemeld, hebben wij stappen gezet voor de verbetering van de verbinding Groningen-Bremen. Om de trein via Noord-Nederland een alternatief te laten vormen voor vliegverkeer richting Scandinavië is wel een heel grote systeemsporg nodig. Uit het KiM-onderzoek blijkt dat dit niet direct een heel kansrijke verbinding is voor een echt grote substitutie van vliegtuigen. Maar goed, we zijn daar nog over in gesprek. Wanneer informeer ik de Kamer over de nachttrein? Dat wil ik u nog laten weten. Voor het eind van het jaar zal ik u laten weten wat mijn inzet hier zal zijn.

Dan was er nog één vraag over Eindhoven-Düsseldorf; u ziet met welke internationale verbindingen ik allemaal aan de slag ben. Wat zijn de vervolgstappen? Op 9 mei jongstleden heb ik samen met de regio en VRR een overeenkomst getekend voor een directe verbinding Eindhoven-Düsseldorf. De voorbereidingen voor de aanbesteding zijn gestart. De Duitse verkeersautoriteit VRR bereidt momenteel het aanbestedingsproces verder voor. Ik verwacht u rond het AO MIRT meer duidelijkheid te kunnen verschaffen over de uitkomsten van het ACM-advies, dat nog was gevraagd. Het idee is om eind 2020 de concessie te kunnen gunnen.

De voorzitter:

Daarmee hebben we dit blokje gehad. Ik heb in ieder geval twee interrupties in beeld. Allereerst de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil aanhaken op het antwoord van de Staatssecretaris op de vraag over Heerlen-Aken. Zij mag me corrigeren als ik het fout heb gehoord, graag zelfs, maar ik hoor toch een beetje dat zij voorsorteert in de zin van:

«Arriva gaat het straks, in 2022, al doen. Er is een exploitatietekort. Wat is het probleem eigenlijk?» Ik wil nogmaals benadrukken dat wij hier als rijksoverheid 80 miljoen in hebben geïnvesteerd en dat er allerlei maatregelen zijn getroffen. Nogmaals, het station is geopend. Ik vind dat de inzet van deze Staatssecretaris moet blijven dat we de IC door gaan trekken. We kunnen niet achterover gaan leunen en zeggen: Arriva doet het wel. Graag een reactie daarop.

Ik wil ook meer duidelijkheid over het exploitatietekort. Dat schijnt groot te zijn volgens de Staatssecretaris. Ik wil graag weten hoe groot het is en wie wat zou moeten bijdragen om dat exploitatietekort op te lossen, vooral met het vooruitzicht dat het wellicht wel winstgevend wordt als heel veel mensen daar straks gebruik van kunnen maken. In hoeverre wordt die afweging meegenomen? En wie kan wat betalen? Dat is de vraag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik denk dat het goed is als we in een volgende brief wat nadere informatie hierover geven en ingaan op alle vragen van de heer Laçin. Ik kan me heel goed voorstellen dat hij het totale plaatje een beetje helderder in beeld wil hebben: welke investeringen er zijn gedaan, hoe die verbinding er kwalitatief uit ziet als je die op een andere manier zou inrichten en wat het verschil is waar we het dan over hebben, zowel in kosten als in reistijd. Ik kan me goed voorstellen dat hij daar nadere informatie over wil hebben. Ik ben graag bereid om dat op een rijtje te zetten.

De heer **Laçin** (SP):

Dank aan de Staatssecretaris. Ik zou dan ook graag in die brief zien welke potentie die lijn heeft. Het kan ook zomaar zijn dat iemand hier een VAO aanvraagt. Dan is de vraag hoe snel die brief er kan zijn, want misschien dien ik daar een motie over in.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Alleen voor een tijdslijn hoeven we geen motie in te dienen, hè. Volgens mij heeft de Kamer net prachtige Algemene Politieke Beschouwingen achter de rug, waarin is gereflecteerd op wanneer zoiets nodig is.

De heer **Laçin** (SP):

Nou, dat waren meer de burens hoor.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik weet zeker, meneer Laçin, dat u ook zo verstandig bent. We zullen zorgen dat deze informatie in de MIRT-brief staat. Bij het MIRT is er sowieso altijd een VAO, dus u heeft zeker de gelegenheid om mijn informatie daarin mee te nemen. Maar zo weet u wanneer u informatie kunt verwachten. Ook de potentie zullen we meenemen. We moeten steeds met elkaar kijken hoe we onze middelen zo efficiënt mogelijk besteden. Als er verschillende opties zijn, is het ook goed om aan de Kamer de consequenties van de verschillende opties inzichtelijk te maken. Overigens is het een prachtig station. Het is niet alleen een mooi station maar ook een heel bijzondere wijk en echt een parel voor de stad. Dus ik wil Heerlen nogmaals van harte feliciteren met dit prachtige nieuwe station.

De **voorzitter**:

U wilt er nog een interruptie aan wagen, meneer Laçin?

De heer **Laçin** (SP):

Dit is de tweede helft van mijn eerste interruptie, neem ik aan.

De **voorzitter**:

U zat al op uw derde, maar ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank voor de beantwoording over de nachttrein. Ik weet dat de Staatssecretaris er druk mee aan de slag is en er deze zomer ook zelf mee op pad is geweest. Kunnen we de informatie over wat de obstakels zijn – het lijkt me dat het meer is dan alleen financieel met eventueel een exploitatiesubsidie; het gaat ook om andere zaken – toch niet wat eerder krijgen? Zeker als het gaat om een exploitatiesubsidie, zou het interessant zijn om een en ander voor de begrotingsbehandeling van lenW in beeld te hebben.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat gaat niet lukken voor de begroting, want die is vroeg gepland dit jaar. Dat betekent dat een aantal dingen die we normaal gesproken voor een begroting inzichtelijk zouden kunnen maken, nu niet inzichtelijk kunnen maken. We denken wel dat we het redden voor het MIRT. Dat is ook het moment waarop we met elkaar besluiten over de besteding van de investeringsmiddelen, waar we het hier ook over hebben. We moeten nog met onze Duitse counterparts hierover spreken. Maar mevrouw Kröger vraagt naar iets meer detail: waar zit het 'm nou in? Ik kan al een aantal elementen noemen. De beschikbaarheid en financiering van nieuw nachtmaterieel is een van de kostenposten. Andere kostenposten zijn energie en personeel. Dat zijn ook allemaal elementen die ertoe leiden dat het merendeel van de nachttreinen in Europa geholpen wordt met een of andere vorm van subsidie. Het is in meerdere landen blijkbaar toch lastig

om het geheel zonder subsidie van de grond te krijgen. Het is natuurlijk ook een markt die de hele tijd naar beneden is gegaan en die nu in de context van vliegen versus de trein weer een andere dynamiek krijgt. Dus ook in het buitenland is het niet makkelijk.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat geeft een beetje inzicht. Maar bij het MIRT praten we over infrastructuurgelden, over investeringen in de hardware. Dit is exploitatiesubsidie, die volgens mij niet in die begroting thuishoort. Kan de Staatssecretaris aangeven over welke ordegrrootte we het hebben bij een exploitatiesubsidie? Ik denk aan Oostenrijk en de ÖBB.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Als ik één ding niet moet doen is het onderhandelen in het openbaar, dus laten we dat niet doen. Ik moet mevrouw Kröger zeggen dat ook deze middelen uit het Infrastructuurfonds zouden moeten komen, dus uit de spoormiddelen van het Infrafonds. Daarom is het belangrijk dat we met elkaar de goede afweging maken. Of het nou gaat om een exploitatie tekort op een bepaalde lijn of een nachttrein, het zijn allemaal middelen die we uitgeven en niet meer aan iets anders kunnen besteden.

De heer **Schonis** (D66):

Wat dat laatste punt betreft: ik kan me er iets bij voorstellen als je dat nu zou doen. Binnenkort gaan we spreken over de nieuwe concessie voor het hoofdspoor. Ik ben het wel met mevrouw Kröger eens dat we hier niet te maken hebben met investeringen in het spoor en de hardware, maar met vooral materieel, personeel en dat soort zaken. Zou dit meegenomen kunnen worden bij de aanbesteding van de concessie voor het hoofd-railnet? Daar heeft het namelijk wel degelijk raakvlakken mee.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Laten we nou eerst voor het einde van het jaar bekijken in welke vorm het eventueel mogelijk zou zijn om het terug te brengen. Dan weten we ook waar we het met elkaar over hebben als we spreken over de nieuwe concessie. Moet het daarin of kan het ook apart? Er zijn natuurlijk meerdere partijen die nachttreinen kunnen aanbieden. Daarin hebben we ook een keuze te maken met elkaar. Voor het MIRT komen we met wat concretere informatie bij u en dan kunnen we op basis van concrete cijfers en concepten het gesprek aangaan over hoe we het verstandig kunnen doen.

De **voorzitter**:

De heer Schonis nog aanvullend? Nee. Dan gaan we door naar het blokje spoorgoederen. Het woord is weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voorzitter. Het is altijd leuk om fijne dingen te kunnen melden, maar op vrijdag 13 december moest ik u melden dat ProRail besloten had om per direct het rangeren met gevaarlijke stoffen op het emplacement Waalhaven Zuid stil te leggen. Dat was geen fijne maar wel een noodzakelijke maatregel. Ik ben ook blij dat ProRail acuut maatregelen heeft genomen. De huidige bluswatervoorzieningen op het emplacement voldeden niet langer. Die vrijdag is er een integrale test uitgevoerd, waarbij alles eens even onder druk werd gezet, zou je kunnen zeggen. Toen hebben we moeten constateren dat het onvoldoende was voor de veiligheid, dus is het rangeren gestopt. Dat is een situatie die ontzettend vervelend is voor alle betrokkenen. Samen met ProRail betreur ik het dat dit zo gelopen is. Ik heb ProRail ook gevraagd, en overigens hebben ze dat zelf ook meteen gezegd, om zich er maximaal voor in te spannen om de situatie te herstellen. Dat hebben ze ook gedaan. Voor vervoerders zijn

inmiddels alternatieve rangeerlocaties op andere emplacementen in de Rotterdamse haven en de Kijfhoek ingepland. De impact op het logistieke proces valt tot nu toe mee. Ladingen komen op hun bestemming, maar uiteraard wordt ook de impact nader in kaart gebracht door ProRail, samen met de vervoerders. ProRail werkt ook aan oplossingen voor de korte en middellange termijn. Er is een taskforce en er is een stuurgroep ingericht met de betrokken goederenvervoerders. Zij worden dus geïnformeerd maar ook betrokken bij het nadenken over oplossingsrichtingen. We zorgen ook dat de omgeving hier goed bij betrokken is. ProRail heeft over de uitwerking van de oplossing veelvuldig contact met de Veiligheidsregio Rotterdam-Rijnmond en de omgevingsdienst DCMR. De vraag hoe we hier eigenlijk komen is heel terecht. Zoals ik in de brief van 14 september heb gemeld, is ProRail ook gevraagd om een onafhankelijke analyse van de ontstane situatie om lessen te kunnen trekken voor de toekomst. Dit waren vragen van onder anderen de heer Van Aalst en de heer Schonis. We zetten dus alles op alles om het logistieke proces zo snel mogelijk weer te normaliseren. De heer Van Aalst vroeg specifiek naar een onafhankelijk onderzoek. ProRail heeft aangegeven dat onderzoek onafhankelijk te laten uitvoeren, zoals eerder bij Kijfhoek is gebeurd. Ik steun dat volledig.

De heer Van Aalst vroeg verder of de gebruiksvergoeding in de tussentijd kan worden bevroren. Dat kan helaas niet. ProRail is wettelijk verplicht om de gebruiksvergoeding te innen. Alle focus ligt nu op het zo veel mogelijk door laten gaan van de logistieke operatie. ProRail werkt daarin goed samen met de vervoerders om via bijsturing de lading op haar bestemming te krijgen. Uiteraard wordt wel bekeken welke extra kosten omleidingen en vertragingen met zich meebrengen. ProRail kent hiervoor ook schaderegelingen in de Netverklaring en dergelijke. Die weg wordt dus gevolgd om ervoor te zorgen dat de kosten niet onnodig bij partijen terechtkomen.

Dat over de Waalhaven. Dan over spoortrillingen. We delen regelmatig de wens om het goederenvervoer per trein te stimuleren om vrachtwagens van de weg te halen en de potentie van het spoor goed te benutten. Maar dat betekent ook meer treinen en dat betekent dat we meer aandacht moeten hebben voor de mensen die om dat spoor heen wonen. Het is een ingewikkelde puzzel. We willen verdichting van de steden, we willen meer mensen per trein naar hun werk laten gaan, we willen goederenvervoer op het spoor. Dat betekent ook dat we meer aandacht moeten hebben voor trillingen. De heer Van Dijk en ook anderen vroegen daarbij aandacht voor de menselijke maat. Dat kan ik alleen maar van harte ondersteunen. Juist omdat we in die menselijke maat moeten zorgen dat we willekeur voorkomen, is het belangrijk dat we een kader, een maatstaf ontwikkelen, zodat iedereen weet wanneer hij er recht op heeft.

Het komen tot een gedragen en onderbouwd beleid voor spoortrillingen vergt een lange adem. Eigenlijk was er nog maar weinig kennis. We zijn er hard mee bezig. Ik vind echt dat dat kader er moet komen en daarom heb ik vanaf het begin gezegd: laten we zorgen dat we dat kader ontwikkelen als het er nog niet is. Er wordt een rekenmodel opgeleverd om het trillingsniveau te kunnen berekenen. Een volgende stap in de kennisontwikkeling die nodig is, is een onderzoek naar de gezondheidseffecten van trillingen. Laten we in kaart brengen wat het effect is. Mensen hebben het gevoel dat het effect heeft. Laten we proberen met elkaar om daar serieus onderzoek naar te doen om dat ook te kunnen kwantificeren. Als dat onderzoek gereed is, naar verwachting begin 2021, kan ook objectiever worden bepaald in welke gevallen er effecten voor omwonenden kunnen optreden. Dan kunnen we keuzes maken over beschermingsniveau en investeringen. Dan is er in ieder geval kennis en kunnen we op basis van die kennis snel besluiten nemen met elkaar.

Ondertussen werk ik ook aan een innovatieagenda om ervoor te zorgen dat de maatregelen die we kunnen nemen ook goedkoper en effectiever

worden. We werken dus langs verschillende sporen: een methodologie ontwikkelen voor het meten van de trillingen, een methodologie ontwikkelen om gezondheidseffecten in kaart te brengen, maar ook werken aan goedkopere maatregelen, zodat je vaker, makkelijker en kosteneffectief iets kunt doen.

Dat is ingewikkeld omdat – u weet dat ook allemaal uit het Groningen-dossier – heel veel factoren een rol spelen. We hebben de infrastructuur, we hebben het materieel, we hebben de ondergrond en we hebben de woning. Het is dat samenspel dat uiteindelijk bepaalt wat in die specifieke situatie de belasting en ook de overlast is. Daarom hebben we ook die methodologie nodig. Er is niet een simpele one-size-fits-all voor dit probleem.

Ik stel alles in het werk om in de tussentijd met de betrokken partijen te zoeken naar oplossingen. We ontwikkelen structurele dingen en in de tussentijd kijken we wat we kunnen doen. Dat is nooit alles. Sommigen zijn helaas teleurgesteld als hun probleem niet meteen kan worden opgelost. We werken eraan. Zo is er het experiment met het langzamer rijden met de TRAXX-locomotief. Er zijn nog een aantal andere testen die we doen. Ik heb u daarover geïnformeerd.

Er is met name ten aanzien van het traject Meteren-Boxtel gevraagd om aandacht te hebben voor de problematiek. Ik heb daar ook geld voor beschikbaar gemaakt. Ik heb ook nog steeds geld beschikbaar voor gemeenten die extra maatregelen willen nemen. Ik ben bereid tot cofinanciering en dat weet de regio ook. Die mogelijkheid staat dus ook nog open.

De heer Laçin vroeg specifiek naar bouwen langs het spoor. Inderdaad, de puzzel is heel complex en hoe dichter we op het spoor gaan bouwen, hoe complexer de puzzel wordt als we niet oppassen. Het hangt er heel erg vanaf hoe je bouwt. Juist bij nieuwbouw kun je van begin af aan zo bouwen dat het niet gaat knellen met hogere ambities op het spoor.

Hogere ambities naast het spoor en hogere ambities op het spoor kunnen samengaan als je goed bouwt. In het kader van de beleidsintensivering spoortrillingen heb ik de opdracht gegeven tot het ontwikkelen van een Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen. Dat is samen met alle betrokken actoren gebeurd. Daarin staat hoe je trillingshinder vanaf het spoor bij nieuwbouw kunt voorkomen. Neem het meteen mee in het bouwen, dan wordt de puzzel hopelijk niet onnodig complex.

De afweging omtrent woningbouw wordt uiteindelijk op lokaal niveau gemaakt, door het gemeentebestuur. We hebben met de gemeentes langs de grote corridors en dergelijke ook gesprekken over de vraag hoe we de puzzel leggen. Daar komt dit nadrukkelijk aan de orde.

Voorzitter, ik denk dat dit de vragen waren die mij op dit punt gesteld zijn.

De **voorzitter**:

Dan hebben we dit blokje afgewerkt. Ik zag een hand van de heer Van Aalst en volgens mij ook van de heer Van Dijk. De heer Van Aalst allereerst.

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

Laat ik beginnen met het punt rond die bluswatercapaciteit. Het antwoord van de Staatssecretaris bevreemdt mij enigszins. Ze geeft aan dat het eigenlijk min of meer per abuis ontstaan is, of in elk geval geconstateerd is. Maar er is al melding van gemaakt in het najaar van 2018 en er ligt zelfs al een last onder dwangsom. Het verbaast me dus enigszins dat de Staatssecretaris zegt: we hebben eigenlijk per ongeluk geconstateerd dat er een probleem was. Dat is een verschil in inzicht. Kan de Staatssecretaris dat verklaren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Er is lange tijd gezocht naar oplossingen om dat probleem aan te pakken. Maar uiteindelijk moet je wel testen of de oplossingen die in beeld zijn ook voldoende werken. Ik weet dat er heel breed gekeken is naar oplossingen, maar uiteindelijk hebben we bij de integrale test van die oplossingen toch moeten constateren dat het onvoldoende was. Daarom is het daarop stilgelegd.

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

Als ik het goed begrijp liggen we nu zeker een jaar stil: sinds het najaar van 2018. Ik begrijp van de Staatssecretaris dat er een soort schaderegeling is. Aan de gebruikersvergoeding kan niks gedaan worden. Betekent dat voor het spoorgoederenvervoer dat alle gedupeerden gecompenseerd worden uit die schaderegeling?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

ProRail kent generiek schaderegelingen in de Netverklaring. Dat zal netjes gevolgd worden in deze situatie. Hoe dat exact in elkaar zit in detail, weet ik niet, maar die regeling wordt netjes gevolgd.

De **voorzitter:**

Dank u wel. De heer Van Dijk.

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

Nog even over die spoortrillingen. Het is goed dat de Staatssecretaris hier echt werk van maakt. Er was niks, maar er komt nu wat. Er loopt een onderzoek, zei de Staatssecretaris, dat begin 2021 klaar is. Ik ben vooral benieuwd wanneer het operationeel wordt. Wanneer kan aan de hand van het kader getoetst worden of je binnen de categorie valt die echt last heeft van de trillingen? Wanneer gaan mensen dat in de praktijk merken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Laat ik zeggen dat we op basis van wat we nu weten en kunnen doorlopend werken aan de situatie van mensen. Een voorbeeldje is Meteren-Boxtel. Wat we aan kosteneffectieve maatregelen kunnen nemen, nemen we. Ik probeer via de innovatieagenda de kosten van effectieve maatregelen omlaag te krijgen zodat we gedurende al die onderzoeken aan de slag blijven met het proberen de hinder voor mensen zo veel mogelijk te verminderen met gebruikmaking van de huidige kennis en instrumenten. Dat is een continu proces. Als het onderzoek in 2021 gereed is, kun je objectiever bepalen hoe je generiek verder kunt gaan. Hoelang dat precies kost zal ook afhangen van de vraag hoe complex de uitkomst van het onderzoek is. Maar daarom is het juist zo belangrijk dat we ondertussen door blijven gaan met waar we mee bezig zijn, dus met testen met langzamer rijden en een innovatieagenda die hopelijk in de tussentijd alweer mogelijkheden biedt om mensen te ontlasten.

De **voorzitter:**

Helder. Dan gaan we over naar het blokje omvorming ProRail tot een zbo. Neem me niet kwalijk, de heer Laçin heeft een vraag. Nog over het volgende blokje? Heeft hij nog recht op een interruptie? Ja, ja, ja, het kan nog.

De heer **Laçin** (SP):

Het kan nog wel, al komt er zo nog een belangrijk blok. Ik ga toch interrumperen. Ik begrijp de Staatssecretaris, er komt heel veel aan. Maar waar ik benieuwd naar ben en waar ik ook naar heb gevraagd, is het volgende. De meldingen van schades die nu ontstaan komen binnen bij ProRail. ProRail beoordeelt die schade zelf, maar ProRail doet natuurlijk ook aan onderhoud en aanleg van spoor. In die zin vervult ProRail

verschillende rollen ten aanzien van één probleem. Op dit moment worden heel weinig schadeclaims gehonoreerd, terwijl mensen gewoon last hebben van trillingen. Er komt ook een actualisatie van hoe het nu werkt, heb ik begrepen. Dat duurt vier tot zes maanden. Wat kunnen mensen nou verwachten? Mensen blijven wel met die schades en trillingen zitten. Wat kan de Staatssecretaris voor die mensen betekenen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Kijk, we kijken continu wat we kunnen doen. Dat moeten we doen op basis van de kennis en de methodieken die we nu hebben. Ik heb u net een aantal voorbeelden genoemd. Niet elke schade in een huis is veroorzaakt door trillingen; ik heb ook scheuren in mijn huis. Maar goed, dat weet de heer Laçin ook. Tegelijkertijd is het wel heel belangrijk dat mensen zich voldoende gehoord weten en erkend voelen, dat ze weten dat de juiste onderzoeken worden gedaan. Ik zal daar graag in een brief nog wat nader op terugkomen, maar wat gebeurt, is dat als er een aanleiding is om te vermoeden dat het door de trillingen komt, ProRail de onderzoekslast op zich neemt. Dan wordt de bewijslast dus eigenlijk omgedraaid. Dat zijn van die zaken die we hebben gedaan om ervoor te zorgen dat mensen niet voor onredelijke situaties komen te staan ingeval het aannemelijk zou kunnen zijn. Ik ben graag bereid om dat nog een keertje in een brief aan de Kamer op te nemen.

De voorzitter:

Helder. Dan houdt u nog mooi een interruptie over, meneer Laçin. Helemaal goed. Ik denk met u mee. Daarmee gaan we naar het blokje omvorming ProRail tot een zbo.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. De uitgangspunten van de verschillende fracties op het punt van de zbo-vorming zijn mij bekend. Ze zijn ook niet veel veranderd in de tussentijd, wat ook logisch is omdat het wetsvoorstel nog naar de Kamer moet komen. We hebben daar denk ik heel heldere afspraken over gemaakt. We hebben afgesproken dat we ervoor zullen zorgen dat de omvorming niet leidt tot hogere kosten voor derden. Volgens mij, en dat is ook in verschillende moties in de Kamer vastgelegd, hebben we gezegd dat dit een randvoorwaarde is voor deze omvorming. We willen dat de arbeidsvoorwaarden en de pensioenvoorwaarden voor mensen goed geregeld blijven. Daar mag niks aan veranderen. Het mag niet leiden tot extra kosten voor verladers, vervoerders, reizigers of lagere overheden. Ik heb u toen ook gezegd dat het best een puzzel was om uit te werken, maar dat ik dat wel als randvoorwaarde zag. Ik heb met mijn collega van het Ministerie van Financiën goede afspraken gemaakt. De budgettaire verwerking van de omvorming geven we zo neutraal mogelijk vorm. Ik ben ook in gesprek met de sector en met de decentrale overheden. Ik begrijp heel goed dat de Kamer de financiële paragraaf nodig heeft om het wetsvoorstel te kunnen behandelen. Ik begrijp heel goed dat er verwarring is ontstaan doordat bij een van de laatste overzichten stond dat het er pas bij de begroting 2021 zou zijn. Dat kan natuurlijk niet. Op het moment dat u het wetsvoorstel behandelt, wilt u weten of er aan de randvoorwaarde is voldaan. Dat snap ik heel goed en daar gaan we ook voor zorgen. De referte aan de begroting 2021 betekent dat de nieuwe financiële verwerking in die begroting moet komen te staan. Maar u krijgt de financiële paragraaf eerder. U heeft die nodig bij de behandeling van het wetsvoorstel. Dat hebben we zo afgesproken en dat gaan we ook zo doen. Excuses voor de verwarring die op dat punt is ontstaan. Het is gewoon zoals we het eerder hebben afgesproken. Wat de lagere regelgeving betreft: we kunnen natuurlijk geen lagere regelgeving afronden voordat we een wetsvoorstel hebben afgerond. Zo zit ons systeem in elkaar. Maar die lagere regelgeving zal in haar geheel in

consultatie zijn, dus voor de hele sector inzichtelijk en ook voor u, op het moment dat het wetsvoorstel behandeld wordt in de Tweede Kamer. U kunt dat dus ook betrekken bij de behandeling. Dan is het nog niet afgerond, want dat kan niet in ons systeem. We moeten eerst de wet vaststellen en pas daarna kunnen we de lagere regelgeving vaststellen. Maar dan zijn alle voorstellen in consultatie en kunt u daar kennis van nemen, net als de sector. Ik hecht zeer aan een goed contact met de sector. Daarom hebben we ook een eerste ronde gesprekken met iedereen gehad op basis van het conceptwetsvoorstel, nadat de reacties op de consultatie waren ontvangen. Het viel mij toen op dat een heel aantal van de opmerkingen in de consultatie niet specifiek gingen over het wetsvoorstel, maar wel over zorgen die er bestonden bij de samenwerking en punten van verbetering. Na ommekomst van het advies van de Raad van State ga ik met al die partijen opnieuw om tafel, want we hebben ons natuurlijk rekenschap willen geven van de zorgen. We hebben het voorstel op punten ook aangepast om daar rekening mee te houden. Uiteraard vind ik het belangrijk om heel goed in gesprek te zijn met al die partijen en samen met ProRail ga ik opnieuw in gesprek met al deze partijen zodra ik het advies van de Raad van State heb op het wetsvoorstel zoals het er nu ligt.

De heer Van Aalst en de heer Amhaouch vroegen naar de btw-compensatie. Het btw-vraagstuk komt uiteraard als onderdeel van de financiële paragraaf terug. Is de lagere regelgeving beschikbaar? Ja, dat heb ik u net gezegd.

Ik denk dat dat de hoofdvragen waren die op dit moment te beantwoorden zijn over de zbo-vorming.

De voorzitter:

Ik zie in ieder geval twee interrupties, van de heer Van Aalst en van de heer Amhaouch. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Laat ik beginnen met dat ik blij ben dat we het wetsvoorstel integraal gaan behandelen, dus inclusief de financiële paragraaf. Als we het dan hebben over de financiële paragraaf, dan komt de btw-kwestie ook terug, geeft de Staatssecretaris aan. Maar volgens mij hebben we de Staatssecretaris in verschillende AO's al een paar keer horen zeggen dat het met die btw-kwestie, dat vestzak-broekzakverhaal, allemaal wel goed komt. Maar is er nu daadwerkelijk goedkeuring? Of is er nog steeds geen goedkeuring? Volgens mij was dat namelijk een behoorlijke bom onder dit voorstel. Dat was vraag één. Vraag twee was eentje die nog openstond, over de marktconsultatie. Ik hoorde de Staatssecretaris daar wat over zeggen, maar niet over het aantal reacties dat ze totaal heeft ontvangen en hoeveel er positief waren.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik weet niet meer exact uit mijn hoofd hoeveel reacties we hebben ontvangen en hoeveel er positief waren, maar ik denk dat we ergens iets rond de vijftien of zestien reacties kregen, iets in die orde van grootte. Daar zat een heel aantal kritische reacties bij. Dat hebben we hier toen ook uitgebreid met elkaar gedeeld, maar er zaten ook positieve reacties bij. Wat belangrijk is, is dat we goed hebben proberen te luisteren waar de zorgpunten zaten van partijen en dat we op een heel aantal punten in het wetsvoorstel hebben geprobeerd om daar rekening mee te houden. Dat geldt ook voor de lagere regelgeving, waar het meer betrekking had op aspecten in de lagere regelgeving. We hebben ook geluisterd naar aspecten die niet specifiek met deze zbo-vorming te maken hadden, maar waar partijen zich wel zorgen over maakten. Die dialoog met alle partijen in het veld is natuurlijk ontzettend belangrijk, dus we hebben gewoon geprobeerd om goed te luisteren naar al die punten. We gaan opnieuw

het gesprek aan met al die partijen nadat we het advies van de Raad van State hebben. Aangaande het punt van de btw: het hele pakket aan financiële afspraken wordt nu ook nog getoetst door de belastinginspecteur. U hoeft dus niet alleen het goede werk van het Ministerie van lenW te vertrouwen, want we vragen daar ook officieel een oordeel over van de belastinginspecteur. Pas als dat er is, ga ik tegen u zeggen: we hebben het opgelost. Ik vind namelijk dat we dat moeten doen op het moment dat we daar ook een stempel op hebben staan van de belastinginspecteur.

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

Op dat laatste gaan we dan met elkaar wachten. Het baart me wel ernstige zorgen, want als dat niet goed komt en er geen goedkeuring komt, hebben we een bom onder het verhaal, want dan komt er waarschijnlijk wel een kostenverhoging. Maar dat wachten we even af.

Even terug op dat tweede gedeelte, over die positieve reacties. Ik zou de Staatssecretaris toch iets willen vragen. Er zijn zestien reacties binnengekomen, heb ik mij laten vertellen, waarvan de Staatssecretaris aangaf dat er mogelijk nog wat positieve bij zaten. Die heb ik niet gezien. Maar los daarvan, is de Staatssecretaris het met de PVV eens dat er, als dit zo blijft, er in onze optiek geen positief draagvlak is voor deze omvorming? Is zij dan bereid om te kijken naar een heroverweging?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Als-danredeneringen moeten we nooit doen. Naast de belangen in de sector is er natuurlijk ook een belang van deze Kamer en het publieke belang. ProRail wordt helemaal publiek gefinancierd en daar gaat veel geld in om. Daarom is het ook belangrijk dat we goed kunnen sturen met elkaar en dat ik ook goede verantwoording kan afleggen aan uw Kamer over hoe we dat doen. Een belangrijk voordeel van de omvorming is dat ook de informatiepositie van de Kamer veel sterker wordt. Ik ken ook de heer Van Aalst als iemand die zeer hecht aan de informatiepositie van de Kamer. Als we dan niet afhankelijk zijn van de vraag of een raad van commissarissen besluit of de Kamer wel of niet nuttig is, dat de Kamer recht heeft op bepaalde informatie, dan zou ik verwachten dat ik ook de heer Van Aalst het voordeel daarvan zou kunnen laten inzien.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Voor het CDA is zorgvuldigheid belangrijker dan snelheid, zeker in dit proces. Waarom? Omdat deze stap, waarvan we met z'n allen hebben gezegd: die gaan we zetten, eerder het risico biedt dat zaken duurder worden dan dat iedereen overtuigd raakt dat dadelijk alles goedkoper gaat worden. Vandaar dat wij daar heel zorgvuldig in zijn. Goed dat de Staatssecretaris in elk geval de miscommunicaties eruit haalt dat we de financiële paragraaf op tijd krijgen, bij de behandeling van de wet. Ik neem aan dat daar dan ook de handtekening van de belastinginspecteur onder staat en die van anderen die daarover gaan. De lagere regelgeving, zegt de Staatssecretaris, krijgen we ook.

Dan komen we op een punt waar wij nog grote vraagtekens bij hebben, en wel die consultatie. Normaal gesproken heb je die consultatie en kun je je een beeld vormen. Deze wet is vrij vlak, zeg ik maar even, en hoe het allemaal moet gaan functioneren, zit in de lagere regelgeving. Daar zitten wij een beetje mee. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Is die hoge spoed nodig of kunnen we daar zorgvuldig ingaan? Kunnen we een en ander dadelijk beoordelen, op het moment dat die lagere regelgeving er ligt? Kunnen we dan als Kamer zeggen dat we de richting van de Staatssecre-

taris op gaan, of kunnen we dan alsnog zeggen dat we de consultatie willen afwachten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik denk dat hier snelheid en zorgvuldigheid niet tegenover elkaar staan. Ik denk namelijk dat het heel belangrijk is dat u het geheel kunt beoordelen, die lagere regelgeving zal dus ook beschikbaar zijn, zodat u zich een totaalbeeld kunt vormen van wat er in de wet staat en wat er wordt uitgewerkt in de lagere regelgeving. U kunt die stukken dan in gezamenlijkheid beoordelen en u heeft dan ook inzicht in de financiële effecten. Dat zijn de bouwstenen die u nodig heeft voor uw inzicht, om tot een zorgvuldig besluit te kunnen komen, want dat willen we natuurlijk met elkaar.

De **voorzitter:**

Aanvullend, de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij zullen inderdaad afwachten wat die lagere regelgeving ons gaat brengen. Het tweede punt dat de heer Van Aalst ook noemde, gaat over het draagvlak. Dank dat de Staatssecretaris tot na het advies van de Raad van State nog met die partijen aan tafel gaat. Voor ons is belangrijk – niet dat het zo zwart-wit is – wat de stakeholders vinden en of dat de waarheid is. We willen wel gemotiveerd hebben waar het over gaat, waar hun zorg zit. Kunnen we die zorg wegnemen en heeft deze grote operatie dan kans van slagen? Dat wil ik de Staatssecretaris nog meegeven.

De **voorzitter:**

Dank u wel. Daarmee hebben we volgens mij het blokje omvorming gehad en gaan wij naar het blokje marktordening. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Ik constateer met de heer Amhaouch dat wij het eens zijn dat het heel belangrijk is om goed te luisteren naar de zorgen vanuit de praktijk, om die ook mee te kunnen nemen in de manier waarop we die omvorming vormgeven. Daar zullen we zeker zorgvuldig mee omgaan. Dan gaan we naar het blokje marktordening. De heer Laçin stelt eigenlijk de principiële vraag – daar zijn dit soort debatten natuurlijk ook voor – of de reiziger op één staat, want marktwerking is geen doel op zich. Ja, de reiziger staat op één, niet het middel, maar we willen ook geen middelen onbenut laten om de reiziger te kunnen dienen. Het is dus geen doel op zich, maar het niet doen is ook geen doel op zich, zeg ik tegen de heer Laçin. We kijken conform het regeerakkoord naar waar het kan bijdragen voor de reiziger. De afweging is: gaat de reiziger erop vooruit? Het is dus niet een doel op zich, maar het niet doen, is ook geen doel op zich. Met het laatste deel van dat antwoord is de heer Laçin minder blij, maar dat is de andere kant van de medaille. Als de reiziger tenminste echt op één staat, ook voor de heer Laçin, zeg ik dan een beetje streng.

Over de rol van de ACM in de marktordening heeft een heel aantal van u vragen gesteld. De ACM is deelnemer in een aantal klankbordgroepen bij de onderzoeken in het kader van het marktordeningsbesluit. U kent die onderzoeken. Het zijn er, geloof ik, een stuk of acht die we met elkaar hebben ingesteld, bijvoorbeeld over open toegang en het onderzoek naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het ov. Naast haar toezichthoudende rol heeft de ACM ook goed zicht op de werking van spoor- en ov-markten. Die kennis en expertise komt heel goed van pas bij het doen van die onderzoeken, maar in de klankbordgroepen zitten vertegenwoordigers vanuit decentrale overheden, consumentenorganisaties, vervoerders en ProRail, die elk hun eigen belang vertegenwoordigen. De ACM neemt in de klankbordgroep als toezichthouder een onafhankelijke

rol in. Uiteindelijk is een beleidsmatige keuze op basis van een advies altijd nog aan de politiek.

De heer Ziengs vroeg nog specifiek wat de Staatssecretaris gaat doen om Limburgse toestanden te voorkomen. De ACM is degene die toezicht houdt op het gelijke speelveld. Het is dus aan de ACM om daarop toe te zien. Meer generiek heeft een aantal van u een vraag gesteld over het feit dat de beslissing van de ACM is teruggedraaid door de rechter. Veel van de specifiekere opmerkingen hadden daarop betrekking. Ik vind niet dat het aan mij is om een besluit van de rechter te gaan recenseren. Wat mij betreft laat dat de checks-and-balances in ons systeem zien. We hebben een onafhankelijke toezichthouder. Die hebben we gezamenlijk ingericht en met zo veel mogelijk waarborgen omkleed.

Zo'n onafhankelijke toezichthouder kan een besluit nemen dat volgens de betrokkene niet terecht is. Dan staat voor betrokkene de gang naar de rechter open. Ons rechtssysteem werkt zo dat zelfs een onafhankelijke toezichthouder, die we met alle waarborgen omkleed hebben ingericht, kan worden teruggefloten. Er kan tegen hem worden gezegd: u heeft niet het juiste besluit genomen. Ook daartegen staat dan weer een gang naar de rechter open. Die loopt nog en daarom wil ik daar verder inhoudelijk – en dat past ons allemaal, denk ik – geen uitspraken over doen. Dit is hoe de situatie nu is en de rechtsgang zal daarin zijn beloop krijgen.

Dan een aantal vragen over de gescheiden boekhouding. De heer Van Aalst vroeg: de ACM lijkt de noodzaak van een gescheiden boekhouding bij de NS te onderschrijven en die eis lijkt ook uit de PSO te volgen. In het schriftelijk overleg in juni heb ik in mijn antwoorden aangegeven dat ik in november met een reactie op dat rapport kom. Ik ben de sector ook over het rapport aan het consulteren, dus ik kan nu een voorschot nemen op allerlei dingen, maar laat ik dat niet doen. Laat ik in november op die zaak terugkomen.

Dan vroeg de heer Laçin: als het gaat om een gelijk speelveld bij regionale aanbesteding, wordt er geen ongelijk speelveld gecreëerd als de NS getoetst wordt bij aanbestedingen en de andere partijen niet? Dat is ook een van de punten uit de quickscan, dus ook hierop kom ik terug in mijn reactie op de quickscan in november. De heer Ziengs had ook gevraagd naar de aanbeveling om de regionale biedingen onder de 100 miljoen te toetsen. In november kom ik daarop terug. Hetzelfde geldt voor het voorkomen van de kruissubsidiëring.

Mevrouw Kröger had gevraagd of er in het onderzoek openbaar aanbesteden ook een vergelijking gemaakt wordt met andere modaliteiten die de reiziger kan nemen, zoals de auto. We hebben die onderzoeksopzet uitgebreid met uw Kamer besproken en toen besloten dat het onderzoek zich primair richt op de effecten van het openbaar aanbesteden van het ov en het in kaart brengen van de ontwikkeling als gevolg daarvan voor de reizigers en het personeel. Dat zit er dus niet in. We hebben de onderzoeksopzet met uw Kamer besproken en destijds zo vastgesteld.

Op veel van de specifieke vragen die u heeft gesteld over de quickscan moet ik zeggen: daar kom ik in november op terug. Dat lijkt me ook beter omdat we dan het geheel overzien en omdat we de verschillende punten dan in samenhang op een gestructureerde manier bij uw Kamer hebben liggen, als basis voor het gesprek daarover. Ook dan is natuurlijk de afweging altijd aan de Kamer.

Voorzitter. Dat was het onderdeel marktordening.

De **voorzitter**:

Akkoord. Dan gaan wij even naar de interrupties. We beginnen met de laatste interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik begrijp een aantal antwoorden wel. Ik vind het ook prima dat een aantal antwoorden in de brief komen, maar ik dacht dat de Staatssecretaris ging

beginnen met de principiële vraag die ik stelde over de marktwerking. Mijn tweede vraag was dat de ACM in heel veel klankbordgroepen zit, vanuit haar kennis en expertise op toezicht. Prima. Daar heeft niemand iets op tegen, denk ik, alleen heeft de ACM ook een andere rol. Ze bemoeit zich namelijk ook redelijk actief met de marktordening en de marktanalyse. Dat zie ik heel erg terugkomen in die quickscan. Dat noemde ik ook al in mijn inbreng. Ik zie voetnoten waarin naar FMN wordt verwezen. Dan denk ik: hoe onafhankelijk ben je dan nog in je rol als toezichthouder? Die vraag stel ik nogmaals aan de Staatssecretaris. En daarmee ook dit: natuurlijk moeten we ons niet bemoeien met de rechtsgang, dat doe ik ook niet, maar de rechter heeft zich uitgesproken. De ACM is daartegen in beroep gegaan. Dat zal nog wel even duren. Maar die hele quickscan is wel heel erg gebaseerd op wat er in Limburg is gebeurd. Als dat dan van tafel wordt geveegd, voorlopig, vraag ik mij af wat die quickscan dan nog waard is. Dat vind ik een principiële discussie die we met elkaar moeten voeren.

Mijn laatste vraag betrof de marktordening. Kunnen we de onderscheiden rollen van de ACM als marktmeester en als toezichthouder niet scheiden? Is dat niet veel transparanter?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik heb geen enkele reden om te twijfelen aan de onafhankelijkheid van de ACM, maar het zijn wel verschillende petten. Dat klopt, maar het was zelfs een expliciete wens van de Kamer om gebruik te maken van de expertise die de ACM heeft. Die quickscan door de ACM is op verzoek van de Kamer uitgevraagd bij diezelfde ACM. Dit is de partij die wij hebben die heel veel kennis en expertise heeft op dit terrein. De quickscan is inderdaad in belangrijke mate gebaseerd op wat er in Limburg is gebeurd en de rechter heeft nu gezegd: het ligt anders. Daarover loopt nu het hoger beroep. De Kamer kan nu twee dingen doen. De Kamer kan vragen om een update van de quickscan, maar dan moeten we dat doen na afloop van het hoger beroep, want anders gaan we nu op basis van de ene uitspraak van de rechter een update vragen en moet er misschien op basis van de volgende uitspraak van de rechter weer een update komen. Dat kunnen we doen en daar ben ik ook graag toe bereid, alleen moeten we dan eigenlijk wel wachten tot het hoger beroep is afgelopen, en dat kost – dat kunnen we ook met elkaar constateren – natuurlijk wel tijd. Maar we kunnen dat doen.

In de tussentijd loopt een aantal processen door en moeten wij met elkaar bepaalde richtingen en koersen kiezen. Dan moeten we het doen met de situatie die er nu is en daar vervolgens ... Ik refereerde er al eerder aan: de ACM geeft een advies en wij maken uiteindelijk onze eigen afweging. Daarin nemen we ook de uitspraak van de rechter mee, als laatste stand van zaken, maar wellicht ook het feit dat het hoger beroep nog loopt. Het is aan u om te bepalen hoe u dat wilt wegen. Als u zegt: wij willen graag een update, dan kan dat, maar dan stel ik voor om dat te doen na het hoger beroep. Anders moeten we daarna mogelijk weer updaten.

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

Ik wil even hierop doorgaan, want wij willen niet in die rechtsgang treden. Er loopt een hoger beroep en volgens mij stellen we de expertise van de ACM ook helemaal niet aan de orde, want die is er. Het belangrijkste is dat de Staatssecretaris zegt: uiteindelijk ligt de besluitvorming hier, in de Kamer, en dan gaat het inderdaad om principiële keuzes. Het is gewoon gek dat je een quickscan hebt die gebaseerd is op een situatie die is afgewezen door de rechter. We moeten dat even afwachten. Ik zou inderdaad voor zo'n update zijn en dat moeten we dan maar even de tijd geven. Het politieke primaat ligt hier, maar uiteindelijk worden toch pas in 2024 echte stappen genomen of wellicht iets eerder? In hoeverre gaat dit nu door elkaar heen spelen en komen we dan in tijdsnood?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Kijk, volgend jaar gaan we een besluit nemen over de ordening op het spoor en de volgende hoofdrailnetconcessie. Er komen dus volgend jaar een aantal belangrijke besluiten bij elkaar. Het zou kunnen zijn dat het hoger beroep dan al gediend heeft. Het kan ook zijn dat dat niet zo is. Daar kunnen we verder niet in treden noch verwachtingen aan hechten, maar als uw Kamer zegt: wij willen graag na het hoger beroep die update hebben, dan ben ik graag bereid om daarvoor te zorgen.

De voorzitter:

Dan kunnen we daarmee door naar het volgende blokje. Als het goed is, is dat het blokje overige.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik zie een hoop geknik aan deze kant van de tafel. Laat ik concluderen dat ik de update in ieder geval zal uitvragen nadat het hoger beroep heeft gediend. Dan ronden we dit dossier op een nette manier met elkaar af. Dat zeg ik u toe. Ik weet niet hoe dat geregistreerd wordt in de toezeggingenregistratie, maar ik zeg dit in ieder geval toe aan de commissie als geheel. Dan waren er nog een aantal andere punten, waaronder de vraag naar Zandvoort en de financiering van de verbeterde bereikbaarheid van Zandvoort. Daar zitten twee kanten aan. Aan de ene kant heeft de Tweede Kamer eind juni een motie aangenomen waarin het kabinet wordt opgeroepen te kijken hoe de bereikbaarheid van Zandvoort structureel kan worden verbeterd. We weten allemaal dat dat natuurlijk ook in de context was van het grote evenement dat daar langskomt, maar je neemt een investeringsbesluit niet alleen op basis van zo'n sportevenement. Ik heb gezegd dat ik wil kijken waar we vanuit de rijksspoormiddelen kunnen investeren in de aanpak van een structureel vraagstuk. Dat zit 'm rond de bereikbaarheid van de badplaats, met name op drukke stranddagen. Ik financier dus alleen maar de structurele middelen, zal ik maar zeggen. Ik draag bij aan de energievoorziening, die daar een probleem is, en aan de overwegveiligheid, die daar een probleem is. Daar gaan rijksmiddelen naartoe. Daarnaast investeren de regio en de gemeente. De gemeente heeft ook afspraken gemaakt met het evenement over een bijdrage in wat er nodig is. Maatregelen die enkel voor de Formule 1 van nut zijn, maken dus geen onderdeel uit van datgene wat ik financier. Deze worden betaald uit de afspraken die de gemeente heeft gemaakt samen met de Dutch Grand Prix.

De heer Van Dijk vroeg ook nog aandacht voor de zorgen van de omwonenden. Uiteraard willen we rekening houden met de omwonenden en de omgeving. Daarom is bijvoorbeeld de overwegveiligheid een belangrijk onderdeel. Op evenementdagen waarop het aantal treinen hoger ligt dan zes, worden specifieke maatregelen genomen zoals de extra inzet van boa's rondom overwegen. Zo houden we ook rekening met de zorgen van de omwonenden. Zelfs met het aantal treinen dat gedurende de periode van de Formule 1 zou kunnen spelen, geeft ProRail aan dat het geluid dan in ieder geval binnen het huidige geluidsproductieplafond blijft. Dat is misschien ook een goede geruststelling.

De heer Schonis vroeg naar de mogelijkheden van grootschalige energieopwekking langs het spoor. Het is heel erg mooi dat dat ook hier aan de orde komt. We kijken met elkaar op alle punten waar we maatregelen kunnen nemen om alle duurzaamheidsdoelstellingen in de breedte te realiseren. Er is een afspraak om ieder jaar 2% energie-efficiency te realiseren. Daarnaast is het belangrijk om te kijken naar andere maatregelen. Zoals u weet zijn op diverse stations in Nederland al zonnepanelen geïnstalleerd. Als onderdeel van de beleidsprioriteitenbrief 2020 heb ik ProRail gevraagd om in de verkenningsfase bij stationsprojecten – dan moet je bijvoorbeeld denken aan het opknappen van stations of een nieuw station – altijd een ontwerp mee te nemen waarbij een zo hoog

mogelijke opbrengst van zonne-energie gerealiseerd wordt, zodat dit bij investeringen in stations meteen mee kan worden afgewogen. Daarmee geef ik invulling aan de motie-Schonis/Van der Graaf. We kijken ook met ProRail naar een plan om het aantal zonnepanelen langs het spoor te vergroten, maar er zal natuurlijk steeds per locatie moeten worden bekeken of dat wat oplevert. Bij station Delft-Zuid – dat kunt u zich nog herinneren – komt een overkapping met zonnepanelen. Daarmee wordt dat het eerste nul-op-de-meterstation, dus er worden mooie stappen genomen.

Houd ik een oogje in het zeil bij de spoormodules voor het mbo? Zeker. Ik ben samen met OCW in gesprek met de MBO Raad en de samenwerkingsorganisatie Beroepsonderwijs Bedrijfsleven om scherp te krijgen waar de opleidingsbehoefte ligt en om de partijen bij elkaar te brengen. Ook de inbreng van bijvoorbeeld Railcenter, ProRail en aannemers wordt daarbij betrokken. We gaan natuurlijk ook monitoren. Zo kijken we inderdaad ook naar het vergroten van de hoeveelheid mensen die werk kunnen doen aan het spoor, want er komt gewoon heel erg veel aan. We kijken naar dit soort trajecten, maar ook naar statushouders die wellicht een bijdrage kunnen leveren. Er moet heel veel werk worden verricht en dat varieert; het is echt van alles: infra- en onderhoudswerk, maar ook verkeersleiding en incidentenbestrijders. Ik was samen met Minister Koolmees bij ProRail bij de start van dit proces. Daar was een Syrische vrouw die ingenieur is, die heel graag heel veel meer wilde doen dan dozen inpakken en die heel erg blij was dat zij haar kennis en kunde kon inzetten. Het is heel erg mooi dat ook aannemers en ProRail heel gemotiveerd waren om de begeleiding van deze nieuwe collega's op zich te nemen, want taal vraagt natuurlijk wel een extra investering. Het zou heel erg mooi zijn als we op die manier meer mensen aan het werk kunnen helpen en die denderende banen die er gewoon zijn op het spoor goed kunnen vervullen.

Dan 3 kV. We hadden het al even over energie. Meneer Amhaouch vroeg terecht aandacht voor het bredere energievraagstuk op het spoor. Ik wil graag met een energievisie komen, want ik vind dat we bij investeringen die we gaan doen in energie, in een versterking van de energie-infrastructuur op het spoor moeten weten dat het een samenhangend geheel is. 3 kV is natuurlijk niet voor niets benoemd in het regeerakkoord, omdat we destijds dachten dat 3 kV een kans zou zijn voor energiezuiniger rijden en sneller optrekken. De businesscase bleek toen anders te zijn dan we dachten, maar we blijven daarnaar kijken. Ik ben met de spoorsector in overleg om tot een proces voor een onderbouwing te komen. We kijken dus nog steeds naar 3 kV. We kijken ook of er alternatieven zijn met de bestaande bovenlijns spanning en welke eventuele knelpunten er zijn naast de stroomvoorziening. Soms is bijvoorbeeld baanstabieleit, overwegveiligheid of opstelcapaciteit het knelpunt. Zelfs als je de energievoorziening op orde hebt, zijn er dan nog andere knelpunten waardoor het niet meteen kan leiden tot een verhoogde capaciteit. We willen de investeringen natuurlijk wel zo doen dat we zo veel mogelijk en zo snel mogelijk die capaciteit weten te realiseren. Dat doen we inderdaad samen met ProRail, want die hebben heel goed in beeld waar de verschillende knelpunten op het spoor zitten. In gezamenlijkheid kunnen we daar een goede strategie op neerzetten.

Meneer Amhaouch vroeg ook nog wanneer de knopen worden doorgehakt over de aanleg van de tunnel bij Vierpaardjes. Er zijn met de gemeente en de provincie afspraken gemaakt over de aanleg van een tunnel waar lenW flink aan bijdraagt. De gemeente geeft nu aan alsnog problemen te hebben en extra geld te zoeken. Bij het BO MIRT dit najaar zullen we daar verder op ingaan. We zijn uiteraard in gesprek.

Dan nog het landelijk werk maken van de onderwijsaanpak voor problemen in de spits. Ik refereerde er al even aan in de context van het Klimaatakkoord: de spitsaanpak. De heer Amhaouch en volgens mij ook de heer Van Dijk en de heer Schonis vroegen daarnaar. Ik vond het mooi

om te kunnen melden dat het niet alleen in Nijmegen, maar ook in Groningen heel succesvol is. Dat betekent eigenlijk dat we echt moeten proberen om dat breder te benutten. Het is natuurlijk best gedurfd om tegen studenten te zeggen: komt u maar een kwartiertje eerder uw bed uit. Toch heeft het erg veel opgeleverd, ook voor diezelfde studenten die de reizigers zijn op dat traject. De één een kwartiertje eerder en de ander een kwartiertje later maakt samen een halfuur. Dat heeft in Nijmegen echt geleid tot heel veel verlichting van die problematiek. Ik ben daar wezen kijken en heb gesprekken gevoerd met die bestuurders. We spreken met andere regio's ook over het toepassen van een onderwijsaanpak om de hyperspits wat te verlichten. Deze gesprekken lopen onder andere via het BO MIRT. Ik houd u op de hoogte van de voortgang. Ik hoop dat ik met die positieve noot de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Een interruptie van de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

De motie ligt er nu een jaar om dit op twee locaties, naast Nijmegen ook Groningen, aan te pakken. In elk geval is het goed om te constateren dat we met deze aanpak die 22% in de hyperspits kunnen realiseren. Maar ik vind het te magertjes dat we in het BO MIRT het gesprek aangaan. Ik zou liever een actieplan willen zien om dit per provincie te gaan realiseren. Als we de capaciteit maximaal willen benutten – daar begon ik mee – dan ligt dit het meest voor de hand voordat we bij andere oplossingen komen. Zou de Staatssecretaris een toezegging willen doen om als ze gaat spreken met de mensen in de provincies, per provincie een team op te zetten om dit te gaan realiseren, zodat we hier een versnelling in kunnen zetten? Anders hebben we er over een jaar misschien weer twee bij. Dan is het tempo te laag.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik kijk even naar rechts, maar eigenlijk heb ik allang besloten dat ik het actieplan van de heer Amhaouch wel mooi vind, want het gaat hier ook om actie. Dat wil niet zeggen dat ik het allemaal kan realiseren. Dat is de enige kanttekening die ik daarbij wil zetten. Uiteindelijk zijn het natuurlijk de onderwijsbesturen die moeten besluiten tot het aanpassen van de college tijden, wil je dit kunnen realiseren. Maar er is alle reden om hier fors actie op te zetten, omdat er een potentie ligt waar we allemaal baat bij hebben. Alle investeringen die we met elkaar doen zullen beter renderen en we realiseren daarmee een prettiger product voor al die reizigers. De heer Amhaouch vraagt om actie hierop. Laten we er daarom een actieplan van maken en kijken hoever we komen. Na het BO MIRT zal ik u nader informeren over dat actieplan. Ik vind dat we er in ieder geval met alle provincies een duidelijk gesprek over moeten hebben, met een heldere aanpak: wat denken we dat wel en niet mogelijk is? Ook zij hebben een verantwoordelijkheid om bij te dragen aan het beter benutten. Ik zal die graag nog eens bij hen onder de aandacht brengen, mede naar aanleiding van uw vragen hier.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank voor deze toezegging van de Staatssecretaris. Het laatste is inderdaad ook belangrijk. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid. De provincie is aan zet, het onderwijs is aan zet, het bedrijfsleven is aan zet, en wij zijn aan zet om dat te faciliteren. Dus dank daarvoor.

De voorzitter:

Daarmee gaan we naar de tweede termijn met spreektijden van anderhalve minuut. De heer Van Dijk vertrekt naar een ander debat. De heer Van Aalst, gaat uw gang.

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

Dank u wel, voorzitter. Allereerst dank voor de beantwoording. Laat ik beginnen met een VAO aan te vragen, want ik ben nog niet helemaal tevreden over wat ik van de Staatssecretaris gehoord heb.

De Staatssecretaris gaf in het begin al even aan: laten we niet vooruitlopen op het PAS-debat dat nog gaat komen. Dat klinkt heel mooi en het is misschien ook wel verstandig. Anderzijds moeten we wel constateren dat of het nou om asfalt gaat, om spoorlijnen of om het ERTMS-systeem, het allemaal niet zo heel veel uitmaakt. Alles ligt momenteel plat door het PAS-systeem. Ik ben wel nieuwsgierig of de Staatssecretaris een beeld kan schetsen van wat dit betekent, met name voor deze termijn. We zijn alweer een halfjaar verder. Wat gaat er nu gebeuren voordat er door dit kabinet daadwerkelijk een oplossing of een list, zoals het zo mooi gebracht werd, verzonnen is om weer verder te kunnen? Dat hoor ik graag nog van de Staatssecretaris.

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Ook dank voor de beantwoording in eerste termijn van de Staatssecretaris. Ik heb nog een aantal punten. Een punt dat nog niet is genoemd in de eerste termijn, is een korte update over de decentralisatie van de regioliijnen in het regeerakkoord. We blijven nog steeds spreken in «ja, maars», maar ik blijf bij wat wij gevraagd hadden: een gezamenlijk plan van het Rijk met de provincies, zodat daar in elk geval geen licht tussen zit en wij daar tempo kunnen maken.

Het grensoverschrijdend vervoer is belangrijk. Ik moet de heer Laçin daarin ondersteunen. Als wij exploitatietechnisch geen intercity door kunnen laten rijden naar Aken, dat zelf al 200.000 inwoners heeft, los van de regiofunctie, dan is mijn vraag welke verbindingen wij dan nog wel kunnen leggen in de toekomst. Düsseldorf heeft 600.000 inwoners, Aken 200.000 en Luik 200.000. Er moeten gewoon verbindingen kunnen zijn, ook met een intercity en niet alleen met een regiotrein, die de personen over de grens brengen. Daarom vroeg ik naar het commitment. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt: we gaan een highlevelmeeting organiseren met onze Europese partners en misschien daarna die top. Dat is superbelangrijk, want er staat daar geen hefboom. Er is vandaag veel over Limburg gezegd, over Limburgse toestanden, maar in Limburg staan geen hefbomen bij de grens.

Mijn laatste puntje is de robuustheid van het goederenvervoer. Hebben we daar een plan op zitten? We spreken heel veel over personenvervoer, maar hoe robuust is het spoorgoederenvervoer in Nederland? Besteden we daar voldoende aandacht aan, ook in onderhoud?

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter, en dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Ik heb er nog maar twee. De eerste is blijven liggen in de eerste termijn, omdat ik geen tijd meer had om die te stellen. Het betreft de risicoplafonds langs het spoor. Er is in 2017 een evaluatie geweest door een extern bureau van de Wet basisnet. Daar zijn destijds wat aanbevelingen in gedaan. Ik ben benieuwd naar de stand van zaken van de aanbevelingen en de uitvoering daarvan.

De tweede vraag betreft de schadeafhandeling bij trillinghinder langs het spoor, waar net al aan werd gerefereerd. We gaan nu toch kijken naar de zbo-status van ProRail. Je krijgt dan toch de situatie dat de overheid haar

eigen vlees keurt, als ProRail als zbo weer onder lenW komt te hangen. Kunnen we in dat kader ook kijken naar afhandeling van bijvoorbeeld schade door trillinghinder? Hoe doet Rijkswaterstaat dat en zou ProRail dat straks op een vergelijkbare manier kunnen doen?
Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, dank. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording, ook aan de Staatssecretaris die inmiddels weg is, want dat was één grote goednieuwsshow. Laten we dat vooral zo houden. We willen allemaal dat de Eurostar zo snel mogelijk gaat rijden. Daar hebben we ook allemaal een bijdrage aan geleverd, dus het is goed dat dat gaat gebeuren. De heer Amhaouch ondersteunde mijn pleidooi. Ik wil hem natuurlijk graag weer terug ondersteunen over Heerlen-Aken. Ik verwacht van deze Staatssecretaris wel de bevestiging, een toezegging dat haar inzet blijft dat de IC doorgetrokken wordt om de redenen die de heer Amhaouch net ook al noemde. Ik heb in de eerste termijn de Lelylijn in een bijzin genoemd, maar ik kom daar zeer uitgebreid op terug bij het MIRT-overleg. Dat kan ik de Staatssecretaris nu al meegeven. Afsluitend heb ik nog een punt over marktordening en de ACM. Wij hebben nu eigenlijk gezamenlijk al besloten en een toezegging van de Staatssecretaris dat de quickscan, nadat de rechter zich nogmaals heeft uitgesproken, toe is aan een update. Daar ben ik blij mee. Ik denk dat dat goed zal zijn. Tegelijkertijd zegt de Staatssecretaris dat zij in november gaat reageren op de huidige quickscan. Moeten we dan niet concluderen dat de quickscan die er nu ligt met de reactie van de Staatssecretaris als een van de bouwstenen van de marktordening wel even in de koelkast moet, omdat we nog gaan afwachten wat die update gaat opleveren? Houdt de Staatssecretaris daar dan ook rekening mee in haar beantwoording in november?

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik denk dat we een spannend MIRT-debat gaan krijgen, gezien de situatie met het PAS en het Klimaatakkoord, en de vraag hoe we de gelden die voor asfalt gereserveerd zijn, kunnen gebruiken op een manier die duurzamer, klimaatvriendelijker en goed is voor de luchtkwaliteit. Maar goed, daar hebben we vandaag een beetje een voorschot op genomen.

Internationaal spoor. Ik zie uit naar de brief over de Berlijnlijn. Ik zie uit naar wat er echt concreet nodig is om de nachttrein terug te krijgen. Ik zou dat heel graag voor de begroting willen om daar ook conclusies aan te verbinden. Met betrekking tot Londen is het natuurlijk geweldig nieuws dat het, onder druk van ook een aantal moties van de VVD en GroenLinks samen, er nu echt naar uitziet dat het gaat lukken.

Ten slotte het ACM-verhaal. Ik sluit me aan bij de woorden van mijn buurman over dat het toch een lastige situatie is dat er een quickscan ligt die nu op z'n minst in de ijskast moet en dus niet echt een rol kan spelen in de marktorderingsdiscussie. Dat hoger beroep kan best een tijd duren. Hoe zit het dan met een update van die quickscan? Ik vind het een ingewikkelde situatie en hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij daartegen aankijkt.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik weer even het voorzitterschap over aan de heer Amhaouch.

Voorzitter: Amhaouch

De **voorzitter**:

Dan geef ik weer het woord aan de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik dank u wel. Een paar dingen. Wellicht omdat ik hier dubbele petten op had, zelfs driedubbele petten hier achter de microfoon, zat ik mij even af te vragen of ik wel een goed antwoord had gehad, of wellicht helemaal geen antwoord, over Amsterdam, Groningen en Hamburg. Dat heb ik wel gehad, dacht ik. Ik kijk later het verslag wel na; dan hoef ik het niet nog een keer te horen.

Even over de ACM. De scenario's werden hier aangehaald door zowel GroenLinks als de SP. Ik heb het ook benoemd, maar specifiek vanwege het feit dat we straks in een tijdsvacuüm komen gedurende de periode van het hoger beroep. Mijn vraag was meer of je al vooruit kon kijken: stel dat scenario 1 of scenario 2 zich voordoet, wat doen we dan? Ik benader het van een andere kant, maar volgens mij gaat het over hetzelfde onderwerp. Dat wilde ik even neerleggen.

Dank u wel.

Voorzitter: Ziengs

De **voorzitter**:

Ik schors voor vijf minuten, zodat de Staatssecretaris zich even kan voorbereiden en ik mijn handen nog even kan wassen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dank u wel, voorzitter. De heer Van Aalst begon over het PAS. Hij zei: ik hoop dat er snel een list wordt bedacht. De heer Remkes komt vandaag met zijn rapport, waarna het kabinet natuurlijk niet gaat kijken naar een list maar wel naar een oplossing. Op wat dat verder allemaal betekent, zult u toch nog even moeten wachten.

De heer Amhaouch vroeg naar de decentralisatie. Zoals eerder gedeeld was het nodig dat er nieuwe gedeputeerden in alle colleges waren om echt afspraken te kunnen maken over die decentralisatie. Ik heb ook gezegd dat we ervoor moeten zorgen dat we er nu echt druk opzetten en meters maken, want we willen conform de afspraken klaar zijn met alles op het moment van de besluitvorming volgend jaar. Dus dat zijn wij absoluut aan het doen. En er komt een update bij het BO MIRT van deze stand van zaken.

Grensoverschrijdende verbindingen in Limburg. Er staan geen hekken in Limburg. We staan ook niet met de rug naar de grens. Dat doet niemand hier in de Kamer. Ik heb al aangegeven wanneer ik met meer informatie daarover kom, want ik begrijp heel goed dat u dat graag wil zien om gezamenlijk een goede afweging te kunnen maken. Er zijn veel dingen mogelijk, maar niet alles is een goed idee. Ik snap dus heel erg goed dat u inzicht wilt hebben in de cijfers om de afweging te kunnen maken wat nou echt opportuniteiten not to be missed zijn of niet te missen kansen – laat ik het bij het Nederlands houden – en wat betere alternatieven zijn. Ik zorg dat ik u goed meeneem in de afwegingen die daarin te maken zijn.

Voor de robuustheid van het goederenvervoer vroeg de heer Amhaouch terecht aandacht. We hebben natuurlijk het maatregelenpakket. We hebben het Toekomstbeeld OV. We hebben alle investeringen in beheer, onderhoud, vervanging en de hele aandacht voor emplacementen en dergelijke. We zullen met elkaar steeds aandacht moeten blijven hebben voor de robuustheid van het goederenvervoer. Dat moeten we met elkaar blijven monitoren omdat we de rails voor het goederenvervoer heel graag goed willen benutten. Dus hij vraagt daar terecht aandacht voor. De heer Schonis vroeg naar het basisnet, de risicoplafonds. De dingen waar we mee bezig zijn – meer reizigersvervoer op het spoor, meer woningen in de steden, meer goederenvervoer over het spoor – maken het een ingewikkelde puzzel. Die zijn we aan het leggen langs de verschillende corridors. We zijn met alle lokale bestuurders daarover in gesprek. De handreiking over hoe je bij het spoor bouwt, heeft natuurlijk ook betrekking op basisnetvereisten. Daar zijn we continu met elkaar over in gesprek omdat we die puzzel willen leggen. We zien allemaal dat het nodig is om die puzzel te leggen, want de vraagtekens die er bij lokale bestuurders zijn, snap ik heel goed. We hebben elkaar nodig om die puzzel goed te leggen. Als we dat goed doen, dan kan er heel veel. Als we dat niet weten te doen, dan komen we met elkaar in de knel met alle ambities die we hebben. Dus de inzet is om met elkaar die puzzel op een goede manier te leggen.

Zou de schadeafhandeling net zo kunnen als bij Rijkswaterstaat? Ik kan de heer Schonis toezeggen dat we in ieder geval nog eens kijken naar hoe Rijkswaterstaat dat doet. Dat nemen we dan mee in het traject richting de zbo-vorming. Ik begrijp de vraag, dus ik vind dat we over schadeafhandeling zorgvuldig moeten nadenken in de context van de zbo-vorming. In de richting wanneer Laçin heb ik net gezegd hoe ik sta tegenover de internationale verbindingen. Die zijn ontzettend belangrijk. Daar gaan we met elkaar goed naar kijken.

De quickscan is even een interessant punt. De heer Laçin en de heer Ziengs refereerden allebei aan de situatie die we nu hebben, namelijk de volgende. We hebben een quickscan. Ik heb u een reactie beloofd. Tegelijkertijd is er een uitspraak van de rechter en hebben we net met elkaar geconstateerd dat het goed is om na het hoger beroep te bezien of dat leidt tot een update van die quickscan. Want misschien blijkt na het hoger beroep dat de beslissing weer wordt omgekeerd. Dan zou de quickscan kunnen blijven zoals die is, maar misschien ook niet en dan is er een aanpassing nodig. Voor mij is even de vraag op welk moment u van mij een reactie wilt. Wilt u een reactie op basis van wat we nu hebben, namelijk een quickscan gebaseerd op de oude situatie met een uitspraak van de rechter die eigenlijk een nieuwe situatie creëert, in de afweging in ieder geval, zoals we dat net hebben gewisseld? Of wilt u een reactie na de update die er mogelijk komt na het hoger beroep, na afronding van de rechtsgang? Ik zou u willen voorstellen dat u die afweging nog even met elkaar maakt, wellicht in de procedurevergadering, en mij dan laat weten of u dit najaar een reactie van mij wilt op de huidige quickscan of dat u zegt: alles overwegend willen wij dat liever op een andere manier. Zelfs als ik nu een reactie geef, blijft het altijd uw eigen afweging wat u ermee doet, want het is geen oordeel van de ACM; het is een advies. Ook met een reactie van mijn kant nu kunt u beide in uw politieke afweging betrekken, maar ik leg het graag even bij u neer.

De voorzitter:

Dan geef ik even de gelegenheid aan de heer Laçin om daarop te reageren, want zowel de heer Laçin als ondergetekende als mevrouw Kröger had daar iets over gezegd. De heer Laçin allereerst.

De heer **Laçin** (SP):

Het is een begrijpelijke vraag van de Staatssecretaris, maar kan het niet beide? Mijn vraag was er vooral op gericht dat we een van de bouwstenen voor de marktordering, wat deze quickscan zou moeten zijn, dan even zouden moeten parkeren. Een hoger beroep kan natuurlijk ook anderhalf, twee, drie jaar duren. Ik denk niet dat we zo lang moeten wachten met de hele discussie. Zoals het nu is, gaat het gewoon door. Ik kijk nu ook even een beetje naar rechts en naar links, want we kunnen het ook in een pv bespreken – dat vind ik prima – maar ik zou willen voorstellen dat we wel gewoon een reactie krijgen van de Staatssecretaris op deze quickscan met in gedachten dat de rechter heeft besloten wat hij heeft besloten, en dat we de situatie opnieuw bekijken als een update nodig is. Kan de Staatssecretaris en kunnen mijn collega's daarmee leven?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ik ben uiteraard te allen tijde bereid om een reactie te sturen op de rapporten wanneer de Kamer dat van mij vraagt. Dus als u dat toch graag tussentijds en daarna wilt hebben, dan ben ik daartoe bereid. Het lijkt me goed als u onderling bedenkt hoe u een en ander graag voorbereid wilt hebben voor de besluitvorming. We weten allemaal wat de uitspraak van de rechter is. We weten dat die afwijkt van de situatie toen de quickscan geschreven werd. Dat zal ook een factor zijn als ik een reactie geef dit najaar, maar met alle adviezen die er liggen blijft het uiteindelijk een politieke weging van de partijen zelf wat ze daarmee willen doen. Het proces gaat gewoon door. Het hoger beroep kan natuurlijk langer duren dan de tijd die wij hebben – tot volgend jaar – om met elkaar de besluiten te nemen.

De **voorzitter**:

Ik zou een tussenvoorstel willen doen, want er waren meerderen die daarover begonnen. Wellicht kunnen we het gewoon even terugkoppelen naar de procedurevergadering en daar formuleren hoe we het exact willen gaan doen richting de Staatssecretaris. Als we het hier even heel snel in elkaar willen boetsen, krijgen we straks misschien een brief waarvan we achteraf zeggen: dit was niet de bedoeling. Dan hebben we iets meer tijd daarvoor. Zullen we het zo doen? Dan gaan we dat zo doen. Dank u wel. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dan rest mij alleen nog om af te sluiten met een vrolijke noot: de Eurostar. Die is heel erg mooi. Succes heeft natuurlijk vele vaders en moeders, maar ook de Kamer heeft daar altijd zeer achteraan gezeten. Ik wilde ook nog even collega Harbers noemen, die hier heel erg hard aan getrokken heeft. Het is ook indrukwekkend hoe snel zijn opvolger ook meters maakt op dit dossier. Laten we hopen dat we het snel met elkaar voor elkaar krijgen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan kijk ik even naar de leden of er nog vragen zijn blijven liggen in tweede termijn. Dat is niet het geval. Dan stel ik vast dat er een VAO is aangevraagd door de heer Van Aalst en dat hij daarmee ook de eerste spreker zal zijn. Verder is er een aantal toezeggingen gedaan. Die zal ik oplezen, zodat ze ook in het verslag terugkomen. Ik stel voor dat de Staatssecretaris mij corrigeert daar waar ik het wellicht niet helemaal juist formuleer. In de MIRT-brief, die tijdig voor het notaoverleg MIRT van 25 november naar de Kamer wordt gestuurd, zal aandacht worden besteed aan de omstandigheden van de doortrekking van de lijn Heerlen-Aken. Dat is een toezegging aan de heer Laçin.

De Staatssecretaris stuurt de Kamer een brief over de stand van zaken rondom nachttreinen voor het AO MIRT. Dit is een toezegging aan mevrouw Kröger.

De Kamer ontvangt een brief waarin de schadeafhandeling van trillingsschade door ProRail wordt toegelicht. Er is niet specifiek genoemd wanneer die brief komt. Wellicht kan de Staatssecretaris daar nog even iets over zeggen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik denk dat we volgend voorjaar een update kunnen geven over de trillingen.

De voorzitter:

Dan voeg ik daar «volgend voorjaar» aan toe. Dat is dus het voorjaar van 2020. Dit is een toezegging aan de heer Laçin.

- In november komt de Staatssecretaris met een brief, zo is genoteerd. Die zal ook gaan over de kruissubsidiëring en de gescheiden boekhouding van de Nederlandse Spoorwegen.
- Nadat het hoger beroep heeft gediend, zal er update van de quickscan komen. Maar in de procedurevergadering gaan we nog nader spreken over hoe we dat gaan invullen.
- Na het bestuurlijk overleg MIRT komt Staatssecretaris bij de Kamer terug op het voorkomen van spitsdrukke door met de provincies en de onderwijsinstellingen een actieplan op te stellen over de aanvangstijden. Ik heb er niet bij staan aan wie die toezegging is gedaan. Volgens mij was die vraag breed gesteld. De Staatssecretaris zegt de heer Amhaouch. Hij knikt, dus die is toegekend aan de heer Amhaouch. Dan hebben we de zaak een beetje netjes verdeeld.

Daarmee heb ik de toezeggingen volgens mij correct weergegeven en zijn we aan het einde gekomen van het algemeen overleg. Ik sluit het algemeen overleg en wens u verder een plezierige avond.

Sluiting 17.25 uur.