

9

Interoperabiliteit spoorwegsysteem in EU

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PbEU 2016, L 138/44), richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor (PbEU 2016, L 138/102), richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PbEU 2016, L 352/1) en tevens ter goede uitvoering van verordening (EU) 2016/796 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende het Spoorwegbureau van de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 881/2004 (PbEU 2016L 138/1) en van verordening (EU) 2016/2338 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1370/2007, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor (PbEU 2016, L 354/22) (34914).**

De voorzitter:

Een heel hartelijk welkom aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Wij gaan ons buigen over de Wet implementatie van het Europese Vierde Spoorwegpakket.

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De voorzitter:

Als eerste zou ik het woord willen geven aan de heer Ziengs van de VVD.

□

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag spreken wij over de wijziging van de Spoorwegwet, de Wet personenvervoer 2000 en enige andere wetten in verband met de implementatie van de Europese richtlijnen. Alle nummers die daarna komen, zal ik maar even overslaan, want anders raken we snel het spoor bijster. Eenieder die deze aankondiging hoort en regelmatig van het ov gebruikmaakt, zal nu al afhaken. Want wat wil die reiziger nu eigenlijk? Die wil gewoon zo spoedig mogelijk van A naar B, zonder te veel oponthoud. Ik heb zo hier en daar geïnformeerd hoe de reiziger dat beleeft. Zelf ben ik ook een fervent treinreiziger sinds het jaar 2010 toen ik in de Kamer kwam. In die periode reisde ik in 2 uur en 17 minuten van Assen naar Den Haag. Gelukkig kwam er toen de Hanzelijn en iedereen sprak jubelend over het feit dat het allemaal veel sneller zou gaan: ik doe er nu vijf minuten langer over. Logisch wellicht met het aantal stops, maar echt sneller gaat het dus nog niet. Neem de reis van Vlissingen naar Den Haag. In 2011 duurde

die nog 2 uur en 39 minuten. In 2018 zitten we op 3 uur en 3 minuten. Vroeger waren er 11 stops en nu 22 stops.

Was vroeger alles beter? Dat horen we vaak, maar ik denk het niet. In Noord-Nederland lagen destijds plannen om het regionale treinvervoer uit te bannen en te vervangen door busvervoer. Het effect van uitbesteden aan andere vervoerders bleek te leiden tot een ruimer aanbod, een stevige plus van reizigers, kortom een kwaliteitsverbetering. Andere provincies zijn inmiddels gevolgd.

De implementatie van de Europese richtlijn kan het voor de reiziger beter maken. Tijdens een vorig kabinet was de huidige staatssecretaris actief als Kamerlid en bleek zij zich stevig in te zetten voor verbeteringen die de reizigers ten goede kwamen. Onze fractie denkt dat de voorgestelde implementatie wel een tandje extra kan hebben.

Laten we beginnen met het "aanbesteden, tenzij". Er ligt een concessie voor het hoofdrailnet tot 2025. Voor de regio's geldt die niet. Vanaf 2020 kan daar aanbesteed worden. Staat het "aanbesteden, tenzij" goed in de wet? Volgens het Europese pakket moet je immers goede redenen hebben om onderhands te mogen gunnen. Er moet sprake zijn van een complex netwerk en een onderhandse gunning moet leiden tot een kwalitatieve verbetering van het vervoer. Hebben wij een complex netwerk? Is dat zo, of komt dat door de exploitatiewijze? En de kwaliteitsverbetering: is dat simpel door de KPI's te verbeteren, of is er meer mogelijk? Voor de toehoorders: de KPI's zijn de kritische prestatie-indicatoren. Als ik dat niet erbij zeg, word ik op de vingers getikt door de voorzitters die graag wil dat ik de afkortingen duidelijk weergeef. Zij knikt, dus het is zo.

Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen bijvoorbeeld een precontractuele fase? Ik denk bijvoorbeeld aan het aanbestedingsdossier waarin dergelijke fasen heel normaal zijn om vast te stellen wat er in de markt zoal te verkrijgen is. Voorzitter, ik heb een amendement in voorbereiding waarbij de rol van de Kamer nadrukkelijker in beeld komt. Een motie ter ondersteuning hiervan kan de staatssecretaris eventueel ook verwachten.

Overigens heeft onze fractie de rol van de ACM nadrukkelijk genoemd in het amendement om haar positie in dezen te borgen. Wij horen graag hoe de staatssecretaris daartegen aankijkt. Lid 5 eist namelijk een onafhankelijke toetsing door een onafhankelijke instantie. Dat is wat mij betreft de ACM.

Dan de open toegang. Hier doet zich iets vreemds voor. De vervoerder op het hoofdrailnet kan, indien de economische evenwichtstoets dit toestaat, gebruikmaken van de regioliijnen vanaf 2020. Andersom is dat niet het geval. Ik overweeg een amendement op dit punt. Nu zal de staatssecretaris komen met de argumentatie dat er een concessie verleend is tot 2025 voor het hoofdrailnet, waarvoor een flinke vergoeding ontvangen wordt. Voor onze fractie is het van belang dat we over de hele lijn een gelijk speelveld creëren.

Dan komen mijn vragen. Is de staatssecretaris van mening dat door deze waarneming nog sprake is van een gelijk speelveld? Denkt de staatssecretaris dat indien we eerder dan 2025 delen van het hoofdrailnet vrijgeven zodat regiovervoerders door kunnen rijden — denk bijvoorbeeld aan de Valleilijn, die tot Amersfoort gaat; daar moet men uitstap-

3 oktober 2018

pen en vervolgens overstappen — er dan sprake zal zijn van mogelijke claims?

Dan mijn laatste punt.

De voorzitter:

U mag uw zin wel even afmaken. Of is het nog een heel stuk?

De heer Ziengs (VVD):

Het is een hele lange zin, voorzitter. Dus ik denk: ik stop maar even.

De voorzitter:

Dan geef ik eerst de heer Laçin de gelegenheid voor een interruptie.

De heer Laçin (SP):

De heer Ziengs begint met een staaltje selectief shoppen. Dat doet hij heel goed door twee lijnen te noemen waar het langer duurt sinds een paar jaar. Bijvoorbeeld op Breda-Den Haag is het sinds anderhalf jaar tien minuten korter, om even het beeld te schetsen dat niet alles slechter is geworden. Daarna zegt de heer Ziengs dat in een regio waar alles uitgebannen zou worden nu alles veel beter is geworden. Daar gaat mijn vraag over. Heeft hij dan de afgelopen tijd de noodsignalen, de noodkretten van machinisten en van reizigers niet gezien, niet gelezen en niet gehoord? Er zijn allerlei signalen dat de Veiligheid & Service-medewerkers zich niet veilig voelen. Dat er treinen uitvallen. Dat reizigers zich niet gehoord voelen. Wat doen die signalen in het verhaal van de heer Ziengs? Spelen die überhaupt een rol?

De heer Ziengs (VVD):

Ook ik heb diverse signalen gehoord. Overigens hoor ik die signalen ook vaak van andere vervoerders, dus dat scheelt. Dat geeft een evenwichtig beeld. De signalen waar de heer Laçin op doelt, zijn ook al een keer aan de orde geweest in een algemeen overleg dat we met deze vaste Kamercommissie hebben gehad. Als ik specifiek op het signaal afga dat uit Limburg kwam middels een brief van de machinisten: bij mijn weten is dat in onderling overleg aldaar opgelost, zo zijn de signalen. Volgens mij was dat ook de inhoud van de brief van de staatssecretaris die we daar later over ontvingen hebben.

De heer Laçin (SP):

Dat het opgelost is heb ik ook begrepen. De heer Ziengs schetst alleen een beeld dat alles veel beter is geworden, dat alles eerst veel korter duurde en nu veel langer. In het kader van het schetsen van een evenwichtig beeld zou ik de heer Ziengs willen meegeven om niet alleen selectief te shoppen, maar ook de goede punten uit het hoofdrailnetwerk te benoemen, want dat laat hij achterwege. Daarmee schetst hij juist een onevenwichtig beeld.

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij zat daar geen vraag in, maar een vaststelling. Ik kan er van alles van vinden, maar goed, wij staan daar

als fractie iets anders in. Dat weet de heer Laçin ook, gezien de inbreng die ik ook in vorige debatten heb geleverd.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik hoorde collega Ziengs van de VVD net over een amendement dat mogelijkheden voor sturing biedt aan de Kamer, als ik het goed heb begrepen. Hoe ziet mijn collega van de VVD dat voor zich met zo'n voorstel dat rechtstreeks van de tekentafel van Brussel komt en dat er eigenlijk alleen maar voor zorgt dat we ons hele spoorstelsel in de uitverkoop gooien? Hoe verwacht de heer Ziengs nog met een amendement te kunnen regelen dat we wel sturing houden?

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij is het niet zo ... Ik ken de gevoelens bij de PVV als het gaat om de positie van Brussel. Brussel brengt ook veel goede dingen als het gaat om handel en economie. Ik denk dat dit voorstel veel meer mogelijkheden biedt voor andere aanbieders en dat het juist veel meer kan bieden voor de reiziger. Daar gaat het tenslotte om, want die staat centraal.

Dan de vraag over het amendement. Het amendement is er met name op gericht dat je zorgt dat je een bepaalde kwaliteitsverbetering krijgt. We zien in de richtlijn een economische evenwichtstoets, maar daarnaast kun je ook veronderstellen dat er gebruik wordt gemaakt van de uitzondering die wordt genoemd in de richtlijn. Die uitzondering geeft in feite aan dat je ook onderhands kunt aanbesteden, mits er sprake is van kwaliteitsverbetering. Dat wordt ook specifiek genoemd. Dan zul je vooraf moeten vaststellen hoe je die kwaliteitsverbetering in beeld brengt. Dat zal de inhoud van mijn amendement zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

De PVV is helder. Die wil graag baas in eigen huis zijn. We constateren inderdaad — meneer Ziengs geeft het eigenlijk zelf al aan of constateert het zelf eigenlijk al — dat op het moment dat je inderdaad onderhands wilt gaan gunnen, je aan allerlei eisen van Brussel moet voldoen. Is mijn collega van de VVD het ermee eens dat we door dit voorstel aan te nemen gewoon alles uit handen geven aan onze eurocraten in Brussel?

De heer Ziengs (VVD):

Nee, maar dat zal ook duidelijk zijn. Daar is mijn fractie het absoluut niet mee eens. We denken juist dat we het voor de reiziger aantrekkelijker maken en dat we betere kwaliteit kunnen gaan bieden. Dat kan inderdaad door de huidige vervoerder zijn. Het is niet zo dat je specifiek een vervoerder wilt gaan uitsluiten, maar je wilt ook een gelijk speelveld bieden.

De heer Amhaouch (CDA):

De heer Ziengs noemde net de open toegang. Daar had hij het over. Er zijn nu tot 2025 concessieafspraken gemaakt. Ik meende hem te horen zeggen: ik wil die open toegang eerder. Volgens mij wil hij die in 2020. Kan de heer Ziengs dat nog eens even kort toelichten? Waarvan die haast daarbij?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb niet direct gezegd dat het per se terug moet naar 2020, maar ik zou dat wel een heel logisch gevolg vinden. In mijn inbreng gaf ik ook aan dat, als het gaat om het hoofdrailnet ten opzichte van de regiosporen, we zien dat er een situatie ontstaat waarin de gebruiker van het hoofdrailnet vanaf 2020 op grond van de economische evenwichtstoets uiteindelijk wel gebruik zou kunnen gaan maken van het regiospoor. Andersom is dat niet het geval, omdat dat geblokkeerd is tot 2025. Ik wil dus graag proberen om daar de ruimte in te zoeken, zodat het andersom ook gaat werken.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik kom straks terug op die open toegang, maar wat doet dat met de gemaakte afspraken die er al liggen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Het is zo dat er een afspraak ligt tot 2025. Mijn vraagstelling was ook of de staatssecretaris een claim verwacht. Of is het wellicht op een andere manier te regelen?

Ik ben zelf een keer in de midterm review gedoken. Ik zal het voor de luisteraars niet te moeilijk maken, maar artikel 27 van de concessie gaat inderdaad over een evaluatie. Die zal moeten plaatsvinden in 2019. Ik zie dus mogelijkheden om uiteindelijk toch eerder ruimte te bieden aan de regiovervoerders.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb een vraag over het amendement dat in voorbereiding is over die kwaliteitseisen. We hebben het eerder natuurlijk veel gehad over de vraag in hoeverre je toch bepaalde eisen aan concessies zou moeten stellen. Mijn fractie en volgens mij ook de fractie van de SP hebben het daarover gehad in de context van sociale veiligheid en arbeidsvoorwaarden voor personeel. Aan wat voor soort kwaliteitseisen denkt de heer Ziengs?

De heer **Ziengs** (VVD):

Kwaliteitseisen kun je natuurlijk heel breed definiëren. Als je praat over het belang van de reiziger, verwacht je natuurlijk in ieder geval dat de reiziger als het mogelijk is sneller van A naar B kan, dat hij een vorm van vervoer aangeboden krijgt waar hij zich comfortabel bij voelt, en dat degene die de concessie verkrijgt in staat is om vervoer te bieden voor mindervaliden en dergelijke, wellicht op een makkelijkere wijze dan op dit moment het geval is. Dat kwalificeer ik als kwaliteit. Als het gaat om sociale veiligheid, et cetera: natuurlijk zijn er allerlei zaken die je in een aanbesteding kunt meenemen. We hebben het daar vaker over gehad in een algemeen overleg, maar het is aan de aanbesteder zelf hoe hij dat opneemt in een aanbesteding.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar nou noemt de heer Ziengs sociale veiligheid als een andere categorie dan het reizigersgemak. Toch kan ik me voorstellen dat voor de meeste reizigers de mate waarin een trein als veilig wordt ervaren — wat vaak te maken heeft met de vraag of er bijvoorbeeld 's avonds laat een conducteur in de trein is — wel degelijk bijdraagt tot het

reizigerscomfort. Hoort sociale veiligheid niet gewoon in dat rijtje van kwaliteitseisen thuis?

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat kan. Ik denk dat het heel logisch is dat je in een aanbesteding meeneemt dat daarin voorzien wordt. We verschillen alleen wel vaak van mening over de vorm daarvan. Ga je dat nou vast invullen op een traject? Of ga je van traject tot traject kijken waar het nodig is en waar eventueel niet; waar het ietsje meer moet en waar ietsje minder? Dat zijn dingen die je in een concessie kunt inbouwen. Je legt dan een bepaalde norm neer en gaat daar vervolgens op sturen.

De **voorzitter**:

De heer Ziengs vervolgt zijn betoog.

De heer **Ziengs** (VVD):

Kijk eens aan. Mijn laatste punt, voorzitter. Ik heb dat al eerder in het debat ingebracht: de gescheiden boekhouding. Dat duurt en dat duurt en dat duurt. Daar zet ik bij "onbegrijpelijk", maar de staatssecretaris zal daar ongetwijfeld wat redenen voor hebben. Om over juiste cijfers te kunnen beschikken qua kosten c.q. opbrengsten is het noodzakelijk dat overige opbrengsten uit andere exploitaties apart geadmistreerd worden. Ik vraag mij dan af: is dat nou zo moeilijk? Elk bedrijf weet hoe de opbrengsten en de uitgaven zich verhouden in de verschillende productgroepen. Volgens heb je met een druk op de knop de juiste verbijzondering. Bovendien hebben we dit wel geregeld voor de stadsvervoerders. In een vorig debat kreeg ik een toezegging van de staatssecretaris dat zij voor het zomerreces met een brief zou komen over toezicht en handhaving, waarin ze zou ingaan op borging van het gelijke speelveld. Ik kan hem gemist hebben, maar ik hoor graag van de staatssecretaris hoe zij uiteindelijk denkt dit te gaan borgen. Tot zover, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Laçin heeft nog een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, voorzitter. Ik heb aandachtig geluisterd en ik heb twee essentiële punten gemist in het betoog van de heer Ziengs. Daar wil ik even een vraag over stellen, puur omdat ik benieuwd ben. Zowel ProRail als de ILT geven aan dat met het Vierde Spoorwegpakket hun bevoegdheid, hun rol, enerzijds bij het toelaten van nieuwe voertuigen op de rails en anderzijds bij het verlenen van voertuigvergunningen verkleind wordt en eigenlijk wordt overgedragen aan Brussel. Nu ken ik de heer Ziengs als iemand die het altijd voor de ILT opneemt, hetzij iets anders dan ik dat doe. Wat vindt hij ervan dat ProRail en de ILT eigenlijk aan de kant worden gezet en dat we hun bevoegdheden deels overdragen aan het Europees Spoorwegbureau?

De heer **Ziengs** (VVD):

Als je het stuk en vooral de inbreng leest, denk je: goh, hier is behoorlijk wat aan de hand. Maar als je het uiteindelijk even afpelt, lijkt het er toch in ieder geval op dat ProRail en de ILT nog steeds een goede vinger in de pap hebben en

dat wat dat betreft de soep niet zo heet wordt gegeten als hij is opgediend. Maar om het kort aan te geven: volgens mij voorziet deze richtlijn in ieder geval in een rol voor zowel de ILT als ProRail en is deze voldoende geborgd.

De heer **Laçin** (SP):

Even scherper, voorzitter. De huidige wettelijke verplichting om de beheerder te horen voorafgaand aan de verlening van elke voertuigvergunning, in het geval van ProRail, gaat eraf. Dus ProRail wordt niet meer wettelijk verplicht gehoord, maar kan ingeschakeld worden. Dat lijkt mij toch wel een heel groot verschil met hoe het nu is. ProRail is ook de enige die onze infrastructuur aanlegt, onderhoudt en beheert. Vindt de heer Ziengs het een klein verschil of toch een redelijk groot verschil dat we ProRail als we dat willen gewoon niet in hoeven te schakelen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Nou, zo sterk is het niet. Op het moment dat je ervoor kiest om de zaak Europees te gaan organiseren en je er ook voor wil zorgen dat voertuigen, alles wat op het spoor wordt toegelaten, op een bepaalde manier beoordeeld worden, is het helemaal niet zo raar dat je dat ook Europees belegt. Dat je inderdaad een adviserende rol toebedeelt aan ProRail dan wel de ILT akkoord, maar het is niet onlogisch om het in dit verband, als je ruimer denkt en Europees bezig bent, op deze manier te organiseren.

De heer **Laçin** (SP):

Concluderend vindt de heer Ziengs het dus prima dat we de rol van ProRail en de ILT hierin verkleinen en dat we het overdragen aan Europa. Zo hoor ik het eigenlijk.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik kan alleen concluderen dat als wij ergens op willen sturen, we sturen op veiligheid en dus op identieke veiligheid. Die is ook geborgd in Europa, want het zou heel raar zijn als een Nederlandse organisatie zegt dat het hier niet kan en ergens anders wel. Volgens mij is de hoofdzaak veiligheid, met heel grote hoofdletters, en daar staat mijn fractie voor.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. Dan is nu het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb nog vijftien minuten op de klok, maar wellicht heb ik die niet nodig. De harmonisatie van de Europese afspraken over het spoor is een goede zaak wat ons betreft. Betere veiligheid en makkelijker grensoverschrijdend verkeer, zowel voor de grensregio's als voor het verbinden van onze Europese grote steden om zo het vliegen op korte afstanden overbodig te maken. Een goed afgestemd Europees spoorwegwet is wat GroenLinks betreft cruciaal, ook om onze klimaatdoelstellingen te halen. Daarvoor is meer samenwerking nodig en daar kan dit EU-

spoorpakket aan bijdragen. Kan, zo zeg ik impliciet, want daar heeft mijn fractie wel nog de nodige vragen over.

Een eerste punt van zorg is de vraag of een van de belangrijkste aanbevelingen uit de Fyra-enquête wel genoeg aandacht heeft gekregen in de Nederlandse doorvertaling van het Vierde Spoorpakket. Staan de belangen van de reizigers wel echt voorop? De staatssecretaris schrijft een passage over het internationaal spoorverkeer: "Het Vierde Spoorwegpakket treft echter geen directe maatregelen voor de reiziger. Het zal in de praktijk moeten blijken wat de concrete gevolgen voor de reiziger zijn." Ik zou heel graag een reactie van de staatssecretaris krijgen op het spoorpakket in de breedte. Hebben we genoeg zicht op wat de concrete gevolgen voor de reiziger zullen zijn? Ik vind het een nogal merkwaardige zin. De ordening van het spoor, hoe en waar handhaving en inspecties met betrekking tot de veiligheid belegd zijn, de prijs van een kaartje, de stiptheid van de dienstregeling: dat zijn allemaal vraagstukken waarbij de kwaliteit van spoorvervoer voor de reiziger de eerste prioriteit moet zijn.

Dat brengt mij tot een fundamenteel punt. Openbaar vervoer, in dit geval het spoor, is een publieke dienst. Net als zorg, onderwijs en veiligheid is het een dienst waarvoor de overheid verantwoordelijk is en die voor iedereen toegankelijk moet zijn. Vervolgens kan je de vraag stellen hoe we die publieke dienst zo goed mogelijk invullen. In veel discussies die we hebben, lijkt het soms wel alsof marktwerking in het ov en de spoorsector een doel op zich is geworden en het belang van de mensen, zowel dat van de reizigers als het personeel, niet de hoogste prioriteit heeft. Daarom ben ik blij dat de staatssecretaris in het vorige debat een brede evaluatie van het aanbesteden heeft toegezegd.

Ik zie echt uit naar de onderzoeksopzet, want ik denk dat het heel belangrijk wordt dat we echt eerst goed kijken naar hoe het nu functioneert en ook naar wat er misgaat. Je moet er als burger van op aan kunnen dat je met bussen, trams en treinen overal in het land kunt komen. Je moet ervan op aan kunnen dat het ov voor iedereen betaalbaar blijft, dat het veilig is, dat het meegroeit met de vraag, dat het aansluit bij andere modaliteiten en ook dat het personeel normale werknemersrechten heeft. Daar moeten we zeer zorgvuldige en gedetailleerde afspraken over maken in een langjarige concessie voor een partij die wij met z'n allen daarvoor geschikt achten. Dan past het niet dat een Virgin of een Deutsche Bahn een vinger zou opsteken en een plek zou opeisen om dan tussen Utrecht en Amsterdam eigen treinen in de spits te laten rijden. Dat is natuurlijk funest voor de dienstregeling. Het Nederlandse spoor is al zo vol en wordt zo uitgekiend gebruikt, dat het hele kaartenhuis ineens zou storten als iedereen er een kaart uit mag trekken of in mag proppen. Voorkomen dat het hoofdtrainet instort, kan alleen als dat geheel aan één partij wordt gegund, is onze mening.

Ons spoornet is nu redelijk in balans. De NS verdient geld met de dikke lijnen tussen de grote steden en legt toe op de kleine lijntjes in de provincie. Als een vrijemarktcowboy vervolgens de krenten uit de pap gaat pikken, verdwijnen de dunne lijntjes of moeten die met veel meer overheids-subsidie in stand worden gehouden. De overheid moet dan meer betalen omdat er elders in het netwerk gemaakte winsten naar het buitenland worden gesluisd.

3 oktober 2018

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het volledig met mevrouw Kröger eens dat een zo goed mogelijk product voor de reiziger het doel moet zijn en dat we daarna gaan kijken of daar een overheidsbedrijf of een marktbedrijf bij past. Mevrouw Kröger spreekt ook over de dunne lijntjes in de regio en de dikke lijnen op het hoofdrailnet. Erkent zij dat we juist door regionale concessies, en ook door een aantal andere partijen toegang te geven tot de Nederlandse spoormarkt, in de regio überhaupt nog fatsoenlijk spoorvervoer hebben? Sterker nog, dat het de afgelopen jaren sterk is verbeterd?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat we bepaalde verbeteringen in bepaalde contexten kunnen zien, maar dat we echt die evaluatie nodig hebben om in de breedte te zien hoe het aanbesteden heeft uitgepakt. Mijn punt is eigenlijk dat, als je in het hoofdrailnet laat shoppen door partijen, die het hele model ondermijnt waarop het nu gestoeld is. En dan dreigen we iets te verliezen.

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat het goed is om de regionale concessies en de hoofdrailnetconcessie even uit elkaar trekken. Volgens mij zijn we het met elkaar eens dat op de regionale lijnen, waar we vroeger misschien een trein per uur hadden, de regionale vervoerders nu soms wel vier treinen per uur laten rijden. Dat zijn nieuwe treinen met duizenden reizigers die er per dag bij zijn gekomen. Eigenlijk richt de kritiek van mevrouw Kröger zich specifiek op het hoofdrailnet. Dan zegt ze: een lijntje eruit pikken. Erkent mevrouw Kröger dat juist ook de dreiging van meer concurrentie de NS scherper heeft gehouden de afgelopen jaren en dat de NS op een aantal lijnen ook gewoon een beter product is gaan aanbieden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat vraag ik me zeer af. Ik denk dat dat precies is waar we echt kritisch naar moeten kijken: hoe het heeft gewerkt en wat het heeft gedaan dat die dreiging er is. Je hebt een hoofdrailnet dat goed functioneert. Je kan daar op verschillende manieren toezicht op houden en daar als overheid sterker op zitten. Er is nu een soort model gekozen van three strikes and you're out of het zwaard van Damocles dat erboven bungelt. Je kan ook zeggen dat je meer toezicht en controle houdt, zonder dat je meteen die dreiging hoeft te hebben dat ze de concessie kwijt raken.

De heer **Ziengs** (VVD):

In mijn betoog bracht ik het verschil in speelveld aan als het gaat om het hoofdrailnet en de regioliijnen, daar waar het ging om de termijn waar we eigenlijk voornemens zijn om inderdaad over te gaan op aanbesteding, tenzij. Is mevrouw Kröger met mij van mening dat het wel heel bijzonder is, als je kiest voor het belang van de reiziger, dat ... Neem bijvoorbeeld de Valleilijn. Die eindigt bij het hoofdrailnet, terwijl je daar in feite, misschien met een kleine aanpassing, die regiotrein kunt laten doorrijden, zodat die passagier niet hoeft over te stappen en dus die ellende allemaal niet meemaakt. Is mevrouw Kröger met mij van mening dat je daardoor toch een wat evenwichtiger geheel krijgt op de spoorwegen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het hoofdrailnet functioneert op dit moment in zijn totaliteit goed, wat mij betreft. Ik zie het enorme risico dat je krijgt op het moment dat je daar dingen uit gaat trekken. Als je stukjes eruit gaat plukken, worden andere stukken minder rendabel. Ik snap het punt van de heer Ziengs dat je probeert te zoeken naar maximale aansluiting, maar dat is ook wel een argument om je af te vragen of die aansluiting niet ook zit in betere afspraken tussen de regionale vervoerders en het hoofdrailnet. Dus de oplossing die de heer Ziengs kiest, zie ik niet helemaal als de oplossingsrichting.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik proef daar wel een kapstokje. Volgens mij zit daar een beetje de angel die ik probeerde te beschrijven hier. Ik hoop dat die eruit gehaald wordt door de staatssecretaris. Op het hoofdrailnet worden die mogelijkheden op dit moment door de regio niet geboden aan de regiovervoerders. Dat schijnt een hele moeilijke exercitie te zijn, terwijl de indruk bestaat dat op het hoofdrailnet die ruimte er wel is. Mocht nu zo zijn dat uit onderzoek blijkt dat die ruimte er wel is, is mevrouw Kröger dan met mij van mening dat ook die regiovervoerders inderdaad die aansluiting zouden moeten kunnen gaan verzorgen, ook vanaf 2020?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De aansluiting op het hoofdrailnet?

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, het doorrijden dus inderdaad ...

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja, ik vraag even door, omdat ik denk dat het risico bestaat dat als we aan alle kanten laten knibbelen aan dat hoofdrailnet, het uiteindelijk niet het duurzame product levert dat we nodig hebben. Dus ik zou daar uitermate voorzichtig mee willen zijn.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Nederland heeft zich ervoor ingezet om grip te kunnen houden op ons spoor. Daarom zijn we blij dat de optie blijft om onder specifieke omstandigheden het hoofdrailnet wel als één concessie onderhands te gunnen. Dat is denk ik een belangrijk onderdeel van het Vierde Spoorpakket. Zoals eerder aangegeven, net in het interruptiedebat, hebben we wat ons betreft in Nederland goed functionerende nationale spoorwegen. Waarom zouden we ons hoofdrailnet weggeven aan de Duitse of de Franse spoorwegen? Hoe dient dit het belang van de reiziger? Die discussie is wellicht niet zozeer voor vanavond, maar is er een die we de komende anderhalf jaar in heel veel zorgvuldigheid moeten voeren, en ook wat mij betreft met veel onderliggend onderzoek naar het echte functioneren van het aanbesteden, waarbij de punten die net werden aangebracht, ook meegenomen kunnen worden: reizigersbelang voorop en echt zorgen voor sociale randvoorwaarden bij aanbesteden.

GroenLinks wil dat de nationale overheid in samenspraak met alle regio's stevig de regie houdt bij de kwaliteit van de dienstverlening, de kwaliteit en dekking van de dienstregeling, volume en frequentie, comfort en veiligheid. Dat kan niet in een markt vol cowboys. Dat kan alleen maar met een stevige aanbestedingsprocedure met sterke, sociale en duurzaamheidscriteria. We hebben eerder een debat gevoerd over het ondermijnen van arbeidsvoorwaarden doordat een concessie gegund wordt op prijs en aan de arbeidsvoorwaarden of op de sociale veiligheid wordt beknipt. Hoe borgen we met deze wet dat arbeidsvoorwaarden niet nog verder in de knel komen? Een stevige invulling van die openbare dienstencontracten is een voorwaarde. Ik vraag de staatssecretaris dus hoe we dit gaan aanpakken. Hoe voorkomen we dat Brussel onze invulling afkeurt en het spoor uitlevert aan de markt? Hoe voorkomen we dat ons spoor versnipperd raakt, dat er geen centrale sturing en samenhangende dienstregeling meer is, en dat er niemand meer is die verantwoordelijk is voor dat geheel? Hoe voorkomen we dat wij als overheid niet meer invulling kunnen geven aan de rol van het spoor in de mobiliteitsmix en aan de behoefte van de reizigers?

Ik kom nu op een aantal concrete punten van onderdelen die mijns inziens nog onvoldoende zijn geregeld.

De heer Jetten (D66):

Voordat mevrouw Kröger naar het volgende blokje gaat, wil ik hierover nog een vraag stellen. We hadden het net over de dunne en de dikke lijnen op het hoofdrailnet en het belang van de reiziger om op al die lijnen een zo goed mogelijk product te krijgen. Vindt mevrouw Kröger dat wij als Kamer nu voldoende zicht hebben op wat de dikke en de dunne lijnen zijn en waar eventueel mogelijkheden voor verbetering zitten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik kan me heel goed voorstellen dat we daar als Kamer in aanloop naar de verdere discussie over de plannen voor de toekomst van het spoor nog meer zicht op willen hebben. Maar we hebben het nu over het hoofdrailnet en we hebben het over regionale lijnen. Binnen het hoofdrailnet zijn er ook dikke en dunne lijnen. Daar gaat het natuurlijk om. Een interciti tussen Amsterdam en Utrecht is overduidelijk een dikke lijn. Als je de logica van het Vierde Spoorpakket vrij rigoureuus doorvoert, krijg je dus cherrypicking waarbij dat hoofdrailnet ondermijnd kan worden. Daar wil ik heel erg voor waken. Een tweede vraag is inderdaad hoe je er in het regionale spoorvervoer voor zorgt dat je de reiziger echt vooropstelt maar ook hoe je voorkomt dat er wordt aanbesteed en geconcurrereerd op arbeidsvoorwaarden.

De heer Jetten (D66):

Ik ben het met mevrouw Kröger eens dat we moeten voorkomen dat partijen alleen maar de meest rendabele stukjes uit het spoornet gaan trekken. We willen overal in Nederland goed spoorvervoer. Maar los van de vraag of we dat aanbesteden en door marktpartijen laten doen of het onderhands aan één partij gunnen: in beide gevallen moeten we goed zicht hebben op waar de rendabele en minder rendabele lijnen zitten, willen we ook kunnen sturen op die sociaal-maatschappelijke prioriteiten die mevrouw Kröger zelf noemt.

De heer Ziengs (VVD):

Ik sloeg even aan op de samenhangende dienstregeling. Als er een dienstregeling in elkaar wordt geknutseld, kunnen de aansluitingen bij de overstap van trein op bus nog wel eens abominabel zijn. Juist bij de regiovervoerders zien we vaak dat het perfect op elkaar aansluit, omdat die de dienstregeling van A naar B volledig onder hun hoede nemen. Is mevrouw Kröger met mij van mening dat in de samenhangende dienstregeling ook dit aspect meegenomen kan worden ten behoeve van het invullen van de spooropgave, om ervoor te zorgen dat in ieder geval ook die aansluitingen goed zijn, zoals we dat met elkaar in het kader van de totale mobiliteit weleens gedeeld hebben in debatten?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik vat de vraag van de heer Ziengs als volgt op. Het punt dat ik wil maken is dat wat mij betreft de staatssecretaris uiteindelijk verantwoordelijk is voor het openbaar vervoer in Nederland en voor de publieke rol die het openbaar vervoer daar vervult. Dat betekent dat het goed toegankelijk moet zijn, betaalbaar moet zijn en dat het ook echt een alternatief voor bijvoorbeeld de auto moet zijn om de klimaatdoelstelling te halen. Daarvoor is een samenhangende dienstregeling cruciaal en je moet daar als overheid grip op houden. Op het moment dat het geheel gedecentraliseerd, aanbesteed en versnipperd is, heb je daar geen grip op. Daarom denk ik dat het wel heel belangrijk is om aan de ene kant het hoofdrailnet compact en compleet te houden en om aan de andere kant in het regionale vervoer ervoor te zorgen dat het voor de reiziger echt beter wordt.

De heer Ziengs (VVD):

Maar het gekke is dat ik in de afgelopen jaren heb vastgesteld dat juist door het aanbesteden de aansluitingen met bijvoorbeeld de bus wél goed tot stand zijn gekomen en dat dat op het hoofdrailnet nog steeds niet het geval is. Dat is ook mijn stelling. Ligt daar dan niet een opgave op dat moment, los van de veronderstelling dat het bij al die partijen op dit moment wel redelijk goed gaat als de staatssecretaris het gaat regelen?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nou, ik denk dat de vraag of het hoofdrailnet beter moet aansluiten op verschillende busdiensten een ander vraagstuk is. Het lijkt me wel een heel belangrijk vraagstuk om mee te nemen.

De vraag was volgens mij of er op een gegeven moment ook niet bepaalde lijnen uitvallen, op het moment dat je decentraliseert en je vervoersregio's krijgt waarbij er ook heel hard op de prijs gedrukt wordt. We hebben nu Mobility als een Service als een soort oplossingsrichting met elkaar gedefinieerd, maar daarvan is het toch wel echt de vraag of dat voor iedereen toegankelijk en beschikbaar blijft.

Goed. Nog een aantal concrete punten met betrekking tot het wetsvoorstel dat voorligt. De ERA krijgt de rol om al het materieel te keuren, en daar hebben wij ook al eerder vragen over gesteld. Na een overgangstermijn, zo begrijpen wij, zijn zij hiervoor de enige autoriteit.

Ik heb hier toch wel echt mijn twijfels bij. Wij zien graag een extra toets door ProRail, of in ieder geval dat de rol van ProRail hierin goed geborgd is. Zij weten echt als geen ander wat er wel en niet kan op het Nederlandse spoor. De Fyra-enquête biedt ons een voorbeeld van wat er allemaal fout kan gaan met een nieuw soort trein, en wij hebben daar duur leergeld voor betaald. Wij willen dus ook graag de optie houden dat ProRail een trein kan afkeuren die door de ERA is goedgekeurd, en dat ProRail de mogelijkheid krijgt om een trein af te keuren die weliswaar veilig is, maar toch kwalitatief te slecht is om te integreren in een betrouwbare dienstregeling.

Het gaat dus wat ons betreft verder dan alleen die veiligheidscheck. De vraag is dan: welke eisen zou ProRail kunnen stellen? Welke rol hebben ze in dit proces? Op basis van welke criteria zou dit kunnen, en met welke wettelijke grondslag?

Is het niet zaak, dat zowel de ERA als een door de minister aangewezen autoriteit die spoorvoertuigen goedkeurt? Op dit moment staat er in artikel 26k het woordje "of" en mijn vraag is of dat niet het woordje "en" zou moeten zijn. Hier overweeg ik een amendement van twee letters op.

Dat brengt me bij de ILT. In de Fyra-enquête is heel veel gesproken over de rol van de ILT. Ik wil dat nu niet uitgebreid overdoen, maar ik heb niet het gevoel dat we de lessen op dit moment goed toepassen. Uit de enquête bleek onder andere dat de cultuur van het afstempelen van half gelezen rapporten tot grote problemen leidde. Er was juist een hands-on controle van het fysieke materieel nodig: lange proefperiodes in praktijkomstandigheden en een kritische houding van alle instanties. En dat lijken we nu toch allemaal over te gaan dragen aan een Europese instantie die toch veel verder van het Nederlandse spoor af staat.

Ik maak me zorgen over de nieuwe rol van de ILT, en ik maak me ook zorgen over de capaciteit daarvoor. De menskracht ontbreekt op dit moment, lijkt mij. Daarnaast is de werkwijze van de ILT net omgegooid naar een systeem van risicogestuurd controleren. Dat is toch een heel andere manier van werken dan wat het ministerie beoogt voor de uitvoering van deze nieuwe richtlijn. We moeten er dus echt alles aan doen om er zeker van te zijn dat de ILT klaar is voor haar taak. Dat kan natuurlijk, maar de vraag is: gaat het ook gebeuren?

De heer Jetten (D66):

Ik deel veel van de zorgen van mevrouw Kröger over de ILT en over een minder grote rol voor ProRail, maar ik zie ook wel kansen voor een sterkere Europese instantie. Wij pleiten allebei voor meer internationaal treinverkeer: treinen die dus in meerdere landen komen. Dan lijkt het me belangrijk, ook voor de veiligheid, om ook op Europees niveau die taken sterker te organiseren. Is mevrouw Kröger dat met mij eens?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker. Daarom overweeg ik ook een amendement van het woordje "of" naar het woordje "en", waarbij je zowel een Europese autoriteit hebt die veiligheid toetst, als een Nederlandse autoriteit die toch verantwoordelijk blijft. Mijn zorg zit er eigenlijk in dat we toch te ver op afstand zitten,

dat een instantie te ver van de realiteit van het Nederlandse spoor komt te staan. Ik vraag me dus af hoe de staatssecretaris daarmee om wil gaan, want dat is toch wel één van de grote lessen uit de Fyra-enquête.

Tot slot. Wat wordt de rol van het ministerie in relatie tot de ILT en de ERA, bijvoorbeeld in de uitrol van ERTMS? Als het ministerie, de opdrachtgevers ProRail en de NS en andere uitbaters, uitvoerders en onze buurlanden en de toetsende instanties ermee te maken hebben, wie heeft dan het laatste woord als er echt keuzes gemaakt moeten worden? ERTMS is een groot project, en volgens mij maken meerdere fracties zich zorgen over de wijze waarop dat op dit moment wordt uitgerold en over de flinke vertraging die er inmiddels is. Er is toch een zorg bij mijn fractie over die veranderende structuur met een veel grotere rol voor de ERA. Wat zijn daarvan de gevolgen voor de uitrol van het ERTMS? Zou de staatssecretaris, samen met bijvoorbeeld de sector en ProRail, een risicoanalyse hiervan kunnen maken? En hoe kunnen we die risico's goed mitigeren, zodat we niet later weer overvallen worden?

Tot slot. Er is hier al het een en ander gewisseld over het hoofdrailnet en de regioliijnen en ook het centraal stellen van het belang van de reiziger. Ik hoop echt dat we in dit debat en in andere debatten die volgen over het openbaar vervoer blijven erkennen dat het openbaar vervoer een publieke dienst is, waarbij het belang van de reiziger vooropstaat, en dat we deze wet ook zo in werking laten treden.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank aan mevrouw Kröger. Dan is nu het woord aan de heer Amhaouch van het CDA.

□

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De heer Ziengs triggerde mij toen hij begon over verbeteringen en cijfertjes. Toen dacht ik: ik doe ook eens een exercitie. Blijkbaar is de eerste treinverbinding die wij in Nederland hadden bijna 179 jaar oud. Dat was de spoorlijn met een stoomtrein van Amsterdam naar Haarlem. Die deed er in die tijd 25 minuten over. Ik keek net even heel snel op de app, want daarin hebben we wel sprongen gemaakt. Vandaag de dag doet hij er acht minuten korter over: gemiddeld zeventien minuten. Als ik een fetisj heb voor cijfers, dan betekent dat 2,6 seconden per jaar beter. Dat weerhoudt mij er niet van om vandaag nog meer te streven naar betere treinverbindingen in Nederland en in Europa. Wij gaan gewoon heel enthousiast door. Ik hoop dat de hele Kamer die energie heeft en dat we meer seconden per jaar verbetering kunnen boeken. Daarentegen zijn er ondertussen natuurlijk ook vele verbeteringen. Neem de laatste verbetering, de tienminutentrein. Het is echt wel een aanwinst als je om de tien minuten vanuit Eindhoven naar Schiphol kunt gaan.

De gekheid even geparkeerd: we zitten hier vandaag vanwege het Europese Vierde Spoorwegpakket. Het doel daarvan is enerzijds het wegnemen van belemmeringen in het Europese spoorwegsysteem door verschillende technische standaarden met betrekking tot materieel en veiligheid, de technische pijler. Anderzijds is er de marktpijler, die de

interne markt opent voor binnenlandse personenvervoerdiensten per spoor in de Europese lidstaten.

Voorzitter. Voordat ik inhoudelijk inga op de aspecten van de wet, heb ik één centrale vraag: wat is de visie van de staatssecretaris op de toekomst van het spoor in Nederland, intern en grensoverschrijdend in Europees verband? Anders gezegd, wat is eigenlijk de stand van zaken ten aanzien van de analyse van de scenario's die zouden worden uitgewerkt, hetgeen was toegezegd in het debat over het Fyra-rapport van 2015? Een van de hoofdaanbevelingen gaat namelijk over "besluitvorming kabinet over inrichting spoor". De artikelen 2 en 3 gaan hier expliciet over. Kunnen wij deze dit jaar nog verwachten? En waar passen de regels van Europa, die we nu gaan implementeren, in die visie van de staatssecretaris?

Voorzitter. Ik wil ten eerste inzoomen op twee belangrijke aspecten van deze wetswijziging. Het eerste is de verhouding tussen het principe van "aanbesteding, tenzij" voor de concessie van het hoofdrailnet en spoorlijnen en de inzet van Nederland voor het behoud van keuzevrijheid tussen onderhands gunnen en openbaar aanbesteden. Het tweede is het principe van open toegang. Daar is net ook over gesproken. Daarbij kunnen spoorbedrijven een aanvraag doen voor het rijden van een traject dat zij wensen, ook als zij niet de concessiehouder zijn voor dat traject. De hoofdregel in de EU-richtlijn is "aanbesteden, tenzij". Het is voor ons de vraag of het wetsvoorstel dat principe naar verwachting, bezien vanuit Europa, voldoende overneemt. Kan de staatssecretaris duidelijk maken wat de hoofdregel oftewel het uitgangspunt is in dit wetsvoorstel, de onderhandse gunning of de aanbesteding?

Voorzitter. Te allen tijde moet de reiziger centraal staan. De kwaliteit van het personenvervoer via het spoor moet continu — en ik onderstreep "continu" — verbeteren, wil het een goed alternatief zijn en blijven voor de auto en in de toekomst voor het korte afstanden vliegen in Europa. Prijs, reistijd, comfort en zeker betrouwbaarheid zijn hierbij belangrijke criteria. Hoe wil de staatssecretaris dit borgen, zowel bij een aanbesteding als bij een onderhandse gunning? Welke ruimte is er om te toetsen tegen de grensverleggende prestaties binnen deze wet? Is het waar dat bijvoorbeeld alleen een vergelijking gemaakt moet worden tussen de huidige prestaties en die na de onderhandse gunning? Maar een verbetering ten opzichte van de huidige hoofdrailnetprestaties is onzes inziens toch altijd haalbaar, simpelweg omdat de huidige concessie niet zulke scherpe eisen stelt dat er maximale prestaties geleverd worden. Hoe ziet de staatssecretaris dat?

De heer **Laçin** (SP):

Ik hoorde de heer Amhaouch zeggen dat de tienminutentrein tussen Eindhoven en Amsterdam een aanwinst is, dat het goed is dat die er is. Dat vinden wij ook en dat moet vooral zo blijven. Dat enerzijds. Anderzijds hebben we ProRail een paar weken terug horen zeggen dat ons spoor eigenlijk al vol zit. Ik vraag me af hoe we ervoor gaan zorgen dat we die tienminutentrein behouden als we straks een open spoor hebben en andere vervoerders, die geen concessie hebben gewonnen, zich bijvoorbeeld gaan mengen in dat traject. Hoe gaan we die tienminutentrein behouden met een vol spoor? Hoe gaan we dat voor elkaar krijgen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als de heer Laçin nog heel even heeft, dan kom ik daar zo op terug in mijn inbreng.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog alle tijd.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik kom er zo op terug.

Voorzitter. Ik kom bij de tweede eis om toch onderhands te mogen aanbesteden. Dit is de complexiteit van het netwerk. Ten eerste biedt het wetsvoorstel geen waarborgen om te voorkomen dat lijnen die minder of niet complex zijn en dus wel voor aanbesteding in aanmerking komen niet ook meegaan in de slipstream van de complexere lijnen. Met andere woorden, je kunt inderdaad een simpele lijn wel heel complex maken. Er zijn immers tal van regioliijnen die op dit moment wel tot het hoofdrailnet behoren, maar daarmee niet zo vervlochten zijn dat ze niet separaat aanbesteed kunnen worden. Wat is de visie van de staatssecretaris daarop?

We weten dat de staatssecretaris wijst op de complexiteit van het netwerk, terwijl voorstanders van meer marktwerking juist wijzen op het tegendeel. Voor een daadwerkelijke effectieve beoordeling van de complexiteit van het netwerk is een onafhankelijk oordeel noodzakelijk. Dat zou de ACM kunnen zijn, maar de ACM krijgt in de besluitvorming voor onderhandse gunning geen adviesrecht. Kan de staatssecretaris dit nog eens toelichten? Hoe ziet zij dit in de praktijk?

We lezen overigens dat de ACM bij de economische evenwichtstoets die gedaan wordt bij nieuwe toetreders, zal kijken naar materiële zaken. Onze vraag is of er dan ook gekeken wordt naar de meer immateriële zaken, zoals de geïntegreerde dienstregeling, het hoogfrequent spoor — bekend als de tienminutentrein, zoals de heer Laçin het noemde — of meer overstappen en dus verlies van reistijd. Daar moet wat ons betreft wel naar gekeken worden, want dat is het rechtstreekse belang van diezelfde reiziger.

Voorzitter. Er ligt nog een vraag over de rol van de ACM. Vindt de minister dat de ACM een grotere rol moet krijgen bijvoorbeeld in de beroepsprocedure tegen besluiten die op grond van deze wet genomen worden? De ACM ziet voor zichzelf hier wel een mogelijke rol in weggelegd. Is hier reeds over gesproken?

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft een vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Aanvullend op mijn vraag net. Ik heb nu het antwoord, maar dat is mij nog niet helemaal duidelijk. De CDA-fractie vraagt de staatssecretaris om daarnaar te kijken. Wat is voor de CDA-fractie belangrijker? Dat we die kwaliteit en die kwantiteit vooral behouden of dat we toch voor meer marktwerking gaan? Wat is het doel?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Volgens mij is wat de heer Laçin mij voorlegt geen keuze: of meer marktwerking of kwaliteit. Het lijkt nu net of marktwerking niet zou bijdragen aan een bepaalde kwaliteit. Voor ons staat de reiziger voorop. Als u dat bedoelt, hechten wij er veel waarde aan dat de hoofdfrequent lijnen blijven bestaan, dat er een geïntegreerde aanpak is en dat niet alles versnipperd raakt.

De heer **Laçin** (SP):

Is de heer Amhaouch het dan met mij eens dat het niet zal meewerken als er andere vervoerders tussen gaan zitten die de tienminutentrein eigenlijk gaan ophouden?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als je het veel te druk maakt, kan dat een gevolg zijn. De vraag is of je dat wil. Maar nogmaals, het gaat er hier niet over of het een marktpartij is of een NS-partij. Ook het CDA is hierin open en eerlijk. Wij vinden dat het hoofdrailnetwerk eigenlijk een primaire taak is van de NS. Zo zien we het nu.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is goed om te horen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We hebben nog steeds de regiovervoerders en de andere partners met heel veel goede lijnen — daar is net ook over gesproken — in de provincies. We hebben zeven provincies die grenzen aan België en Duitsland die heel goed vervoer regelen. Daar hebben we het vaak over gehad. We doen er dus niet aan mee als u zegt: het is het een of het ander. Maar als u zegt dat de reiziger centraal staat en dat we een geïntegreerde dienstregeling moeten hebben, waarbinnen de tienminutentrein moet blijven bestaan, dan zijn we daarvoor.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dank u wel, voorzitter. Ik kom op het kopje of nee, het blokje — ik moet er even inkomen — over de open toegang ofwel het open-accessregime. Is het niet zo dat het wetsvoorstel het speelveld tussen NS en de andere vervoerders ongelijk maakt nu de NS andere vervoerders niet op het hoofdrailnet hoeft toe te laten, maar omgekeerd zelf wel op regionale lijnen kan gaan rijden op basis van open access? Klopt die gedachte? Is de staatssecretaris het met mij eens dat ook hier de reiziger, met name in de regio's, centraal moet staan? Hoe wordt de afweging gemaakt om het wel of niet toe te staan?

Het CDA is geen voorstander van het versnipperen van het hoofdrailnet. We weten dat de staatssecretaris bang is voor cherry picking en — laten we eerlijk zijn — die angst zou ook nog weleens terecht kunnen zijn. Hoe krijgen we het voor elkaar dat er niet aan cherry picking gedaan wordt en de voordelen van aanbestedingen toch worden benut? Hoe gaan we met de nieuwe wet in de hand die versnippering voorkomen?

Voorzitter. Het is ons opgevallen dat de wet weinig voorhang kent. Wat is daar de argumentatie van? Waarom wil de staatssecretaris niet het standpunt van de Kamer meewegen in haar besluiten? Wil de staatssecretaris dat alsnog aan de Kamer voorhangen?

Het CDA zou graag in beeld willen krijgen hoe de buurlanden het doen. Implementeren die de Europese regels op dezelfde wijze in woord en daad? We willen niet de situatie waarin buurlanden vrolijk kunnen meeconcurreren op het spoor, terwijl de NS dat niet in bijvoorbeeld Frankrijk of België kan doen. Daarbij komt nog de vraag wat er gebeurt als landen niet op dezelfde wijze implementeren. Wie treedt er dan op? Wie corrigeert dat? We zien hoe lastig de verbinding naar Engeland tot nu toe tot stand is gekomen, omdat iedereen uiteindelijk toch in eerste instantie gericht is op het eigenbelang.

Voorzitter, ik kom tot een afronding. In Nederland hebben we nu al de situatie dat met name Franse en Duitse dochterondernemingen meeconcurreren op de randen van ons spoor. Het CDA kijkt daar genuanceerd naar. In de dunbevolkte regio's hebben ze aangetoond dat ze een toegevoegde waarde hebben. De bereikbaarheid via het spoor is dankzij deze bedrijven een stuk beter geworden. Complimenten hiervoor. De NS doet via Abellio hetzelfde in Duitsland en Engeland. Gezien de omzet die ze daar halen, doen ze dat goed. Tevens levert dit nieuwe kennis en kunde op, die de NS in Nederland kan gebruiken.

Maar Nederland heeft ook behoefte aan een sterke home carrier, een sterke speler die Nederland als thuisbasis heeft. De NS is voor ons die home carrier en is als zodanig uiterst belangrijk en cruciaal voor het spoorvervoer in de breedste zin van het woord in ons land. We hebben veel waardering voor de NS en de medewerkers.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst heeft een vraag.

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

Ik hoor mijn collega van het CDA in zijn laatste zinnen wat roepen over de investeringen in het buitenland van bijvoorbeeld NS. Hij vindt dat allemaal zo geweldig en dat het allemaal zo goed gaat. Maar een aantal collega's heeft al geconstateerd dat we wat meer zouden willen zien van die kruissubsidiëring en die openheid van de boeken. Volgens mij hebben we helemaal niet in beeld hoe het resultaat per tak verantwoord wordt. Is het CDA het met ons eens dat dat eigenlijk veel meer in beeld zou moeten worden gebracht?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ten eerste doen ze het volgens mij wel goed in het buitenland. Van de omzet van de NS wordt een derde in het buitenland gehaald, voornamelijk in het Verenigd Koninkrijk en een beetje in Duitsland. Hoe dat precies in de boeken zit, durf ik even niet te zeggen. Daar kun je natuurlijk naar kijken, maar ik heb ook geen zicht op de boeken van de DB, de Duitse spoorwegmaatschappij, van de Fransen en van de Belgen. Ik weet niet waar de heer Van Aalst op aanstuurt.

3 oktober 2018

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

Als ik mijn collega van het CDA hoor roepen dat ze zo goed investeren in het buitenland, terwijl we dat niet in de boeken kunnen terugvinden, dan vraag ik me af hoe hij aan zijn cijfers komt dat het allemaal zo geweldig gaat.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als u het jaarverslag van de NS leest, dan ziet u dat ongeveer een derde van de omzet uit het buitenland komt. Er staat precies gespecificeerd wat ze in Engeland, in Duitsland en in Nederland halen. Dat is gewoon openbaar.

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

We moeten gewoon openheid van zaken hebben over dit soort investeringen. We geven NS een aantal voordelen op het Nederlandse netwerk. Vinden wij dat ze als monopolist in Nederland dan ook met ons belastinggeld moeten gaan investeren in het buitenland? Is dat wel zo verstandig?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb net gezegd: het is een Europees speelveld. Arriva is een dochteronderneming van de Deutsche Bundesbahn. Die komen hier naar Nederland. Wij doen dat op dezelfde manier in deelstaten van Duitsland en in het Verenigd Koninkrijk. Dat levert geld en kennis op. Ik denk dat je van een koude kermis thuiskomt als je je verschuilt achter de dijken en alleen in Nederland, op een kleine postzegel, alles wilt ontwikkelen. Volgens mij kun je heel veel leren van wat er in Engeland en in Duitsland gebeurt.

De **voorzitter**:

Dank. Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.



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

Dank u wel, voorzitter. Pas geleden verscheen van de Europese Rekenkamer een rapport over de besteding van het hsl-budget. Wat blijkt? Sinds het jaar 2000 is ongeveer de helft naar Spanje gegaan, maar liefst 11 miljard euro. Inmiddels is Spanje de nummer twee ter wereld met 3500 kilometer hsl. Je zou verwachten dat de Spanjaarden daar dankbaar gebruik van maken, maar niets is minder waar. Veel van deze hypermoderne treinen rijden leeg rond. Eén op de vier Spaanse hsl-stations heeft minder dan 150 reizigers per dag. Ter vergelijking: ons Groningse station heeft in het welbekende Haren dagelijks tien keer zo veel in- en uitstappers. Hoe kunnen de Spanjaarden het zo mis hebben gehad bij de aanleg van deze lijnen? De Europese Rekenkamer geeft ons het antwoord door te constateren dat de Spanjaarden van tevoren geen maatschappelijke kosten-batenanalyse hebben gemaakt. Dat betekent dat de Nederlandse belastingbetaler flink heeft meebetaald aan de lege hsl-treinen in Spanje.

Dit alles is op zichzelf genomen een grof schandaal; de Spanjaarden hebben de Europese Commissie voorgelogen bij hun subsidieaanvraag. Maar nog erger is het zwijgen van de Commissie. Niemand lijkt zich erom te bekommeren, niemand roept dat Spanje bewust heeft gehandeld en zo snel mogelijk het geld moet retourneren. Niemand van de Commissie kan het een bal schelen, want het is immers

niet hun eigen geld. Hun geld wordt maandelijks bijgeschreven in de vorm van een vet salaris met riantे secundaire arbeidsvoorwaarden. De 11 miljard euro die verloren is gegaan, is van de burgers van de nettobetallende lidstaten. Die hebben we samen opgebracht. Als geld aan onzinnige projecten wordt besteed, kraait niemand in Brussel ernaar.

Diezelfde Europese Commissie, die geen enkele moeite doet om deze inleg terug te krijgen van Spanje, komt nu met een nieuw voorstel: het Vierde Spoorwegpakket. Dit is de zoveelste stap van de Eurocraten om alle vergunningverlening naar zich toe te trekken en om één spoorwegruimte te creëren. De PVV trekt alvast aan de alarmbel. Als dit pakket er komt, is Nederland de enige die keurig de regels opvolgt en straks alles in de uitverkoop doet. Weg nationale vervoerder, weg openbare dienstcontracten, weg treinvergunningen. De andere lidstaten zullen ons uitlachen. Ze hebben nu al lak aan de Europese Unie-regels en komen daar ongestraft mee weg.

Protectionisme is aan de orde van de dag. Geen zinnig land laat zich de kaas van het brood eten behalve het brave Nederland van Rutte III. De dag moet nog komen dat de Europese Commissie haar eigen regels consequent toepast. We zien het nu weer gebeuren met Spanje. Toch doen we alsof de EU-regels heilig zijn. Het is van de zotte. De mensen thuis zijn er klaar mee.

Voorzitter. De vraag is of dit pakket alleen maar kommer en kwel te bieden heeft. Gelukkig zijn er wel degelijk een aantal aanknopingspunten om het spoorstelsel in Nederland te verbeteren. De PVV is blij dat het onderhands gunnen mede dankzij de Nederlandse inzet in dit voorstel mogelijk blijft, mits de Europese Commissie akkoord gaat met onze motivering. Het zal verkeerd zijn als de Nederlandse Spoorwegen in 2025 ons hoofdlijnnet kwijtraakt met onze motivering. Het zal verkeerd zijn als de Nederlandse Spoorwegen in 2025 ons hoofdlijnnet kwijtraakt aan een buitenlandse vervoerder. Daarmee zal ons hoofdlijnnetwerk een deelbelang worden van een multinational die strategische afwegingen kan maken die op Europese schaal voordelig, maar voor Nederland nadelig uitpakken. Toch blijft het absurd dat Nederland zich moet verantwoorden aan een grillige bureaukraan in Brussel. Er bestaat een reële kans dat onze motivering wordt afgewezen en dat het onderhands gunnen ons wordt ontzegd. Kan de staatssecretaris uitsluiten dat dit gaat gebeuren? Zo nee, kan zij uiteenzetten welke vervolgstappen ons resten als we met een nee worden geconfronteerd? Hoe schat zij de kans op succes van deze vervolgstappen in?

De Commissie wil lidstaten verplichten tot het aanwijzen van een onafhankelijk orgaan dat het besluit tot onderhandse gunning gaat beoordelen. Kan de staatssecretaris aangeven welk orgaan zij hiervoor gekozen heeft en waarom?

Dit spoorwegpakket roept om een institutionele scheiding tussen de infrastructuurbeheerder en welke spoorwegonderneming dan ook. De PVV ziet de ACM en niet het ministerie als de geschikte kandidaat om op de beheerconcessie van ProRail toezicht uit te oefenen. De ACM oefent nu al toezicht uit op de infrastructuurbeheerder voor de onafhankelijkheid, de onpartijdige uitvoering van de verkeersleiding en de onderhoudsplanning, de uitbesteding van taken en werkzaamheden en de financiële transparantie. Is de staatssecretaris bereid om de ACM het onafhankelijke,

politiek neutrale toezicht op ProRail uit te laten oefenen en, zo nee, waarom niet?

Daarnaast wil de PVV eindelijk duidelijkheid over de mogelijkheden tot kruissubsidiëring. Als we met z'n allen serieus werk willen maken van een gelijk speelveld, dan moeten we ook durven eisen dat vervoerders die in meerdere markten opereren, een gescheiden boekhouding voeren. Het kan niet zo zijn dat winst die in het buitenland wordt behaald, wordt ingezet om extra laag op een Nederlandse aanbestedingen in te schrijven. En ook willen we niet dat toekomstige winst op bijvoorbeeld stationswinkels, alvast wordt ingezet om een concessie te winnen. Is de staatssecretaris bereid om van vervoerders te eisen een gescheiden boekhouding te overleggen wanneer zij inschrijven op een aanbesteding en, zo nee, waarom niet? Erkent zij dan niet dat er van een gelijk speelveld nog geen sprake is?

Voorzitter. Tot slot is de PVV benieuwd welke stok we achter de deur houden, mocht de uitbater van het hoofdrailnetwerk verzaken de reiziger op de eerste plaats te zetten. Zakt zij op cruciale indicatoren onder acceptabele waarden, dan kan de wens ontstaan om voor specifieke lijnen op zoek te gaan naar een nieuwe uitbater. Welke ruimte ziet de staatssecretaris om druk op de monopolist te houden middels het los aanbesteden van aftakkingen in de looptijd van de hoofdrailnetwerkconcessie? Hoe wordt zij hierin geholpen of belemmerd door dit spoorwegpakket? En in het geval dat die contractuele mogelijkheden er niet zijn, zou zij deze dan wensen en, zo nee, waarom niet?

Voorzitter. De reiziger moet op één staan. Om dat te kunnen waarborgen moeten we baas op eigen spoor blijven in plaats van uitvoering te geven aan de eisen van de eurofielen in Brussel. Dank u wel.

De heer Laçin (SP):

Ik denk dat het goed aansluit bij de afsluitende woorden van de heer Van Aalst. Ik stelde deze vraag ook aan de heer Ziengs van de VVD. Hoe ziet de PVV-fractie het overdragen van de functie van ProRail en de ILT aan Europa? Ik weet dat de PVV ook waarde hecht aan de nationale bevoegdheid en die vooral wil beschermen en behouden. Vindt de PVV-fractie dat oké of moeten we ons daartegen verzetten?

De heer Van Aalst (PVV):

Daar moeten we ons zeker tegen verzetten. Volgens mij hebben wij als PVV ook al regelmatig om extra geld gevraagd voor de ILT, want wij hebben geconstateerd dat er nogal wat mankeert aan onze ILT. Maar we moeten dat zeker in eigen hand houden en het zeker niet weg gaan geven aan Brussel.

De heer Laçin (SP):

Dan zal mijn inbreng de heer Van Aalst als muziek in de oren klinken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ben het niet vaak eens met mijn collega, maar we gaan het zien.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Laçin van de SP.



De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Goed vervoer over het spoor is van essentieel belang voor Nederland. Dagelijks reizen ruim 1 miljoen mensen met de trein. Doordat deze mensen de trein pakken, blijft Nederland nog enigszins in beweging. Als we kijken naar de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse dan hebben we een goed functionerend spoor voor de toekomst ook keihard nodig, want alleen dan houden we Nederland, en daarmee ook onze economie, draaiende.

Om te garanderen dat Nederland blijft bewegen, maken we hier in het parlement keuzes en afspraken met elkaar. Het ene Kamerlid begint daarbij iets vaker over het spoor dan het andere Kamerlid, maar hier hakken we knopen door, want wij weten samen met onze vervoerders en de sector wat het beste werkt in Nederland. Omdat ons spoornet enorm uitgebreid, drukbezet en onderling afhankelijk is, voeren we dus ook hier de discussie over de vraag wel of geen marktwerking op het spoor. En het zal u niet verbazen, voorzitter, maar wij zijn geen voorstander van die marktwerking.

Voorzitter. De SP vindt het daarom te belachelijk voor woorden dat Europa zich met dergelijke binnenlandse zaken komt bemoeien. De neoliberale lofzang op marktwerking wordt ons op deze manier door Brussel door de strot geduwd en daar zijn wij absoluut niet van gediend. De leugen dat marktwerking het openbaar vervoer alleen maar beter zou maken, is wat ons betreft allang achterhaald. Lijnen worden geschrapt. Op veiligheid wordt bezuinigd. Reizigers moeten vaker in- en uitchecken. En personeel is de sluitpost van de begroting. Maar die realiteitszin is nog niet doorgedrongen tot de Europese ivoren torens. Daar geldt marktwerking nog steeds als een heilig doel dat koste wat kost gehaald moet worden. Het is "aangeboden, tenzij" en dat vinden wij bizar.

Gelukkig heeft Nederland een uitzonderingspositie weten te bedingen en mogen contracten in de toekomst nog steeds onderhands gegund worden. Maar de SP heeft hier nog wel een paar vragen over aan de staatssecretaris.

De voorzitter:

De heer Ziengs heeft een vraag.

De heer Ziengs (VVD):

Collega Laçin beschreef net dat het iedere keer opnieuw in- en uitstappen als zeer vervelend werd ervaren door de passagiers. Ik heb in mijn inbreng aangegeven dat het fijn zou zijn als de passagiers met name op de regioliijnen even konden doorrijden. Dan hoeven ze niet iedere keer in- en uit te stappen. Ik kijk even naar de heer Laçin. Wellicht ziet hij het als oplossing om het hoofdrailnet in ieder geval toch vrij te geven op momenten dat de regioliijnen even moeten doorrijden, mits daar de ruimte voor is. Dat is mijn vraag richting de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik zal de heer Ziengs op zijn wenken bedienen. Ik heb een andere oplossing. Als we alles bij de NS doen, hoeven de reizigers ook niet in- en uit te checken. Dan kunnen ze gewoon doorreizen. Dan hebben we een hele andere oplossing, met voor de reiziger een beter vervoermiddel en beter comfort. Dan hoeven ze niet uit te stappen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Een fantastische oplossing van de heer Laçin. We hebben dat in Noord-Nederland meegemaakt. Daar mochten we allemaal in bussen als het aan de NS had gelegen. Gelukkig zijn daar nu regiovervoerders, evenals in andere provincies. Ik denk dat deze oplossing dus niet de oplossing is waar wij als VVD voor kiezen. Maar dat moge helder zijn.

De heer **Laçin** (SP):

Daar wil ik nog kort op reageren. Dit hebben we in vorige debatten ook gewisseld. Het is goed dat die regionale vervoerders daar aan de slag zijn geweest, maar om te stellen dat de NS dat nu niet beter zou kunnen, vind ik te kort door de bocht. Er zijn in het verleden keuzes gemaakt door de NS, maar de NS heeft niet voor niks aangegeven dat ze weer mee willen dingen. Dat stemt mij tevreden, moet ik zeggen, want zo kan voor de reiziger juist een betere dienstregeling worden geregeld.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Dat doe ik, voorzitter. Zo is een van de voorwaarden dat een dergelijke onderhandse gunning moet leiden tot verbetering van de kwaliteit en/of dat de kosteneffectiviteit verbetert ten opzichte van het eerder gegunde contract. Nu is constant naar verbetering streven heel goed, maar op een gegeven moment komen we wel tegen grenzen aan. De NS is nu bijvoorbeeld bezig met cursussen om machinisten te leren optrekken en afremmen met bladeren op het spoor, en heeft allerlei technieken en onderhoudsprogramma's ontwikkeld om vertragingen in de herfst te voorkomen. Ontzettend goed dat ze zo bezig zijn met verbeteringen voor de reiziger, maar er zullen altijd situaties blijven waar spoorvervoerders en -beheerders geen grip op hebben, waardoor treinen of vertragen of uitvallen. Honderd procent punctualiteit bestaat dus niet. Hoe verhoudt deze eis zich dan tot de praktijk, vraag ik de staatssecretaris. Hoe wordt deze eis voor striktere voorwaarden om onderhands te gunnen, straks niet gebruikt als wapen om meer aan te besteden?

Ook als we kijken naar andere ontwikkelingen op het spoor zal het opknippen van het hoofdrailnet een negatief effect hebben. Hierover ging het zonet ook in het debatje met de heer Amhaouch. Het hoogfrequent spoorvervoer, waarbij elke tien minuten een trein rijdt, of een goede afstemming tussen verschillende lijnen, komen op losse schroeven te staan als er ineens verschillende vervoerders op hetzelfde spoor of op elkaar aansluitende gebieden gaan rijden. Kan de staatssecretaris hierop reageren?

Een ander aspect waarop vervoerders geen invloed hebben, is de wijze waarop spoorinfrastructuur is aangelegd. Het meest treffende voorbeeld hiervan is wel de hsl. De NS heeft geblunderd in dit dossier en heeft daarvoor terecht de duimschroeven stevig aangedraaid gekregen. Dat heeft voor verbetering gezorgd. De prestaties van de NS op de hsl worden jaarlijks steeds beter. Maar door onvoldoende kennis bij de aanleg zijn er op deze lijn tal van verbeteringen noodzakelijk om het niveau van de dienstverlening op het niveau van de rest van het hoofdrailnetwerk te krijgen. Daar kan de vervoerder niks meer aan doen; daar zal de overheid iets aan moeten doen. Zoals we hebben kunnen lezen, is de staatssecretaris dit de komende periode niet van plan. Dit kan dus inhouden dat de prestaties achter zullen blijven en dat de nieuwe onderhandse gunning, met de eisen die dit spoorwegpakket daaraan stelt, in het geding komt, niet door het falen van de vervoerder of beheerder maar door het wegstappen van de overheid. Kan de staatssecretaris garanderen dat wanneer de overheid weigert bij te sturen en te investeren in verbetering van de infrastructuur, dit niet zal leiden tot problemen met bijvoorbeeld een onderhandse gunning?

Dan, voorzitter, het inperken van de rollen van ProRail en de ILT.

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch heeft een vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer Laçin gaat heel snel. Ik probeer even mee te gaan in het verhaal. Stel dat je nu heel zwart-wit zou denken dat de NS als monopolist alles mag doen in Nederland. Hoe staat het dan met de kwaliteit? Dan ligt het dus bij de NS. U zegt: die kan niet altijd alle performance, alle prestaties halen. Vervolgens kijkt u naar de overheid. Als u dat zou gunnen aan NS, hoe ziet u dan dat ze jaar na jaar continu blijven verbeteren, ook als zij monopolist zijn, in het theoretisch denken? Hoe houdt u ze scherp?

De heer **Laçin** (SP):

Daar hebben we KPI's voor. Die gebruiken we nu ook voor de NS. Daarmee zien we dat de NS vernieuwt en verbetert, dat de klanttevredenheid stijgt, dat de kans op een zitplaats stijgt, dat de punctualiteit stijgt. In die zin — dat zal de heer Amhaouch niet verbazen — zijn marktwerking en meer concurrentie wat ons betreft niet de enige middelen, of juist niet de middelen, om betere prestaties af te dwingen. Dat kan ook door kritische eisen te stellen en meer performance te eisen. Dat doen we nu al voor de NS. Het voorbeeld van de hsl noemde ik bewust, omdat de overheid daar in onze ogen heeft gefaald. De overheid moet ook durven investeren en bijsturen, willen we de NS straks kunnen afrekenen op de prestaties die ze op die lijn leveren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb het helemaal niet gehad over marktwerking. Ik vraag alleen even naar de NS, als theoretisch voorbeeld. U noemt de KPI's. We kunnen natuurlijk met zijn allen KPI's bedenken. Op het moment dat je een concessie hebt gekregen — die duurt vaak tien tot vijftien jaar — hoe houd je dan een vervoerder continu scherp, los van de KPI's?

De heer **Laçin** (SP):

Door vernieuwing te eisen en door innovatie te eisen. Dat doen we nu toch ook al met de NS? Op het hoofdrailnetwerk eisen we toch ook steeds betere prestaties van de NS, alhoewel ze tot 2025 een contract hebben? Ik zie daarin niet heel veel verschil met een monopolist. Die houden wij samen scherp, die dwingen wij tot verbeteringen, tot innovatie en tot betere prestaties voor de klant. Dat kunnen we blijven doen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

En als ze die prestaties niet halen, wat staat er dan tegenover?

De heer **Laçin** (SP):

Dan lijkt het mij goed om samen te kijken hoe ze wel behaald kunnen worden. Als dat jaar op jaar niet gebeurt, dan moeten we daar natuurlijk consequenties aan verbinden. Ik zie in de praktijk dat de NS de afgelopen jaren steeds beter gaat. Daarom maakte ik de opmerking dat de verbetering ook een grens kent. Honderd procent punctualiteit bestaat bijvoorbeeld niet. Als je dat meeneemt in de afwegingen, denk ik dat we de NS kunnen dwingen tot meer verbetering en dus tot het in stand houden en kunnen uitbreiden van wat we nu al hebben.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Excuus voorzitter, nog één ding.

De **voorzitter**:

Heel kort.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wat zouden die consequenties die u noemt, kunnen zijn? Wat zouden de consequenties kunnen zijn?

De heer **Laçin** (SP):

Laten we theoretisch stellen dat het zo slecht gaat dat wij denken dat een ander het beter zou kunnen. Dan kunnen we daarnaar op zoek. Maar om vooraf te stellen dat het opknippen van het hoofdrailnetwerk, zoals het Vierde Spoorwegpakket uiteindelijk beoogt, zou leiden tot betere prestaties door de NS, is wat de SP betreft echt de verkeerde voorstelling van zaken.

De heer **Jetten** (D66):

Toch even over de hsl. Volgens mij heeft de NS er bewust voor gekozen om de hsl te exploiteren. Het was een bedrijf dat zei dat het dit wilde doen. Volgens mij heeft de staatssecretaris 60 miljoen euro uitgetrokken om de infrastructuur te verbeteren. Ik hoop dat de heer Laçin erkent dat de overheid wel degelijk haar verantwoordelijkheid neemt om de infrastructuur voor de hsl te verbeteren. Is de heer Laçin het met mij eens, dat als een bedrijf er zelf voor kiest om een bepaalde lijn te exploiteren, dat het bedrijf dan ook op de blaren moet zitten als het die prestaties voor de reiziger niet kan leveren?

De heer **Laçin** (SP):

Ja. Daarom zei ik in mijn inbreng dat de NS er zelf ook schuldig aan is. Ze heeft zelf ook fouten gemaakt en probeert dat al jarenlang te verbeteren. Dat zien we samen. De prestaties van de NS op de hsl verbeteren. Maar die verbeteringen van de NS kennen een grens, omdat de infrastructuur, die niet door de NS is aangelegd, ook gebreken vertoont. Daarom kijk ik ook naar de staatssecretaris. Er is extra geld uitgetrokken, maar we hebben al jaren weggekeken. De SP roept al jaren dat het anders moet. Daarom is die 60 miljoen wat ons betreft niet toereikend en moeten we samen met de vervoerder kijken hoe het nog beter kan, zodat de prestaties op een gelijk niveau kunnen komen met het hoofdrailnetwerk.

De **voorzitter**:

U was nog niet aan het einde van uw betoog.

De heer **Laçin** (SP):

Nee, zeker niet. Nu kom ik bij het gedeelte dat de heer Van Aalst zal bevallen: bij ProRail en ILT en het inperken van de rollen van deze twee organisaties in vergelijking met wat ze nu doen. ProRail heeft nu als spoorbeheerder een adviserende functie over de toelating van nieuwe voertuigen op het spoor. Die rol is logisch. ProRail is immers de partij die aanleg, onderhoud en vervanging van het spoor doet en weet daardoor als geen ander wat wel en wat niet kan op ons spoornet. Waarom gaan we die poortwachtersfunctie in hemelsnaam weghalen bij ProRail? Hoewel ProRail nog steeds om advies gevraagd kan worden, is de huidige wettelijke verplichting eraf en mogen vervoerders zelf gaan aantonen dat de voertuigen die zij gaan gebruiken, toegelaten kunnen worden op het spoor. Dat is in strijd met het advies van de parlementaire enquête Fyra dat ProRail betrokken moet worden vanwege de interactie tussen de trein en de baan.

Dan de ILT. Onze inspectie heeft veel opmerkingen over de rol die zij toebedeeld krijgt indien dit Vierde Spoorwegpakket in werking treedt, en terecht. De ILT verliest haar zelfstandige rol als verlener van veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen. De beoordeling komt op afstand, namelijk bij vervoerders, die zelf moeten aangeven dat hun voertuigen aansluiten op ons netwerk, en het Europees Spoorwegbureau, dat dit moet beoordelen. Ook dat is in strijd met de kabinetsreactie op de parlementaire enquête Fyra en de risicogerichte aanpak die de ILT hanteert. In haar beantwoording maakt de staatssecretaris hier vooral een personele rekensom van: hier wat minder fte, daar wat erbij en dan zijn we er wel. Maar ze gaat niet in op het feit dat we inspectieonderdelen en daarmee weer een onderdeel van onze nationale bevoegdheden overdragen aan Brussel. Kan de staatssecretaris er nog expliciet op ingaan waarom dit nodig is?

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het eens met de heer Laçin dat we ook voor ProRail en de ILT een goede rol moeten houden, maar ik ben toch wat minder negatief over het Europees Spoorwegbureau. Er is geen enkel nationale producent waar we treinen kopen of waar we beveiligingssystemen voor in het spoor kopen. Dat is allemaal internationaal, allemaal Europees. Erkent de heer Laçin dat het juist in zo'n internationale markt heel

erg goed is om ook op Europees niveau een goede toezicht-
houder te hebben?

De heer **Laçin** (SP):

Dat is volgens mij nu ook niet het geval. We produceren hier nu ook niet heel veel treinen en dat doen we nog steeds. Als je het met elkaar vergelijkt, gaat er niet veel veranderen, maar we gaan de rol van de ILT wel enorm veranderen. Ik ben niet tegen het Europees Spoorwegbureau. Waar ik tegen ben, is dat wij onze nationale bevoegdheden die wij nu hebben belegd bij de ILT gaan overdragen. Volgens mij zei mevrouw Kröger dat. En-en is wat mij betreft prima. Dan hebben we een dubbele check. Maar ik heb er wel moeite mee als wij het hier gaan weghalen en onderbrengen in Brussel.

De heer **Jetten** (D66):

Afrondend. Ik ben blij om ook één positief puntje over Europese samenwerking te horen in de bijdrage van de heer Laçin. Laten we samen kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we het zowel nationaal als internationaal goed regelen.

De heer **Laçin** (SP):

Dan heb ik nog een een-na-laatste kopje; ik ga er snel doorheen. Ik wil het ook nog hebben over alle verschillende rollen die de Autoriteit Consument & Markt, de ACM, al vaker genoemd, straks wil gaan vervullen. Al in het verleden, in februari dit jaar, heeft de SP haar zorgen geuit over de dunne scheidslijn die er is tussen aan de ene kant de toezichthoudende rol van de ACM en aan de andere kant de adviserende rol die zij inneemt. Met de ambities die de ACM heeft uitgesproken naar aanleiding van het Vierde Spoorwegpakket wordt die kans op vermenging wat ons betreft alleen maar groter. Op dit moment is het al zo dat de ACM, voordat er een nieuwe partij kan toetreden op het Nederlandse spoor, een economische evenwichtstoets uitvoert. Maar zij heeft laten weten dat ze ook graag een adviserende functie wil hebben wanneer er sprake is van een onderhandse gunning van het hoofdrailnetwerk. In antwoord op vragen van de Kamer heeft de staatssecretaris aangegeven dit niet te zien zitten. Voor de SP staat het als een paal boven water dat we niet kunnen hebben dat de ACM straks de slager wordt die haar eigen vlees keurt, waarbij zij vooraf een onafhankelijke toets doet en daarna een oordeel geeft over een concessieverlening om vervolgens achteraf weer objectief te toetsen of de concessie goed wordt uitgevoerd. Kan de staatssecretaris hier nog specifiek op ingaan en bevestigen dat al deze verschillende rollen niet samengaan?

Dan kom ik tot mijn conclusie, voorzitter. De SP is van mening dat we hier een ontzettend slecht voorstel uit Brussel aan het behandelen zijn. Het uitgangspunt is dat ons spoorvervoer aanbesteed moet worden, tenzij. Onze spoorbeheerder ProRail wordt op een zijspoor gezet en verliest een heel belangrijke rol die goed spoor moet garanderen. De ILT moet bevoegdheden overdragen aan het Europees Spoorwegbureau en wordt daarmee verder uitgekleeft. Europese samenwerking is in sommige gevallen nodig en nuttig, maar op dit soort Europese bemoeizucht zit de SP helemaal niet te wachten. Wij zijn de baas over ons eigen spoor en dat blijven we ook. Discussies over de

toekomstige inrichting van ons spoor voeren wij hier met
zijn allen in dit parlement.

De **voorzitter**:

Er is nog een vraag van de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb een korte vraag aan de heer Laçin van de SP. Hoe kijkt hij ertegenaan dat de NS ook in het buitenland actief is, namelijk in Duitsland en Engeland? Vindt u dat een goede zaak? Kunt u dat blijven ondersteunen? Ziet u ook de toegevoegde waarde daarvan?

De heer **Laçin** (SP):

Ik ondersteun dat niet per se, maar de NS doet dit. De NS is zelfstandig, al zijn wij de grootste aandeelhouder. De NS doet dit. Ik zie nu weinig reden om dat te stoppen of iets dergelijks. Mocht het zo zijn dat dat ontzettend verliesgevend is en dat het ertoe gaat leiden dat het hier ook minder gaat, dan vind ik dat we daar als parlement een goed debat over moeten voeren. Ik zie nu geen aanleiding om te zeggen: hé NS, stop daarmee en kom terug naar Nederland alleen. Dat is eigenlijk om dezelfde redenen als die u net ook aangaf.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Maar u heeft er geen problemen mee dat Duitsland en Engeland de NS toelaten op hun spoor?

De heer **Laçin** (SP):

Nee, niet per se. Wij zijn van mening dat de NS het goed doet en dat we dat vooral moeten versterken. Het is ergens een principiële zaak tegen de marktwerking, maar zolang de NS het goed doet moeten we de NS daar vooral in stimuleren. Daarom zei ik net ook richting de heer Jetten — of richting u, dat weet ik niet meer — dat als het heel erg slecht gaat, we naar alternatieven moeten kijken. Veel Nederlandse alternatieven voor de NS zijn er niet. Dan kom je dus uiteindelijk uit bij een andere partij. Wij hebben er vertrouwen in dat de NS dat heel goed kan, nog beter kan en dat we dat vooral moeten stimuleren.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Jetten stond al klaar voor zijn eigen bijdrage.

□

De heer **Jetten** (D66):

Dank u wel, voorzitter. Het Vierde Europese Spoorpakket: een pakket met maatregelen met als doel de voltooiing van de Europese spoormarkt. De Europese Commissie wil met dit pakket het concurrentievermogen van de sector versterken en daarmee de groei van het vervoer per spoor in Europa stimuleren. D66 steunt die ambitie. In eigen land is het spoor een belangrijke schakel in de mobiliteitsmix van ov, fiets en auto. Goede treinverbindingen zijn cruciaal voor de bereikbaarheid van onze steden en regio's. Daarom investeren we ook in de spoorinfrastructuur, zodat er nog

3 oktober 2018

meer intercity's en sprinters kunnen rijden en de reistijden korter worden.

D66 zet ook, samen met dit kabinet, in op meer grensoverschrijdende spoorverbindingen. Dat doen we dicht bij huis voor woon-werkverkeer in de grensregio's, maar we zetten ook fors in op meer internationale routes die kunnen concurreren met kortere vluchten. De vraag vandaag is hoe dit Europese spoorpakket helpt bij het behalen van die nationale doelstellingen. Hoe helpt dit spoorpakket bij meer en betere treindiensten in Nederland en bij meer grensoverschrijdende verbindingen?

Voorzitter. Het was al te verwachten dat we het vanavond vooral zouden hebben over de concurrentie op de spoormarkt. In deze Kamer zitten aan de ene kant fans van meer marktwerking en aan de andere kant partijen die terug willen naar een staatsbedrijf. Voor D66 is marktwerking of concurrentie op het spoor niet een doel op zich. Concurrentie is een middel, en in dit geval een middel om een zo goed mogelijk product voor de reiziger te krijgen.

Nederland loopt eigenlijk voor op heel veel Europese landen als het gaat om de implementatie van Europese spoorwetgeving. Dit pakket gaat in andere landen een veel grotere impact hebben, omdat wij jaren terug al een omslag hebben ingezet. Die was jaren geleden ook hard nodig. Infrastructuur en stations in Nederland voldeden lang niet altijd qua kwaliteit. De punctualiteit van intercity's en sneltreinen was onder de maat. In regio's reden nog amper treinen en als er al treinen reden, dan waren ze oud. Internationale verbindingen konden destijds helemaal niet concurreren met het vliegtuig.

En ja, we hebben in Nederland even geworsteld met de splitsing van NS en ProRail, met de introductie van regionale concessies en marktwerking via regionale vervoerders. Maar als we nu de balans opmaken, staat de Nederlandse sector er gewoon goed voor. Vele stations zijn uitgebreid en vernieuwd. Ons spoorstelsel is simpeler en minder kwetsbaar voor verstoringen. Regionale overheden hebben de trein en de bus beter met elkaar weten te verknopen en regionale vervoerders laten zien dat je met nieuwe treinen en een beter product duizenden nieuwe reizigers kunt trekken op decentrale lijnen. Door te focussen op het hoofdraailnet heeft de NS zijn prestaties ook aanzienlijk weten te verbeteren. Met goed materieel, goed personeel en nieuwe concepten heeft de NS van de treinen een geducht concurrent gemaakt in de stedelijke regio's. En zelfs bij de hsl hebben we de afgelopen anderhalf jaar gezien dat prikkels kunnen helpen om een vervoerder scherp te houden en het product te blijven verbeteren.

De voorzitter:

De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoor mijn collega van D66 allerlei lovende woorden over ons spoor spreken. Dat zijn we met hem eens. Het gaat eigenlijk best heel goed in Nederland. Maar als het dan zo goed gaat in Nederland, waarom zouden we dan accepteren dat we Brussel laten bepalen wat er nu op onze sporen gaat gebeuren? We hebben het hier prima voor elkaar. We hebben die mensen daar in Brussel niet nodig.

De heer Jetten (D66):

Allereerst, die mensen in Brussel dat zijn wij met zijn allen. Dit is een Europees spoorwegpakket waar ook Nederland gewoon over mee heeft gesproken. Ik kom eigenlijk in het volgende stuk van mijn betoog op de vraag die de heer Van Aalst opwerpt. Mijn stelling is dus dat het goed gaat met het Nederlandse spoor. Natuurlijk kan er heel veel beter, maar het gaat gewoon goed. Het openbreken van de spoormarkt een aantal jaren geleden is wat ons betreft een heel belangrijke reden geweest voor dit succes, maar we staan nu voor een nieuwe systeemsprong. We willen allemaal nog meer treinen en we willen allemaal een nog betere deur-tot-deurreis met allerlei verschillende concepten die aan elkaar geknoopt zijn. Dan moeten we ons de vraag stellen of dit spoorwegpakket daarbij gaat helpen. We hebben daarbij vanavond vooral gesproken over het hoofdraailnet en de positie van de NS. Dit kabinet bouwt eigenlijk voort op de lijn van de vorige regering, waarbij het zegt dat een nieuwe onderhandse gunning aan NS — daar heeft Brussel dus niks mee te maken, dat bepalen wij gewoon hier in dit parlement — misschien wel de meest logische route is, ook voor de concessie na 2025. Ik heb een aantal vragen aan de staatssecretaris over hoe zij tot die afweging komt, maar ook een aantal suggesties over hoe je dat dan op een goede manier zou moeten doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik denk: laat ik meneer Jetten vast helpen door wat voorstellen te doen voor wat hij zou kunnen vragen aan de staatssecretaris. Want inderdaad, het onderhands gunnen is nu nog mogelijk. Dit Europese spoorwegpakket gaat ervoor zorgen dat het zo meteen niet meer mogelijk is. Het is leuk dat er staat "aanbesteden, tenzij" en dat er nog ergens een uitweg is, maar u ziet ook wel aankomen wat er gaat gebeuren: Brussel gaat bepalen wat wij zo meteen op ons spoor gaan doen.

De heer Jetten (D66):

Volgens mij moeten wij hier in dit parlement met elkaar bepalen wat wij willen met de ov- en spoormarkt en dan met elkaar kijken welke partij dat het beste voor ons kan doen en ervoor kan zorgen dat de reizigers in Nederland zo snel mogelijk comfortabel en betaalbaar van deur tot deur komen.

De heer Laçin (SP):

Ik ben ook heel blij — dat was een positief punt in mijn bijdrage, dat is misschien niet opgevallen — over die onderhandse gunning. Dat we die mogelijkheid hebben behouden, daar is de SP ook heel blij mee. We weten alleen wel dat die onderhandse gunning straks onder veel striktere voorwaarden moet plaatsvinden. Is de heer Jetten het met mij eens dat ontwikkelingen en situaties die de prestaties van de NS, in dit geval, onbedoeld verminderen, dus die tot slechtere prestaties leiden — ik heb een aantal voorbeelden genoemd, zoals spoorwegovergangen en bladeren op het spoor — niet het onderhands gunnen moeilijker moeten maken als het erop aankomt?

De heer Jetten (D66):

Allereerst maakt mijn fractie — daar kom ik zo meteen uitgebreider op terug — nu nog niet de keuze om per definitie

weer onderhands te gunnen. Ik heb aangegeven dat ik begrijp dat het kan in dat pakket en dat ik ook begrijp dat het kabinet daar voorzichtig op voorsorteert, maar daar moeten wel heel strikte voorwaarden aan verbonden zijn en die zal ik zo meteen nog noemen. Dan het antwoord op de vraag van de heer Laçin. Hij zei net zelf dat honderd procent punctualiteit niet bestaat. Dat ben ik helemaal met hem eens. Natuurlijk zijn er altijd externe omstandigheden die de prestaties van, in dit geval, spoorvervoerders kunnen beïnvloeden, maar ik ben ook van mening dat de huidige KPI's, de prestatie-indicatoren die we hebben, niet de set afspraken moeten vormen die we vanaf 2025, in de tien jaar daarna, moeten hebben. We hebben heel grote ambities met elkaar als het gaat om de groei op het spoor, dus we moeten zoeken naar andere prikkels. Ik geloof echt in een deur-tot-deurreis, waarbij alle vervoerders een rol moeten vervullen. Daar moeten we vervoersbedrijven op gaan afrekenen en als ze niet voldoen aan die prestatieafspraken, moeten we daarop gaan ingrijpen.

De heer Laçin (SP):

Ik ben het heel erg met de heer Jetten eens dat we heel ambitieus zijn, dat we die ambities vooral moeten bewaken en dat we ook onze KPI's daarop moeten afstemmen in de toekomst. Daar ben ik het helemaal mee eens. Mijn vraag is vooral of externe factoren straks de prestaties van de spoorvervoerders kunnen beïnvloeden, zoals ze nu ook doen, en of dat dan een rol moet spelen bij het onderhands gunnen of aanbesteden of dat we gewoon puur moeten kijken naar datgene wat een vervoerder in eigen hand heeft.

De heer Jetten (D66):

We kijken wat mij betreft naar wat de vervoerder in eigen hand heeft, maar er zit natuurlijk wel een vraag van de heer Laçin onder. Dat hoorden we net ook in zijn eigen betoog. Ik ben er wel echt van overtuigd dat de NS de afgelopen vijftien jaar wakker is geschud doordat ze een aantal lijnen zijn kwijtgeraakt en doordat andere vervoerders de NS hebben uitgedaagd door nieuwe producten te bedenken. De NS heeft echt een culturomslag doorgemaakt. Die was er niet geweest, of in ieder geval niet zo snel geweest, als de NS de afgelopen jaren in heel Nederland nog steeds het spoorvervoer had mogen verzorgen. Die marktprikkels hebben de NS echt wakker geschud.

De heer Ziengs (VVD):

De heer Jetten spreekt over KPI's. Ik hoor dat ook van andere collega's hier in de Kamer. Zou het wellicht een optie zijn — ik heb dat ook in mijn inbreng geopperd — om vooraf, door middel van een precontractuele fase die men ook gebruikt bij een aanbestedingstraject, te kijken wat er daadwerkelijk in de markt verkrijgbaar is om daar vervolgens voorwaarden aan te verbinden, waardoor je uiteindelijk toch tot een onderhandse gunning zou kunnen komen?

De heer Jetten (D66):

Ik vond het een interessante suggestie van de heer Ziengs. We kunnen ook kijken naar een aantal andere landen, of bijvoorbeeld naar Scandinavië, waar nu echt op een radicaal andere manier ov-concessies worden aanbesteed. Daar worden heel andere vragen gesteld. Ze vragen niet naar bussen of treinen, maar ze vragen ervoor te zorgen dat

mensen van A naar B komen en om als vervoersbedrijf te bedenken hoe je dat het beste kan doen. In Nederland kijken we eigenlijk nog op een wat ouderwetse manier naar de concessiesystematiek, zowel landelijk alsook regionaal.

Voorzitter. Ik vervolg mijn betoog. Ik was net aangekomen bij het stukje: "aanbesteden, tenzij" of "onderhands, tenzij". Het vorige kabinet had daar een heel duidelijk standpunt over ingenomen en het had in Brussel de inzet daar ook op afgestemd. Je ziet dat het huidige kabinet, in de wetswijziging die nu voorligt, geen radicaal andere koers heeft gekozen. Ik zei net al dat voor D66 onderhandse gunning na 2025 bespreekbaar is, maar die afweging gaan we de komende jaren pas maken. Er komt nog een tussentijdse beoordeling van de huidige vervoersconcessie van de NS aan. Daarin zal de NS moeten laten zien echt goede prestaties te leveren. We zullen in de laatste vijf jaar van de concessie ook de vinger goed aan de pols moeten houden. Dat zal voor ons allen bepalend zijn voor hoe we met de nieuwe concessie omgaan. Kiest het kabinet dan toch voor een nieuwe onderhandse gunning, dan willen wij ambitieuzere afspraken — daar hebben we het net ook over gehad — met een duidelijk bonus-malussysteem. Ik denk dat bijvoorbeeld de dreiging op de HSL dat men op een gegeven moment de vervoersconcessie kan verliezen, echt een manier is om zo'n bedrijf te prikkelen. Dan moet je er aan de andere kant natuurlijk ook voor zorgen dat zo'n vervoerder wordt beloond als die met nieuwe concepten komt en de prestaties verbeteren. In de concessiesystematiek kun je daarvoor het een en ander inbouwen.

Tweede harde voorwaarde voor ons is dat er een eerlijker speelveld komt met de andere vervoerders. Maar voordat ik daarop inga, heeft mevrouw Kröger een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de heer Jetten veel praten over prestaties. De prestaties van de NS moeten we goed monitoren — zijn die beter geworden of niet — om een besluit te kunnen nemen over hoe het er na 2025 uit ziet. In hoeverre speelt een echt grondige evaluatie van hoe het aanbesteden op dit moment heeft uitgepakt, ook op arbeidsvoorwaarden en sociale veiligheid op de regionale lijnen, een belangrijke rol?

De heer Jetten (D66):

Daar hoorde ik mevrouw Kröger net ook al over, maar ik zie het probleem niet zo. We weten best wel goed hoe het ervoor staat. We hebben de afgelopen jaren allerlei onderzoeken gehad en we hebben een toekomstbeeld op de ov-sector gekregen. Natuurlijk moet je bij regionale concessies, en ook bij de landelijke concessie, kijken of we de sociale veiligheid en dat soort zaken kunnen verbeteren. Maar mijn constatering is dat regionale overheden heel goed in staat zijn om te bedenken wat voor de regionale reiziger belangrijk is en dat zij ook in staat zijn om een goede regionale concessie uit te voeren. Volgens mij weten we hier in deze Kamer ook heel erg goed hoe we met het hoofdrailnet willen omgaan. Hoeveel onderzoeken hebben we nodig om met elkaar die afweging de komende jaren te kunnen maken?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat de heer Jetten nog wel wat onderzoek nodig heeft. De reiziger op één; dat verhaal is heel erg duidelijk. In die context wil hij ook wel de sociale veiligheid bezien. Maar wat hij niet in ogenschouw neemt, in de context van de werknemers, is de vraag of aanbesteden niet leidt tot een race to the bottom, waarbij op de arbeidsvoorwaarden wordt gedrukt. Dat is een heel reëel probleem. Dat zie je in het regionaal busvervoer en dat zie je bij het spoor, maar daar doen we niks mee. Hoe zorgen we nu dat dat ook benoemd wordt in de discussie over de toekomst na 2025?

De heer **Jetten** (D66):

Ik denk dat we daar dus geen onderzoek voor nodig hebben. Ik denk dat wij hier in de Tweede Kamer en al onze collega's in gemeenteraden en Provinciale Staten die ook ov-concessies uitgeven, bij dit soort debatten heel vaak spreken over sociale veiligheid, heel vaak spreken over arbeidsvoorwaarden, en dat wij allemaal willen dat die gewoon goed geregeld zijn, welk bedrijf dan ook die concessie uitoefent. Dus daar hoeven we geen onderzoeken voor uit te voeren. We kunnen gewoon bij volgende concessies met elkaar afspreken wat we belangrijk vinden dat zo'n bedrijf levert en wat we belangrijk vinden voor sociale veiligheid en arbeidsvoorwaarden. Dat kunnen we gewoon met elkaar hier in het debat doen en de staatssecretaris als concessieverlener een opdracht voor meegeven.

Voorzitter. Mijn vragen aan de staatssecretaris over die onderhandse gunning zouden de volgende zijn. Kan zij schetsen welke mogelijkheden zij ziet om de vervoerder op het hoofdrailnet bij een eventuele onderhandse gunning nog meer te prikkelen tot prestatieverbetering dan onder de huidige concessie al mogelijk is? Overweegt de staatssecretaris ook het "three strikes and you're out"-principe, zoals we dat op de hsl kennen, nader te bestuderen om te zien of dat ook interessant zou kunnen zijn voor het hoofdrailnet?

Ik zei het net ook al. Mochten we uitkomen op een situatie waarbij we weer zeggen "het hoofdrailnet is een belangrijk integraal systeem; daar willen we één vervoerder voor en die gaan we onderhands gunnen", dan vindt D66 het van belang dat er ook een eerlijk speelveld is voor de andere vervoerders in dit land. Daarbij moet je kijken naar de speelruimte die de verschillende vervoerders krijgen. Zijn de grenzen van de huidige hoofdrailnetconcessie en de regionale concessie optimaal, en dan vooral vanuit het perspectief van de reiziger? Hoe zorgen we ervoor dat er een nog betere aansluiting is tussen dat hoofdrailnet en de regionale lijnen?

Er werd hier net gesproken over cherrypicking en partijen die dan de lijn Amsterdam-Eindhoven eruit gaan pikken. Ik vind dat een beetje angst zaaien, want we weten allemaal dat dat niet de discussie is. De discussie is: kan die regionale trein die nu stopt op station X nog even één of twee stations verder doorrijden, zodat die reiziger in de regionale trein makkelijker kan overstappen op een Intercity of een Sprinter van de NS? Dus laten we elkaar hier niet te gek maken. Wat voorligt zijn concrete voorbeelden, zoals de Valleilijn, die nu stopt in Amersfoort en die misschien zou kunnen doorrijden tot Utrecht, zodat alle reizigers in het systeem een makkelijker reis krijgen. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: hoe beoordeelt zij nu, met de uitzondering die Nederland

benut qua open toegang, dat gelijke speelveld? Ziet zij mogelijkheden om de grenzen van de hoofdrailnetconcessie en die regionale concessies toch nog iets beter op elkaar aan te sluiten, zodat zowel de regionale vervoerder als de vervoerder op het hoofdrailnet een nog beter product aan de reiziger kan aanbieden?

Dan een kort stukje over internationale dienstverlening. Als het gaat om open toegang, wil D66 ook graag goede toegang voor reizigers die niet in Nederland woonachtig zijn. Op dit moment kun je als Belg of Duitser met een bankrekening uit dat land geen treinabonnement in Nederland aanschaffen. Dat is heel erg vervelend voor mensen die bijvoorbeeld net over de Duitse grens wonen en dagelijks naar Breda reizen, of mensen die in de Duitse grensstreek wonen en elke dag met de trein naar bijvoorbeeld de Achterhoek willen voor school of werk. Herkent de staatssecretaris deze problematiek? Kan zij met de vervoersbedrijven in overleg gaan om ervoor te zorgen dat ook EU-inwoners uit andere landen makkelijker een Nederlands treinproduct kunnen kopen?

Voorzitter. Tot slot een paar technische punten. Over materieeltoelating is al door een aantal collega's veel gesproken. Daar heeft ProRail nu een duidelijke rol. Die rol gaat deels naar de ILT en voor een deel ook naar een Europese toezichthouder. D66 is van mening dat de spoorinfrastructuur en de treinen die daarop rijden eigenlijk zo erg met elkaar samenhangen dat je ook Nederlandse partijen daar een rol in moet geven. Zeker bij de overstap naar ERTMS wordt die samenhang tussen trein en spoor nog veel belangrijker. Hoe waarborgt de staatssecretaris dat ProRail altijd geraadpleegd wordt bij de vergunningverlening van nieuw materieel? Ik overweeg op dit punt ook een motie.

In de uitvoeringsverordening wordt ook een objectieve economische analyse verplicht. Wat mij opvalt is dat bij die economische analyse vooral financiële aspecten aan bod komen, terwijl wat ons betreft vooral ook de reizigersbeleving van belang is. Is er sprake van reistijdwinst, is er sprake van een betere zitplaatskans et cetera? Hoe kan de staatssecretaris die belangen van de reiziger waarborgen bij die economische analyse? Ik overweeg ook op dit punt een motie.

Voorzitter. Tot slot dan de prioriteringscriteria. De huidige capaciteitsverdeling van ProRail is net geëvalueerd. Dat is belangrijk, met name ook voor de verbetering van de dienstregeling op de regionale netten en zeker ook op de plaatsen waar het hoofdrailnet en de regionale lijnen elkaar raken. Wanneer stuurt de staatssecretaris de uitkomsten naar de Kamer en wat is de samenhang daarvan met dit wetsvoorstel?

Voorzitter, om dan helemaal af te sluiten: er zitten ook nog heel veel andere goede punten in dit pakket, zoals onestop-shopping, dat het veel makkelijker gaat maken voor vervoerders om zonder allerlei bureaucratie aanvragen te doen. Dit betreft een pakket aan wetsvoorstellen dat wel heel uitgebreid is om hier te behandelen. Daarom heb ik even gefocust op de marktwerking.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik noemde net in mijn inbreng dat er heel veel tijd en energie is besteed aan de Fyra-enquête en het Fyra-onderzoek. Een van de belangrijkste aanbevelingen, aanbeveling 2 en 3, gaan juist over marktwerking, aanbesteding en concessies. Er staat ook in dat, zeker als het gaat om het aanbesteden van concessies, de zaken in 2018, vooruitlopend op 2024, uitgewerkt moeten worden. Is de heer Jetten het met mij eens dat die aanbevelingen echt uitvoering moeten krijgen?

De heer **Jetten** (D66):

Ja, en ik ga er vanuit dat dat sowieso een plek krijgt in de midterm review, dus de beoordeling halverwege de concessie van NS en ProRail. Maar de vragen die de heer Amhaouch net aan de staatssecretaris heeft gesteld, kan ik van harte ondersteunen.

De **voorzitter**:

Dank. Daarmee zijn we gekomen aan het einde van de eerste termijn van de kant van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven twintig minuten tijd nodig te hebben voor het voorbereiden van haar beantwoording.

De vergadering wordt van 21.32 uur tot 21.55 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de staatssecretaris.



Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Het is een heel pakket. Daar werd in de schorsing net al even aan gerefereerd. Ik leg het even aan de kant, zodat ik genoeg ruimte heb voor de beantwoording van alle vragen.

Voorzitter. Het leek me goed om voor de Kamerleden een beetje te schetsen in welke blokjes ik van plan ben om de vragen te beantwoorden. Voor je het weet lopen er zaken door elkaar en het lijkt me goed om dat een beetje te structureren.

Ik wilde beginnen met vragen als: waarom is dit pakket in het belang van de reiziger? Wat zit er eigenlijk allemaal in? Wat is dit nou voor wetsvoorstel?

Daarna wilde ik wat dieper ingaan op de marktpijler, en dan op het onderwerp dat de meeste vragen van Kamerleden heeft opgeleverd, namelijk het "aanbesteden, tenzij"-principe. Wat betekent dat nu precies? Hoe zit dat straks, als je onderhands zou gunnen? Hoe zit dat dan met concessie, met voorwaarden? Hoe zit het met toetsing? Wat voor rol zou precontractuele verkenning kunnen spelen? Een heel aantal vragen ging daarover, dus daar kom ik allemaal in het tweede blokje op terug.

Het derde blokje gaat over de open toegang op het spoor. Want zelfs al zou je besluiten om onderhands te gunnen, dan nog is er een situatie van open toegang op het spoor. Hoe gaan we daar dan mee om? Hoe werkt de economische evenwichtstoets? Welke rol heeft de ACM daarbij? Een heel aantal vragen gaan daarover.

Dan kom ik bij blokje vier: de technische pijler. Hoe verhoudt dit wetsvoorstel zich nu tot een aantal van de conclusies van de Fyra-enquête? De rol van de ILT en de samenhang tussen spoor en materieel komen hierbij aan bod.

Daarna komt er nog een blokje met diverse vragen.

Voorzitter. Om te beginnen bij het eerste punt: wat is dit nou voor wetsvoorstel? Onderhavig wetsvoorstel implementeert het Vierde Spoorwegpakket van de Europese Unie. Dit pakket is bedoeld om barrières weg te nemen op het spoor tussen lidstaten. Een heel aantal sprekers heeft ook gerefereerd aan het belang om grensoverschrijdend treinverkeer bijvoorbeeld makkelijker te maken. Dat is van groot belang voor reizigers, maar ook voor goederenvervoerders. Deze implementatie is een-op-een, zonder nationale koppen die we erop hebben gezet in de regelgeving. Bij een verordening is het heel vaak zo dat je er ook niks aan toe mag voegen, zelfs al zou je dat willen.

Dat Vierde Spoorwegpakket bestaat dus uit een marktpijler en een technische pijler. Dat zijn precies de twee blokken waarop ook de vragen van de leden zich toespitsen. Het pakket biedt de kaders voor een besluit over de ordening op het spoor na 2025. Het stelt voor ons, voor een deel, ook de spelregels vast hoe we daarmee moeten omgaan. Dat is een vraag we met elkaar in 2020 gaan beantwoorden, ook op basis van een heel aantal onderzoeken waarvan we met elkaar hebben afgesproken dat we die gaan doen.

Er was een vraag over de wijze waarop andere landen het doen, en of we niet vooruitlopen, omdat we het nu doen. Bij elk wetsvoorstel dat uit Europa komt is ook een implementatietermijn afgesproken. De marktpijler moet op 25 december geïmplementeerd zijn, en dat geldt dan voor alle lidstaten. De technische pijler moet halverwege volgend jaar geïmplementeerd zijn. Naast dit wetsvoorstel zijn er dan een aantal meer technische, lagere regelgevingsstukken en daarom is het van belang dat we nu dit wetsvoorstel behandelen. Ik dank de Kamer voor het gebruikmaken van de gelegenheid daarvoor.

Voorzitter. Dan wilde ik eigenlijk overgaan naar de marktpijler. Ik wil daarbij eigenlijk focussen op het punt van "aanbesteden, tenzij" waar ik zo meteen op kom. Wat is nu het doel van die marktpijler?

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb gewoon even een vraag over wat er nu voorligt in brede zin. De staatssecretaris heeft het over een verordening, die we dus een-op-een moeten implementeren. Maar ik zie in de stukken staan dat het deels ook om een richtlijn gaat, wat dan wellicht wel ruimte zou bieden voor nationale aanpassingen. De ruimte daarin ken ik ook niet, maar zou de staatssecretaris voor mij als nieuw Kamerlid, en misschien ook voor anderen, kunnen duiden wat nu de richtlijn betreft en wat de verordening betreft, en op welke punten wij wellicht kunnen amenderen op dit wetsvoorstel?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Er is een verschil tussen een richtlijn en een verordening, en de heer Laçin heeft gelijk: voor een deel betreft het natuurlijk een richtlijn. Dat betekent dat je het nog moet omzetten in nationale wetgeving. Een verordening moet je ook omzetten in nationale wetgeving, maar is wel al recht-

streeks werkend. Het kan ook in een richtlijn zo zijn dat er een maximale harmonisatie is, zoals dat dan heet. Dat betekent dat je als lidstaat niet de ruimte hebt om daar verder zaken aan toe te voegen. Het hangt er ook van af hoe die richtlijn is vastgesteld. Op een aantal punten leidt de richtlijn tot maximale harmonisatie. Dan mag je als lidstaat dus niet zelf bijvoorbeeld extra criteria toevoegen. Op andere punten is er meer ruimte.

De heer Van Aalst (PVV):

Dit gaat over een ander punt. De staatssecretaris rondde het eerste kopje eigenlijk af. Dat zou gaan over wat dit pakket oplevert voor de reiziger, maar ik heb eigenlijk niet gehoord wat dit oplevert voor de reiziger.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nou, dan heeft de heer Van Aalst niet goed geluisterd, want ik heb gezegd dat het heel veel barrières wegneemt in het grensoverschrijdende verkeer. Dat is van belang voor zowel de reiziger als het goederenvervoer. Als we erover nadenken hoe ingewikkeld het soms is om grensoverschrijdende verbindingen tot stand te brengen, dan zien we dat dit pakket via de technische pijler helpt om die verbindingen gemakkelijker tot stand te brengen. Als we het hebben over de marktpijler, dan zien we dat dit pakket in heel Europa ervoor zorgt dat de reiziger op één komt te staan en dat lidstaten in de afwegingen die ze op hun binnenlandse markt maken steeds de reiziger op één zetten. In Nederland is dit al een heel gangbaar principe. Dat steunen we dus van harte. Het wordt in deze richtlijn ook ondersteund door bijvoorbeeld het principe "aanbesteden, tenzij". In andere lidstaten is dat nog minder het principe geweest. Daar zal het verschil misschien nog groter zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Dan heb ik inderdaad wel goed geluisterd, want wat de staatssecretaris aangaf als voordeel voor de reiziger, doen we hier dus eigenlijk al. De Nederlandse reiziger heeft dit voordeel al. Dit pakket levert voor Nederland niets op. Dit levert waarschijnlijk alleen wat voor andere landen op, maar niet voor Nederland. De reiziger heeft het hier gewoon prima naar zijn zin en heeft volgens mij een prima verbinding. Ik zie dus niet wat dit pakket bijdraagt voor de Nederlandse reiziger.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nou, dat is bijvoorbeeld het feit — dan kom ik al bijna op de beantwoording van het eerste blok — dat het principe "aanbesteden, tenzij" nu ook verankerd wordt in de Nederlandse wetgeving. Dat wil zeggen dat je als je gaat aanbesteden niks hoeft uit te leggen. Kies je ervoor om onderhands te gunnen, dan moet je dat duidelijk motiveren, ook vanuit de vraag hoe dat een verbetering voor de reiziger oplevert. Dat betekent dus wel degelijk een aanscherping van de positie van de reiziger, ook in de Nederlandse situatie.

De heer Laçin (SP):

Voortbordurend hierop: ik zie in het wetgevingsrapport dat het Derde Spoorwegpakket het internationale personenvervoer al openstelt voor concurrentie, dat we dat daarin al

hebben geregeld, en dat dit pakket voornamelijk gaat over het binnenlandse personenvervoer. Ik kan dat niet helemaal rijmen met wat de staatssecretaris zegt over het internationale personenvervoer. Dat hadden we volgens mij al geregeld in het Derde Spoorwegpakket — ook niet helemaal naar tevredenheid van de SP, maar goed. Ik kan dat dus niet helemaal rijmen met elkaar.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is het onderscheid tussen de marktpijler en de technische pijler. In de marktpijler is het internationale spoorvervoer inderdaad al eerder, bij het Derde Spoorwegpakket, geliberaliseerd. Dat wil zeggen dat het eigenlijk onmogelijk was voor buitenlandse aanbieders om in grensoverschrijdend spoorverkeer aanbiedingen te doen. De technische pijler maakt dat er ook meer uniformiteit wordt gebracht, bijvoorbeeld door af te stemmen aan wat voor soort veiligheidssystemen een locomotief moet voldoen. Aan de technische kant wordt met dit Vierde Spoorwegpakket die samenwerking versterkt, waardoor het tot stand brengen van grensoverschrijdende verbindingen de facto wordt vergemakkelijkt. Daar heeft de reiziger dan weer belang bij.

De heer Laçin (SP):

Dit is dan helder. Dan ga ik even terug naar mijn eerste vraag van net, over verordening en richtlijn. Ik zou van de staatssecretaris specifiek willen horen welke ruimte de richtlijn hierin geeft om te amenderen? Welke elementen zijn dat? Als ze dat specifiek kan benoemen, dan zou dat ons heel erg helpen, denk ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, maar dan zou ik aan de heer Laçin willen vragen waar zijn specifieke vraag zit, want ik kan dit hele pakket artikel voor artikel met u doornemen, maar dan staan we hier nog wel even vanavond. Mijn vraag aan de heer Laçin is dus wel: waar zit zijn specifieke vraag? Als hij een bepaald amendement in gedachten heeft, is het voor mij makkelijker om dat te beoordelen dan om per artikel door te lopen wat er mogelijk is.

De heer Laçin (SP):

Ik geef mijn plannen niet graag nu al prijs, maar dat ga ik in dit geval wel doen. Ik heb het er bijvoorbeeld over om ProRail toch altijd betrokken te houden, en om de nationale bevoegdheid van de ILT niet over te dragen aan het ERA.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik zie het precieze voorstel van de heer Laçin graag voor me. Dan zal ik dat uiteraard van een beoordeling voorzien in het licht van wat er kan en niet kan binnen het pakket.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag in aansluiting op het antwoord naar aanleiding van een vraag van mijn collega Van Aalst. Zijn vraag was: waaruit blijkt dat de reiziger op nummer één staat? Toen was het antwoord dat het blijkt uit het feit dat het nu wordt "aanbesteden, tenzij" en dat dit dus een verbetering is voor de reiziger. Waar baseert de staatssecretaris dat op?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

In het vervolg van het antwoord dat ik aan de heer Van Aalst gaf, zei ik dat als je alsnog onderhands wil gunnen, dat gepaard moet gaan met een echte verbetering. Daar heeft de reiziger belang bij.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Zeker, maar dat zou ook kunnen in een formulering "onderhands gunnen, mits". Waarom is het specifieke "aanbesteden, tenzij" per definitie een verbetering voor de reiziger?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik zei dat als je onderhands wil gunnen, dat gepaard moet gaan met een verbetering voor de reiziger. Die koppeling van een verbetering voor de reiziger aan de onderhandse gunning betekent een versterking van de positie van de reiziger. Die zit niet zozeer in de vraag of je kiest voor "aanbesteden, tenzij" of "onderhands gunnen, mits". De keuze die in de richtlijn is gemaakt, is "aanbesteden, tenzij". Het voordeel daarvan voor de Nederlandse reiziger is dat nu het onderhands gunnen, wat nog steeds een mogelijkheid is, gekoppeld is aan een expliciete verbetering van de positie van de reiziger.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, tot slot.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar als je nu kijkt hoe het Nederlandse spoor functioneert, hoe ons hoofdlijnnet functioneert, dan was een "onderhands gunnen, mits" met een aantal sterke randvoorwaarden, waar eerder al naar verwezen is, toch veel beter, helderder en op langere termijn duurzamer geweest?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is niet een als-dan-, maar een als-toenvraag, want dit heeft gespeeld tijdens de onderhandelingen. Dus misschien had mevrouw Kröger die vraag een paar jaar eerder moeten stellen. Dat kan ik me zomaar voorstellen.

De heer Van Aalst (PVV):

Doorgaand op het verhaal van het "aanbesteden, tenzij" en het onderhands gunnen, ziet de staatssecretaris een mogelijkheid dat het beter wordt voor de reiziger. Ik denk juist dat het niet beter wordt, want daar gaat het nu juist mis in dit pakket. Daar geven we het over aan Brussel en zijn we zelf in ieder geval niet meer in staat om te oordelen. Dan gaat Brussel beoordelen of het beter wordt. Wij moeten het alleen maar aanleveren. Dat is de staatssecretaris toch met mij eens? Zo staat het toch nu beschreven?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee, want wij moeten zelf motiveren of het wat ons betreft voldoet aan de criteria die de wet ons stelt. Natuurlijk is elk besluit van de Nederlandse regering altijd bij de rechter aanvechtbaar, maar dat geldt voor elk besluit dat we nemen. Dat is voor dit niet anders, maar de motivering is bij ons.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, de motivering blijft bij ons, maar de staatssecretaris moet het met mij eens zijn dat wij nu bij een onderhandse gunning zelf bepalen of het wel of niet doorgaat, maar dat Brussel dan gaat bepalen of onze motivering op orde is. En als die niet op orde is, gaat de onderhandse gunning niet door.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee, dat gaat Brussel niet bepalen. Wij bepalen het zelf. Wij nemen een politiek besluit of wij vinden dat die onderhandse gunning voldoet aan de criteria. Als een derde partij zich daardoor in het nadeel gesteld voelt, kan zij altijd bezwaar en beroep aantekenen en uiteindelijk naar de rechter stappen. Zo steekt dit wetsvoorstel in elkaar.

De voorzitter:

Ik zou willen voorstellen dat de staatssecretaris eerst dit deel afrondt, want daar liepen we al enigszins op vooruit. Als er aan het einde van dat blok nog vragen zijn, kunnen die gesteld worden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Heel goed, voorzitter. Dan begin ik bij de vragen van de heer Ziengs over de rol van de ACM. Misschien is het toch goed om nog even de voorwaarden te noemen. De belangrijkste nieuwe maatregelen in dit pakket zijn dus de open toegang voor binnenlands personenvervoer en de striktere voorwaarden aan de onderhandse gunning van spoorconcessies en het versterken van de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerder. De belangrijkste gevolgen voor Nederland zijn dus dat die onderhandse gunning mogelijk blijft onder twee striktere cumulatieve voorwaarden. Dat is precies waar dus het belang van de reiziger in zit.

De nieuwe concessie moet leiden tot een verbetering van de kwaliteit van de diensten of de kosteneffectiviteit of beide in vergelijking met het eerder gegunde openbare dienstcontract. Het onderhands gunnen van de nieuwe concessie wordt gerechtvaardigd geacht in het licht van relevante structurele en geografische kenmerken van de betrokken markt en het spoorwagennet en met name de omvang ervan, de kenmerken van de vraag, de complexiteit van het net, het technische en geografische isolement ervan en de onder het contract vallende diensten. Dat zijn de voorwaarden waaraan we dan moeten voldoen.

Dan vraagt de heer Ziengs naar de rol van de ACM bij onderhandse gunning van een concessie. Onderhandse gunning is met name een politiek besluit, zoals ik daarnet al zei in reactie op een vraag van de heer Van Aalst. Dat besluit neem ik in overleg met u. Een gegunde concessie is een besluit dat voor bezwaar en beroep vatbaar is. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is de rechter die een finale toets doet op deze onderhandse gunning, ook op de vraag of deze volgens de regels is verlopen. Het Nederlandse systeem sluit daarmee dus nu al goed aan op de eisen van de PSO-verordening. Moet de rol van de ACM versterkt worden? Ik vind het logisch om in het proces de ACM te horen en ik zal bekijken waar de ACM in het hele proces die rol het best kan vervullen. Ik snap volledig de vraag die door meerdere leden van de Kamer is gesteld

over een rol voor de ACM in dit proces. Ik zal bezien waar ik die rol kan inpassen.

De heer Jetten vroeg ...

De voorzitter:

Ik zie de heer Jetten bij de interruptiemicrofoon, maar ik had gevraagd of u uw vragen even kunt bewaren.

De heer Jetten (D66):

De vraag is heel kort en gaat heel specifiek over dit punt. Zou de staatssecretaris hierin meer inzicht kunnen geven als we de Zbo-wet voor ProRail krijgen? Dat lijkt me een mooi moment om die ACM-rol nader met elkaar te bespreken.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik zal er mijn best voor doen. Er wordt zo te zien door mijn ambtenaren enigszins getwijfeld of dat haalbaar is, maar we gaan ons best doen. Als het niet kan, dan laten we dat u weten. Het is een inspanningsverplichting.

Dit raakt misschien ook aan de vraag van de heer Laçin hoe de verschillende rollen van de ACM zich tot elkaar verhouden. De ACM is toezichhouder op de marktwerking op het spoor. Vanuit die positie kan zij advies geven. Daarom vind ik een rol voor de ACM ergens in dit proces ook iets waar ik me wat bij kan voorstellen.

De heren Amhaouch en Jetten vroegen expliciet naar het "aanbesteden, tenzij"-principe. Waarom verstaat het kabinet het "aanbesteden, tenzij" als "onderhands, tenzij". Het is maar net hoe je het bekijkt, maar waar het om gaat is: als je aanbesteedt, hoef je niks uit te leggen; als je onderhands gunt, heb je wel wat uit te leggen. Dan moet je het onderbouwen. Dat "aanbesteden, tenzij"-principe staat al in de Wet personenvervoer 2000 en verandert niet met dit wetsvoorstel, maar de bestaande uitzonderingen worden met dit wetsvoorstel wel aangescherpt. Die werken nu rechtstreeks door in de nationale wetgeving. Ik heb u net de uitzonderingen in detail voorgelezen.

Dan gaan we een klein beetje naar een situatie toe waarin je je moet afvragen hoe je druk op de monopolist houdt als je onderhands gaat gunnen. Hoe hou je er druk op dat je de beste concessie krijgt? De eerste vraag werd gesteld door de heer Ziengs: hoe kijk je aan tegen een precontractuele fase, hoe kun je dan goed in de markt verkennen wat er eigenlijk allemaal te koop is? Ik vertaal maar even liberaal wat de heer Ziengs misschien heeft willen zeggen. Ik vind dat een interessante suggestie, want een besluit over aanbesteden of onderhands gunnen wil je zorgvuldig nemen. Je wilt dan de verschillende opties wel onderzoeken. Hoe groot is de belangstelling? Hoe kun je een eventuele concessie vormgeven? Om een goede afweging te maken tussen aanbesteding en onderhandse gunning zal ik natuurlijk informatie inwinnen over de belangstelling van partijen voor een openbare aanbesteding. Dat is denk ik ongeveer wat de heer Ziengs bedoelt met een openbare verkenning. Ik kijk er positief naar, maar ik zal nog even nadenken over de precieze vorm. Ik snap het punt dat hij probeert te maken en dat lijkt mij een goede voorbereiding.

Het besluit nemen we nu niet. We hebben eerst een aantal rapporten en dan gaan we in 2020 met elkaar een besluit nemen. Het is heel logisch dat in dit debat af en toe elementen opkomen waarvan de Kamerleden zeggen: die willen we betrekken bij dat besluit op dat moment en bij die afweging. Een van de vragen was van de heer Van Aalst: als je een monopolist handhaaft, hoe hou je daar dan druk op? Ik denk dat de ruimte voor druk op een monopolist met het Vierde Spoorpakket op zich is toegenomen en verduidelijkt, juist doordat je bij een onderhandse gunning specifieke prestatie-indicatoren moet opnemen die periodiek geëvalueerd worden. Ook moeten er boetes opgelegd worden wanneer de vervoerder die de concessie uitvoert, niet aan de prestatievoorschriften voldoet. Ook aan deze twee punten kun je zien dat de positie van de reiziger versterkt wordt. Wij waren echt al een eind op streek in Nederland, maar hierbij geldt een aantal verplichte voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in het belang van de reiziger de druk erop te houden.

De heer Jetten vroeg in die context eigenlijk naar de three strikes out. Ik weet dat de heer Ziengs die vraag eerder heeft gesteld. Hij vroeg eigenlijk of we die niet moesten aanscherpen van drie jaar op rij naar bijvoorbeeld drie keer in vijf jaar. Ik heb naar aanleiding van de vraag of van de motie van de heer Ziengs, een van de twee, toegezegd dat we dat zouden meenemen en onderzoeken als een van de te benutten opties voor een scherpe sturing op een verbetering van de prestaties voor de reiziger, mochten we naar een onderhandse gunning van een concessie gaan. Ik zeg hier meteen tegen de heer Laçin bij dat honderd procent punctualiteit natuurlijk niet bestaat. Dat snappen we allemaal. Maar naast punctualiteit kun je nog heel veel voor de reiziger doen. De concessies die we hebben zijn namelijk heel breed. De manieren waarop je de reiziger beter kunt bedienen zijn ook heel divers: comfort, betrouwbaarheid, zitplaatskans. Dat brede scala aan indicatoren kunnen we straks in een concessie met elkaar vaststellen. Daar kunnen we dus op allerlei manieren afspraken met elkaar over maken.

De heer Laçin (SP):

Eens. Ik ben het eens met de staatssecretaris dat we heel veel indicatoren kunnen hebben. Een specifieke vraag die ik stelde is of we bij de afspraken die we met vervoerders maken, rekening kunnen houden met externe factoren. Ook vroeg ik of we bijvoorbeeld bij een onderhandse gunning de vervoerders niet gaan afrekenen op externe factoren die wellicht een rol hebben gespeeld in de prestaties die zij hebben geleverd. Voor mij is het belangrijk om een vervoerder de waarborg te geven dat winterweer of wat dan ook niet leidt tot een aanbesteding in plaats van een onderhandse gunning, als die heeft gedaan wat hij kon doen en de prestaties heeft gehaald.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Volgens mij moeten we hier twee dingen uit elkaar halen. Bij de midterm review gaan we een evaluatie doen. Daarbij bekijken we hoe de concessiehouder van dat moment heeft gepresteerd op basis van de tot dan toe gemaakte afspraken. Het niet helemaal halen van de afspraken wordt nooit een-op-een vertaald met "er kan geen onderhandse gunning meer plaatsvinden". Zo een-op-een is dat natuurlijk niet. De prestatie over de eerste helft van de concessie wegen

we natuurlijk wel mee bij de vraag hoe succesvol we dit model vinden. Daarnaast heb je de prestatieafspraken binnen de concessie. Daar hangen soms boetes aan. Dat is ook elk jaar weer een discussie. Elk jaar is er weer een discussie met de Kamer over de vraag of we vinden dat het niet halen van een doelstelling een reden is om meteen een boete op te leggen, of een voorwaardelijke boete omdat we wel zien dat er verbetering is. Dat heb ik afgelopen jaar bijvoorbeeld met ProRail gedaan. Met de situatie die de heer Laçin schetst, wordt dus zorgvuldig omgegaan.

De heer Laçin (SP):

Goed om te horen. Ik hoor alleen het specifieke waarnaar ik vraag, dus de externe factoren, niet heel erg terug in het antwoord van de staatssecretaris. We maken afspraken en kunnen boetes opleggen en hier een discussie voeren, maar ik ben benieuwd naar de specifieke vraag hoe wij externe factoren, dus overmacht, meewegen in de prestaties waarop wij de vervoerders afrekenen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Echte overmacht speelt altijd mee, nu ook al. De vraag is in welke mate we die laten meewegen en wat we allemaal tot overmacht rekenen. Ook nu wordt met echte overmacht natuurlijk rekening gehouden.

We komen op de open toegang. Open toegang is wat het Vierde Spoorwegpakket nu toevoegt aan het Derde Spoorwegpakket voor de interne spoormarkt. Open toegang betekent dat een spoorwegonderneming onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante omstandigheden recht op toegang tot het spoor krijgt voor het uitvoeren van persoonspoorvervoerdiensten. Dit bestond inderdaad al voor het internationale personenvervoer per spoor en ook al voor het goederenvervoer. Het wordt nu dus uitgebreid naar het internationale personenvervoer dat zonder concessie rijdt. Dit betekent dat binnenlands personenvervoer per spoor straks ook zonder concessie kan worden uitgevoerd. Ik zeg er meteen bij: er zijn belangrijke randvoorwaarden. Daar kom ik zo meteen op.

Spoorwegondernemingen, bijvoorbeeld FlixTrain, kunnen in de toekomst toegang krijgen tot het Nederlandse spoor, maar dit recht kan worden beperkt door een economische evenwichtstoets. En die economische evenwichtstoets is dus een hele belangrijke. Die toets gaat na of het economische evenwicht in een concessie op dezelfde lijn als waar open toegang wordt gevraagd, niet wordt geschaad door de nieuwe lijn. Zo'n toets bestaat al voor het internationale personenvervoer en wordt bij de aanvraag uitgevoerd door de ACM. Als concessieverlener kan ik een toets bij de ACM aanvragen als ik wil onderzoeken of een bestaande concessie zou worden geschaad door een nieuwe dienst.

Mevrouw Kröger vroeg: als dat principe straks bestaat, hoe kunnen we dan versnippering op het hoofdrailnet voorkomen? Als eerste mag de lidstaat zelf de omvang van het te gunnen netwerk bepalen, zonder dat daarvoor voor iedere lijn een aparte analyse gemaakt hoeft te worden. Je kunt het HRN dus zelf vaststellen. Het kan bestaan uit een samenspel van rendabele en onrendabele lijnen, zodat een coherent vervoerssysteem kan worden gewaarborgd. En ook reizigersgemak en kostenefficiëntie spelen hierbij een rol. Bij mijn besluitvorming over de ordening van het

hoofdrailnet zal ik natuurlijk de Kamer betrekken. We bespreken dat in 2020 met elkaar, maar dat heb ik net gezegd. Dan moeten we natuurlijk goed bewaken dat een optimale benutting van het hoofdrailnet plaatsvindt en dat onnodige versnippering kan worden voorkomen. Dat is dus steeds een balans waar we het met elkaar over hebben. In het regeerakkoord zijn bijvoorbeeld vier lijnen genoemd waarvan onderzocht wordt of die zullen worden gedecentraliseerd. Dat zijn precies de afwegingen die je dan met elkaar moet maken. Is het uiteindelijk in het belang van de reiziger?

Dan was er de vraag wat we doen als Brussel de onderhandse gunning — deze vraag hoort eigenlijk bij het vorige blokje — afkeurt en het hoofdrailnet weggeeft. Een heel dramatische situatie! Zal ik dit antwoord nog even doen? Ik zag namelijk net dat die eigenlijk in het verkeerde mapje zat.

De voorzitter:

Ja, graag.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Als een openbaredienstcontract per spoor onderhands wordt gegund, dan moet dat besluit enkel gemeld worden bij de Europese Commissie. De PSO geeft de Commissie geen mogelijkheid om vervolgens een veto uit te spreken. Dat was eigenlijk het antwoord dat ik eerder ook al aan de heer Van Aalst gaf. Uiteindelijk heeft de rechter gewoon het laatste woord, maar het is dus niet zo dat de Commissie daarover een veto kan uitspreken.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik liet even op me inwerken wat de staatssecretaris zei over het voorkomen van versnippering. Ze zegt dat die economische evenwichtstoets uitgevoerd moet worden, maar kan de staatssecretaris ook echt bevestigen, nogmaals, dat die economische evenwichtstoets voldoet aan materiële zaken als het waarborgen van de geïntegreerde dienstregeling en de hoogfrequente tienminutentreinen in Nederland? Bevat die toets dat en dekt die het zo af dat we het in de toekomst kunnen doen? Kan de staatssecretaris daarop een toelichting en een extra bevestiging geven?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Bij de inhoud van de analyse van het economische evenwicht en de beoordelingscriteria wordt ook gekeken naar de positieve of de negatieve effecten van de nieuwe passagiersdienst op het netwerk dat onder het openbaredienstcontract valt. Het beoordeelt tevens de nettovoordelen voor de klant, de prestaties, de kwaliteit en de dienstregeling van de spoorvervoerdienst. Het gaat dus niet alleen maar om de vraag of het wel of niet economisch rendabel is, maar echt ook om de vraag wat het betekent voor het netwerk als je dat gaat doen. Dat valt er ook onder, inclusief dingen als overstappen en zo. Dus ook daarin wordt de positie van de reiziger absoluut meegenomen.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, ook op dit punt of op het vorige punt?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De staatssecretaris zei: nee, dat kan Brussel niet afkeuren, want dat ligt dan bij de rechter. Ik ben daardoor enigszins in verwarring, want het is aanbesteden, tenzij je kan aantonen dat je het onder die voorwaarden onderhands gaat gunnen. Maar dat wordt toch ter toetsing voorgelegd?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee, dat wordt gemeld. Stel je voor dat we van plan zouden zijn om onderhands te gunnen. Dan melden we aan de Europese Commissie dat we dat van plan zijn en sturen een onderbouwing mee. De Commissie kan dan geen veto uitspreken, maar als ze van mening is dat Nederland de Europese regelgeving totaal aan z'n laars lapt, kan ze altijd een infractieprocedure starten. Maar dan heb je het echt over manifest niet voldoen aan de Europese regelgeving; dat is wat anders dan dat de Commissie een veto kan uitspreken. Dan is het echt aan de Europese rechter om te bepalen of de lidstaat Nederland in overtreding is van de Europese regelgeving, zoals dat voor alle Europese regelgeving geldt.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Prima. Dat is dus even het verschil tussen het woordje "veto" of een Europese rechter die ingrijpt. Nederland gaat een besluit om onderhands te gunnen zo goed mogelijk motiveren, maar het punt is dat het uiteindelijk aan Europa is om te besluiten of het besluit om onderhands te gunnen goed genoeg is gemotiveerd.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er is nu een Europese richtlijn die zegt: het is "aanbesteden, tenzij". Dat is de Europese wetgeving. Maar onderdeel van de wetgeving is ook dat je daarvan mag afwijken. Dan moet je dat wel goed motiveren. De richtlijn geeft ook aan op basis waarvan je dat moet motiveren. Als je dat nou allemaal achterwege zou laten, kan Brussel zeggen: je hebt niet aan de wetgeving voldaan. Maar juist omdat je wel mag motiveren, moet je het, denk ik, heel bont maken wil je een casus hebben om te zeggen dat je manifest niet aan de wetgeving voldoet. Het alleen onderhands gunnen is namelijk geen reden om te zeggen dat je het "aanbesteden, tenzij"-principe niet hebt gevolgd. Het is niet alleen het verschil tussen een veto en de rechter, het is ook een verschil wat betreft wie dat mag beoordelen. Het is niet de Europese Commissie die er een veto over kan uitspreken. Die beoordeling is echt aan de rechter, die ook alles in acht neemt wat er over het principe "aanbesteden, tenzij" is gewisseld, evenals de ruimte die de lidstaten is geboden in het vormgeven van die motivatie. Dat wordt allemaal meegenomen bij het beoordelen of Nederland de Europese regelgeving goed uitvoert.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik denk dat hier toch wel echt de angel zit. Is het "onderhands gunnen, mits" voor het hoofdrailnet, zoals wij zouden zeggen, of "aanbesteden tenzij"? De staatssecretaris zegt dat je het wel heel bont moet maken. Maar de angst is natuurlijk precies dat je toch teruggefloten wordt op het moment dat je wel onderhands wilt gunnen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee, in de situatie die mevrouw Kröger schetst, zou je precies hetzelfde hebben. Ook dan zou iemand naar de rechter kunnen gaan, en ook dan zou de rechter in ultimo kunnen zeggen: u heeft het niet goed uitgevoerd. Het feit dat je een Europese afspraak hebt, betekent inderdaad dat er in ultimo altijd een kans is dat de Europese rechter zegt dat je de afspraak niet goed hebt uitgevoerd. Dat geldt zowel voor het "ja, tenzij" als voor het "nee, mits". Voor beide geldt hetzelfde systeem.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga door op hetzelfde punt. We constateren de voorwaarden. Door de Europese Commissie word je in kennis gesteld. Op het hoofdrailnetwerk gaat het om nogal grote concessies. Ik kan me dus voorstellen dat andere marktpartijen zich gaan roeren en gaan kijken of de onderbouwing voldoende is. Vervolgens komt het verhaal dat ze een beoordeling kunnen vragen bij een onafhankelijk orgaan. Daarover stond nog een vraag van mij open. Dit orgaan wordt aangewezen door de lidstaat. Welke partij moet dit dan gaan doen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is het college voor bezwaar en beroep ... Ik moet wel even de precieze titel hebben. Ik heb dit net in het vorige mapje beantwoord. Ik zal de precieze titel nog opzoeken. Ik heb het ergens beantwoord, maar ik kan die titel even niet terugvinden, en ik vind het vervelend als ik de titel net niet goed zou zeggen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dan een heel korte vervolgvraag daarop: wat doet dat met zo'n concessie? Ik kan me namelijk voorstellen dat het hele traject op deze manier enorm veel vertraging gaat oplopen. Eerst wordt men via Europa in kennis gesteld. Dan gaat alles lopen. Er wordt bezwaar gemaakt. Er komen rechters aan te pas. Ik kan me voorstellen dat dit gigantische gevolgen heeft voor het aanbesteden van zo'n hoofdrailnetwerk.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Kijk, het verlenen van een nieuwe concessie voor tien jaar is een zorgvuldig proces, waarmee we op tijd beginnen. Daarom beginnen we nu al met elkaar te bespreken welke onderzoeken we willen doen om bij de midterm review een beeld te krijgen van wat we in Nederland op het spoor willen gaan doen vanaf 2025. We beginnen er dus ruim op tijd mee, om juist de tijd te nemen. Het College van Beroep voor het bedrijfsleven is de onafhankelijke instantie.

Even kijken, ik ga verder met de vragen over de open toegang. Waarom open toegang, was een vraag van de heer Ziengs. Per 2020 ontstaat door deze richtlijn de situatie van open toegang in Nederland, maar het hoofdrailnet is daarvoor nog uitgezonderd tot 2025, als we een nieuwe concessie krijgen. Dat komt doordat er een overgangsbepaling bestaat voor concessies met exclusieve rechten, waarvoor de vervoerder geen compensatie krijgt. Deze overgangsbepaling loopt voor Nederland af met het einde van de huidige concessiemijn, dus in 2024. Als ik van deze overgangsbepaling geen gebruikmaak, dus als ik zou zeggen dat we het ook op het hoofdrailnet al toelaten vanaf 2020, dan moet

3 oktober 2018

de lopende hoofdrailnetconcessie worden opengebroken. De NS zal dan waarschijnlijk een financiële compensatie van het Rijk vragen. Tenzij de heer Ziengs nog een grote zak met geld in de aanbieding heeft, is dat niet iets wat we zomaar kunnen doen. Het HRN vormt bovendien een coherent stelsel van winstgevend en verlieslatende lijnen. Wij ontvangen als Rijk een vergoeding van de concessienemer. Als je afbreuk zou doen aan de concessie waarop deze zijn inkomsten baseert, dan komt er natuurlijk een discussie over de vergoeding.

De heer Ziengs (VVD):

Het antwoord van de staatssecretaris verbaast mij een klein beetje. Ik heb in mijn inbreng al een tipje van de sluier opgelicht. Volgens mij is in artikel 27 lid 4 van de concessie door staatssecretaris Mansveld en NS afgesproken dat in 2019 een evaluatie plaatsvindt. Ik ga niet alle artikelen noemen, want dan wordt mijn interruptie vrij lang, maar er worden bedragen in genoemd, zoals zelfs een netto financieel effect, groter dan 10 miljoen. Wij praten hier over hele kleine dingen, dus voordat je aan de 10 miljoen komt moet er heel veel gaan gebeuren. Volgens mij is dit al geregeld in de concessie. Het spookbeeld dat de staatssecretaris schetst, lijkt mij een beetje overdreven.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Ziengs zegt: die 10 miljoen, daar ben je niet zomaar. Ik weet dat we bijvoorbeeld een vergoeding betalen voor een van de lijnen waarvan we besloten hebben om deze te decentraliseren, terwijl die eerder binnen de concessie viel. Als je het over een tienjarige concessie hebt en over een vergoeding van 1 miljoen per jaar, dan zit je al aan de 10 miljoen. Het tikt dus snel aan.

De heer Ziengs (VVD):

Dat is een vrije rekenvorm. In mijn inbreng heb ik iedere keer aangegeven dat het me vooral ging om het doorrijden van de regionale vervoerders. Het gaat me niet om het opbreken van dat hele net. Ik heb iedere keer gewezen op de mogelijkheid voor regiovervoerders om net die laatste kilometers nog even door te kunnen zetten naar een station. Overigens heeft collega Jetten op dezelfde wijze inbreng gegeven.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Die vraag snap ik en die speelt ook al langere tijd. Maar dat is wat anders dan zeggen dat we in algemene zin geen gebruikmaken van de overgangsbepaling en dat we het hele hoofdrailnet openstellen voor het openbaar personenvervoer. We zitten namelijk precies in die discussie als we zeggen dat we graag willen dat die gedecentraliseerde lijnen beter aansluiten op het hoofdrailnet. Bij bijvoorbeeld de Valleilijn zijn we actief aan het kijken wat de mogelijkheden zijn om door te rijden naar Utrecht. Wij realiseren ons daarbij dat er een prijskaartje aan hangt en dat dit prijskaartje vergoed moet worden. Daarom juist, omdat het telkens een hele zorgvuldige afweging vergt. Er kan wel iets, ook onder de huidige concessie. Dit is precies de illustratie ervan. Maar dat is wat anders dan zeggen: we maken geen gebruik van de overgangsbepaling tot 2024; we gooien het in algemene zin open. Op de lijn waar de heer Ziengs over spreekt, is het een kwestie van: er is capaciteit geïden-

tificeerd, willen we die capaciteit inzetten voor een verbetering van de aansluiting van die regionale lijn op het intercitystation Utrecht? In diezelfde ruimte zou je ook voor extra intercitycapaciteit kunnen kiezen. Dan is de vraag: hoeveel reizigers bedien je met het ene, hoeveel reizigers bedien je met het andere? Dat is een afweging die we dan met elkaar op die casus maken, wetende dat als we ervoor kiezen — dat kan een keuze zijn — om die capaciteit in te zetten voor een betere aansluiting van de regionale lijn, we de NS daar dan ook voor moeten vergoeden. Er zijn dus mogelijkheden, maar dat is wat anders zeggen: in generieke zin zien we af van die overgangsbepaling.

De heer Amhaouch (CDA):

In het verlengde van de vraag van de heer Ziengs. Inderdaad, waar mogelijk willen we graag vanuit de regio's die lijnen versterken. De vraag is: gaat deze wet daar meer ruimte voor bieden? Gaat die ons meer kansen geven? Of kunnen we dat allemaal al met de huidige wet?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Het antwoord daarop valt in twee delen uiteen. We maken nu gebruik van de overgangsbepaling omdat we een lopende concessie hebben. Die lopende concessie en die overgangsbepaling lopen af in 2024. Dat wil zeggen dat we voor de volgende concessie weer opnieuw afspraken kunnen maken. In principe geldt dan gewoon de open toegang, maar dat kan ook z'n effecten hebben op de concessie. Dus als je dat dan toch op een andere manier wil organiseren, dan maak je daar weer afspraken over in de concessie.

De heer Amhaouch (CDA):

Maar als je het tussentijds wil doen? Deze wet gaat volgens mij volgend jaar al in.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

2020.

De heer Amhaouch (CDA):

2020? Oké.

De voorzitter:

Ik zou even van de staatssecretaris willen weten hoever zij is met dit blok.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb nog drie vragen in dit blok, voorzitter.

De voorzitter:

Oké.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Een belangrijke vraag over hoe het in de toekomst gaat lopen, is de vraag over cherrypicken. Hoe voorkomen we dat grote vervoerders belangrijke routes in Nederland overnemen? Je hebt een hoofdrailnet, je hebt een concessie afgesproken, er is open toegang en iemand zegt: dan wil

ik wel graag de corridor Amsterdam-Eindhoven gaan rijden; elke tien minuten daar een trein zie ik ook wel zitten. Dan loop je het risico dat je het draagkracht van je hoofd railnet-concessie uitholt. Dat is denk ik de zorg van mevrouw Kröger en een aantal anderen. Heb je dan nog wel overal het goede vervoer dat je wilt? Het Vierde Spoorwegpakket biedt spoorwegondernemingen vanaf 2020 recht op toegang tot de spoorinfrastructuur voor het aanbieden van binnenlandse personenvervoerdiensten zonder concessie, maar dat betekent niet dat er zomaar sprake kan zijn van cherrypicken. Dat zou ik ook niet willen. De lidstaten mogen het recht op toegang tot hun spoorinfrastructuur beperken, indien de nieuwe dienst de bestaande concessie in gevaar brengt. Dat is de economische evenwichtstoets. De procedures en de criteria voor de toepassing van de economische evenwichtstoets zijn neergelegd in een uitvoeringsverordening van de Europese Commissie. Daar heb ik net al een aantal vragen van de heer Laçin over beantwoord. De economische evenwichtstoets biedt dus waarborgen om cherrypicken te voorkomen. Dat waren de vragen die ik hierover had, voorzitter.

Dan heb ik nog vragen over de technische pijler en nog een aantal overige vragen.

De voorzitter:

Een vraag specifiek over dit blok?

De heer Laçin (SP):

Ja, over het laatste blok, het laatste punt zelfs van de staatssecretaris: de economische evenwichtstoets. Dat is een belangrijk instrument om cherrypicken te voorkomen, om te voorkomen dat er onnodig versnippering plaatsvindt. De elementen waaruit de economische evenwichtstoets bestaat: kan de staatssecretaris dat toelichten of kan dat nagestuurd worden? Kunnen we dat ergens vinden zodat ook voor ons helder is hoe die toets uitgevoerd wordt, omdat het straks een heel belangrijk instrument is?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, absoluut. De Europese Commissie heeft een uitvoeringsverordening vastgesteld met daarin zowel de procedure als de criteria voor de toepassing van die evenwichtstoets. De concrete invulling van die toets gaat nu geschieden door de ACM. De toezichthouders in de lidstaten — in Nederland dus de ACM — moeten zich vervolgens houden aan de in de verordening vastgestelde procedure en criteria. Daarmee zorg je er toch voor dat er uniformiteit is. Hoe je die criteria vervolgens toepast, is maatwerk. Dat doet de ACM. De Europese Commissie ziet er weer op toe dat de toezichthouders de verordening juist toepassen.

De economische evenwichtstoets houdt rekening met zowel materiële als immateriële gevolgen van de nieuwe dienst. De verordening is ook aan de Kamer toegestuurd. Daarin staat eigenlijk het skelet van hoe de toets eruit moet zien. Ik kan me voorstellen dat, wanneer de ACM dat heeft uitgewerkt, we ervoor zorgen dat dit met de Kamer gedeeld wordt. U heeft dan allemaal ruim van tevoren kennis over hoe die toets eruit ziet en wat daar allemaal in zit. Zowel materiële als immateriële gevolgen worden daarin dus meegenomen, zoals ze ook staan benoemd in de verordening die aan de Kamer is gestuurd.

Voorzitter. Ik kom dan bij de technische pijler. Het gaat daarin om het veilig vervoer van personen en goederen. Nederland doet het wat dat betreft al jaren erg goed. We staan zelfs in de top tien van de Europese spoorruimte. De technische pijler zorgt ervoor dat de spoorssystemen in Europa nog beter op elkaar aansluiten en dat de veiligheid in de Europese spoorwegruimte gewaarborgd is. Dat voorkomt onnodige dubbele lasten bij spoorwegondernemingen en vergroot de veiligheid en betrouwbaarheid voor de reizigers.

Om de technische eisen en de veiligheidsprocedures te harmoniseren zijn in Europees verband al eerder stappen ondernomen. Toch is gebleken dat er onnodige verschillen tussen de landen bleven bestaan. De technische pijler betreft dus een volgende stap in de harmonisering. Met die technische pijler krijgt het Europese spoorwegbureau, ERA dus, nieuwe taken. Die worden overgenomen van de nationale instanties en in Nederland van de ILT. Een voordeel hiervan is dat spoorbedrijven niet meer in elk land aparte certificaten en vergunningen nodig hebben. Er is voor een trein voortaan één EU-veiligheidscertificaat en één EU-vergunning nodig. Daarmee worden de procedures dus sneller en eenvoudiger. De belangrijkste nieuwe taken zijn veiligheids certificering van spoorbedrijven die in meerdere landen rijden en vergunningverlening voor treinen die in meerdere landen rijden.

De Fyra-enquête had veel aanbevelingen over de rol van de ILT. Mevrouw Kröger refereerde daaraan. Dan is haar vraag eigenlijk: blijft de ILT in Nederland eigenlijk wel in positie? Ja, absoluut. Ook de aanbevelingen van de Fyra-enquête ten aanzien van beleids- en gedragsverandering bij de ILT zijn absoluut doorgevoerd. De ILT werkt nu risico-gericht en doet meer controles. Met de komst van het Vierde Spoorpakket verandert die inmiddels opgebouwde werkwijze en houding van de ILT niet. De omvang van het takenpakket wordt wel kleiner, omdat de ERA de internationale vergunningsaanvragen gaat beoordelen. Het toezicht blijft bij de ILT.

De verhouding tussen ERA en ILT is als volgt. De ERA behandelt de aanvraag als er in meerdere landen gereden wordt. Als er alleen in Nederland wordt gereden, bepaalt de aanvrager zelf wie de aanvraag behandelt: óf de ILT, óf de ERA. Als je dus een trein maakt of een trein in meerdere landen op het spoor wil brengen, dan heb je er baat bij om dit via de ERA te laten lopen. Dan wordt je namelijk in één keer beoordeeld en heb je dat veiligheidscertificaat voor al die landen. Als je alleen in Nederland iets op de rails wil zetten, zou je er ook voor kunnen kiezen om alleen naar de ILT toe te gaan.

Ook van belang is dat de ILT hoe dan ook betrokken blijft bij voertuigtoelating voor het Nederlandse spoor, ook als de ERA die afgeeft. Als de ERA de beoordeling uitvoert, controleert de ERA het dossier op de EU-eisen en dan controleert de ILT het dossier op de Nederlandse eisen. De ILT kan dan ook verzoeken om aanvullend bewijs of testritten, en ook om advies van ProRail. Als de vergunning bij de ILT wordt aangevraagd, doet de ILT natuurlijk de hele beoordeling.

Ik zie dat de heer Laçin op het puntje van zijn stoel zit omdat hij daar een vraag over wil stellen, voorzitter.

De voorzitter:

Ik probeer elke keer het blok af te laten maken, maar toch werkt het niet altijd even goed. Heeft u nog heel veel, staatssecretaris?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb hier nog twee vragen bij, die allebei ingaan op de betrokkenheid van ProRail en nog iets meer over wat de ILT doet. Misschien is het wel nuttig om al die informatie bij elkaar te hebben.

De voorzitter:

Ja, precies.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Wat doet de ILT? Die controleert een dossier. Als de ILT een beoordeling uitvoert, verloopt het proces eigenlijk vrijwel gelijk aan nu. Het enige verschil is dat de communicatie via de one stop shop verloopt. De ILT controleert het dossier op op samenhang en compleetheid en op de vraag of de trein voldoet aan de eisen, zowel de Europese als de Nederlandse. De ILT kan verzoeken om aanvullend bewijs of testritten en kan ook ProRail om advies vragen. Dat is nog een keertje de verhouding.

ProRail blijft ook betrokken. Dat is ook een vraag die een heel aantal van u heeft gesteld. De systematiek bij vergunningverlening verandert, maar ProRail blijft betrokken. In de voorfase moet de aanvrager van een vergunning controleren of een trein veilig op de infrastructuur kan rijden en die kan hierbij ProRail om advies vragen. In de vergunningverleningsfase zijn de ERA en de ILT primair aan zet, maar ook hier kan ProRail om advies worden gevraagd. De rol van ProRail verandert daarmee van een hoorplicht naar een advies op aanvraag. Ik verwacht dat ProRail heel vaak zal worden geraadpleegd bij vergunningverlening, omdat je zeker wilt weten dat een trein veilig op de infrastructuur kan rijden.

Ik overleg dan ook met de ILT en ProRail over hoe de rolverdeling op een goede manier kan worden vastgelegd. De ILT werkt dit ook uit in een beleidsregel, waarin expliciet wordt gemaakt in welke situaties de ILT ProRail om advies vraagt. Het lijkt mij heel erg logisch dat wanneer sprake is van interactie tussen materieel en baan, ProRail om advies wordt gevraagd en dat dat dus in die beleidsregel terecht komt.

Voorzitter. Dat waren de laatste vragen — de laatste was ook een vraag van de heer Jetten overigens — die ik had op het punt van de technische pijler.

De voorzitter:

Dan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil terugkomen op het punt van ERA en ILT. Dus als een trein in meerdere landen gaat rijden dan gaat het via de ERA, maar als die ook in Nederland gaat rijden dan blijft de ILT die toets doen. Is dat dwingend of is dat een optie?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee. De ILT blijft hoe dan ook betrokken bij voertuigtoelating in Nederland, ook als de ERA die afgeeft. Want de ERA controleert dan het dossier op de EU-eisen en de ILT controleert het op de Nederlandse eisen en kan ook aanvullend bewijs vragen.

De heer Laçin (SP):

Dus als de ILT concludeert dat de ERA in vergelijking met Nederland onvoldoende bewijs heeft of onvoldoende eisen heeft gesteld, kan zij aanvullende eisen stellen en moeten die ook gehonoreerd worden?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De ILT stelt zelf geen eisen, maar controleert op de Nederlandse eisen. Want wij stellen met elkaar de eisen. De ILT controleert het dossier daarop. Als het op al die punten compleet is, kan ook worden verzocht om aanvullend bewijs. Als ze het nog niet zeker genoeg vinden, kunnen ze aanvullend bewijs vragen. Ze kunnen ook testritten vragen en ze kunnen nog extra advies aan ProRail vragen als ze die expertise daarbij denken nodig te hebben. Dus ja, de ILT kan dat doen.

De heer Laçin (SP):

Als dit de manier is waarop het gebeurt, rest mij de vraag waarom de ILT in het wetgevingsvoorstel zelf concludeert dat zij op afstand wordt gezet. Dat is mij dan een raadsel.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik weet niet precies waar u op doelt. Dit is wat uit de wetgeving blijkt.

De heer Laçin (SP):

Ik ga het gelijk verduidelijken. De ILT geeft aan dat zij als gevolg van het Vierde Spoorwegpakket een belangrijk deel van haar zelfstandige rol ten aanzien veiligheidscertificaten en voertuigvergunningen verliest, omdat zij meer op afstand komt te liggen. Maar in dit verhaal komt naar voren dat ze het wel degelijk doen, als een trein in Nederland gaat rijden. Dus dat kan ik niet met elkaar rijmen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat gaat om de omvang van het takenpakket. De omvang van het takenpakket van de ILT wordt kleiner, omdat de ERA de internationale vergunningsaanvragen gaat beoordelen. Maar als er een voertuigtoelating voor Nederland aan de orde is, ook als de ERA die afgeeft, is de ILT gewoon betrokken, want de ERA controleert dat dossier voor Nederland dan op de EU-eisen en de ILT controleert het dossier op de Nederlandse eisen.

De voorzitter:

Ik ben heel rekkelijk en coulant geweest, meneer Laçin. U heeft echt ongelofelijk veel interrupties gehad. Ik denk dat de staatssecretaris antwoord heeft gegeven op uw vraag.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, maar ik wilde overgaan op ProRail omdat dat onder hetzelfde blokje valt.

De **voorzitter**:

Eerst de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil een vraag stellen en iets meegeven. Ik probeer dat in een vraag te doen. Ik hoor elke keer de ILT en de ERA: en-en, en dan weer: en-of. Dat zal wel goed afgedekt zijn, maar ik wil ervoor waken dat we dadelijk dubbele procedures krijgen en we voor hetzelfde naar de ILT én de ERA moeten. Of dat we zelfs tegenstrijdige eisen gaan krijgen. Wil de staatssecretaris meenemen dat we daar in de uitvoering goed naar kijken, zodat we geen dubbele dingen gaan doen, stapelingen krijgen of tegenstrijdigheden implementeren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Absoluut. Ik denk dat de heer Amhaouch de reden waarom de technische pijler zo veel voordelen heeft hier benadrukt. Je wilt voorkomen dat er in elk land allerlei dingen onnodig opnieuw moeten worden gedaan. Daarom controleert de ILT of het hele pakket dat door de ERA is gedaan, voldoet aan alle eisen die in Nederland gelden. Als dat zo is, hoeft er niks extra's te worden aangeleverd. Als er nog wel dingen ontbreken, dan vragen ze iets extra's in plaats van dat je standaard, bij elke nationale instantie, alles weer opnieuw moet doen. Dat is inderdaad het grote voordeel. Tegelijkertijd blijft de Nederlandse situatie gewaarborgd, zoals ik net al tegen de heer Laçin heb gezegd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Toch ook door op ditzelfde punt, maar dan iets specifiekier. Ik had in mijn bijdrage de vraag gesteld of in artikel 26k, eerste lid, het woordje "of" niet vervangen kan worden door "en". Ik zal daartoe ook een amendement indienen, juist om ervoor te zorgen dat zowel de ERA als onze eigen minister verantwoordelijk blijft voor die voertuigen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Mevrouw Kröger heeft gelijk, want dat heeft ze genoemd in haar bijdrage. Ik had het ook genoteerd. Ik zal daar in de tweede termijn op terugkomen, want dat valt in de categorie vragen die de heer Laçin in algemene zin stelde: welke ruimte hebben we om af te wijken? Ik kom daar dus nog op terug.

De heer **Jetten** (D66):

Op hetzelfde punt. Ik ben heel erg gerustgesteld door het antwoord van de staatssecretaris over de rolverdeling tussen de ILT en de Europese toezichthouder. Het wordt volgens mij makkelijker voor partijen, want je hoeft nog maar naar één bureau. Kan de staatssecretaris misschien nogmaals bevestigen dat de ILT altijd ProRail om advies zal vragen als het gaat om de toelating van voertuigen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Bij een voertuig gaat het natuurlijk — dat wordt straks met de ERTMS alleen maar belangrijker — over de interactie tussen voertuig en baan. Het is cruciaal dat het advies van ProRail daarbij betrokken wordt. Maar niet alles wat de ILT doet, heeft betrekking op de interactie tussen advies en baan. Ook hier gaat het erom dat het niet hoeft waar het manifest overbodig is. In de beleidsregel gaan we netjes uitwerken wanneer ProRail om advies wordt gevraagd. Zoals gezegd, ik zou het heel logisch vinden als dat, daar waar interactie is tussen baan en materieel, in die beleidsregel wordt vastgelegd.

De heer **Jetten** (D66):

Dank voor dit antwoord van de staatssecretaris. De motie die ik overwoog, hoef ik nu niet meer in te dienen.

De **voorzitter**:

Kijk, dat is mooi.

De heer **Laçin** (SP):

Dat ben ik nog niet helemaal met de heer Jetten eens. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld, maar we zijn op de goede weg. ProRail wordt, als het om materieel en baan gaat, om advies gevraagd. Ik proef wel dat dat altijd gaat gebeuren, maar ik wil wel echt de bevestiging dat het altijd gaat gebeuren. Nu is wettelijk geregeld dat het moet, maar straks wordt het een optie. Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat dat altijd zal gebeuren. De motie van de heer Jetten is dan misschien niet nodig, maar zou een amendement hierop de staatssecretaris helpen om dit echt te waarborgen? En is die beleidsregel waar de staatssecretaris het over heeft dwingend? Is dat het beleid dat we altijd gaan uitvoeren, ondanks die Europese verordening? Ik ben even zoekend.

De **voorzitter**:

De staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk niet dat je dit in een amendement moet neerleggen. We gaan in overleg met de ILT die samenwerking goed borgen en op een goede manier vormgeven. De ILT gaat dat dan uitwerken in een beleidsregel. In die beleidsregel wordt inderdaad expliciet gemaakt in welke situaties de ILT ProRail om advies vraagt. Daarmee weet je wanneer er interactie is tussen baan en materieel. Het is natuurlijk heel logisch dat dat gebeurt. Dat moet dus in die beleidsregel terugkomen. We gaan die samenwerkingsafspraken met ProRail en de ILT zorgvuldig vormgeven.

De heer **Laçin** (SP):

Laatste vraag op dit punt, voorzitter. Krijgen wij als Kamer die beleidsregel te zien voordat het allemaal klaar is?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik weet niet precies hoe dat normaal gesproken gaat met beleidsregels. Ik wil dat best even checken, want ik snap op zich de vraag wel. En we kennen allemaal de historie

van de Fyra. We willen zeker weten dat het goed geregeld is; niet overbodig, maar wel goed geregeld.

De voorzitter:

Een nieuw punt van mevrouw Kröger?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja, over de ILT, en aansluitend bij de opmerking dat we allemaal de geschiedenis van de Fyra kennen. Ik begrijp dat er een verschuiving is in taken van de ILT. Ik lees niet, ook niet in het verslag dat we kregen, dat dit betekent dat de ILT minder taken krijgt. Het is een verschuiving van taken. Ik maak me toch wel erge zorgen, juist vanwege die risicogerichte aanpak van de ILT en het feit dat we op zo veel dossiers binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zorgen hebben over of de ILT wel de capaciteit heeft om al haar werk goed te doen. Hoe ziet de staatssecretaris dat de ILT deze taak kan gaan uitvoeren met de middelen die ze nu heeft?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat is een algemeen punt waar mevrouw Kröger en overigens ook anderen vaak naar hebben gevraagd. De minister en ik hebben gezegd dat we een gesprek zullen voeren met de ILT over de vraag of zij echt die knelling ervaren. Daar hebben we u ook recent een brief over gestuurd, dus dat punt is denk ik in zijn algemeenheid beantwoord. De omvang van het takenpakket van de ILT wordt wel kleiner, want de ERA gaat de internationale vergunningsaanvragen beoordelen. Dat scheelt dus misschien weer iets in de capaciteitsvraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik begrijp dat er capaciteit bij moet op handhaving en toezicht. Maar op het punt of er genoeg capaciteit is en de brief die gestuurd is: het gaat erom dat de ILT nu werkt met een risicogerichte aanpak, terwijl dit eigenlijk vraagt om consequent handhaven en niet zozeer om een risicogerichte aanpak. Op elk treintoestel moet die handhaving plaatsvinden. Hoe past dat binnen een risicogerichte aanpak? Betekent dit niet, als de capaciteit van de ILT gelijk blijft, dat op andere terreinen van de ILT dan toch gaten gaan vallen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Die ILT besteedde ook hiervoor veel capaciteit aan dit dossier en de taken van de ILT worden kleiner, doordat ze de internationale vergunningsaanvragen niet meer hoeven te doen. Het punt van de risicogerichte aanpak is onderdeel van een bredere cultuurverandering binnen de ILT die onder andere in gang is gezet naar aanleiding van de conclusies van de Fyra. De ILT is dus heel goed in staat om die taken die zij uit moet voeren, uit te voeren. De minister en ik hebben gezegd dat we bij de ILT een vinger aan de pols houden. Als we echt de indruk hebben dat er knelpunten ontstaan, dan zal dat gemeld worden en dan hebben we daar weer een discussie over met elkaar.

De voorzitter:

Zijn wij dan nu toegekomen aan de laatste paar vragen onder het blokje divers?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, voorzitter. Dan zijn we bij de capaciteitsverdeling; een vraag van de heer Jetten. Het Besluit capaciteitsverdeling is recent geëvalueerd. Ik heb uw Kamer hierover vorige week geïnformeerd. Die brief is dus net gestuurd. Daar spreken we binnenkort ook over. Volgens mij was dat de vraag van de heer Jetten. Ik kan er nog heel veel meer over vertellen, maar dan gaan we weer een heel ander debat met elkaar voeren. Dat gaan we toch doen binnenkort, maar dan op basis van die brief.

Dan had de heer Jetten nog een vraag over de onpartijdigheid van NedTrain als dochter van de NS. In hoeverre is onpartijdigheid gewaarborgd? ProRail is ook op dit moment verantwoordelijk voor de treindienstleiding op emplacementen. NedTrain voert deze taken op dit moment niet uit als dochter van de NS, maar namens ProRail. Deze situatie wordt aangepast. Bij inwerkingtreding van dit wetsvoorstel dient ProRail de treindienstleidingstaak op emplacementen zelfstandig uit te voeren.

Er was nog één vraag van mevrouw Kröger over ERTMS. Houden we de vaart erin? Zeker doen we dat. Vaart én zorgvuldigheid, zeg ik daarbij, want dit is natuurlijk een heel groot project dat heel lang gaat duren en dat vele onzekerheden kent. We moeten het dus ook zorgvuldig doen met elkaar en de borging van alle stappen die we nemen in al die onzekerheid waar we gewoon mee te maken hebben, steeds goed doen. Maar het Vierde Spoorwegpakket betekent geen versnelling of vertraging in de uitrol van ERTMS. Wat verandert is dat de ERA gaat beoordelen of de ERTMS-baanuitrusting voldoet aan alle regels. De ERA doet dit voordat wordt aanbesteed. De vraag die ERA stelt, is of dit interoperabel is. Dat is natuurlijk de essentie van het hele ERTMS. Dat vind ik positief, want hiermee wordt zekergesteld dat ERTMS-treinen later ook op de infrastructuur kunnen rijden en dat ook over de grens rijden makkelijker wordt.

Voorzitter, dat was de laatste vraag.

De voorzitter:

Kan de staatssecretaris nu al reageren op de drie ingediende amendementen? Of doet ze dat liever in tweede termijn?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dat doe ik liever in tweede termijn, voorzitter.

De voorzitter:

Oké. Dan gaan we over naar de tweede termijn van de Kamer. De heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, ik zag uw vragende blik: alsjeblieft niet. Maar we gaan het wel doen. Het is even niet anders.

Ik kom nog even terug op een vraag die ik in eerste termijn had gesteld over de combinatie van het "aanbesteden, tenzij", waarbij nog even benoemd werd of de complexiteit van het net wellicht te maken kon hebben met de exploitatie

3 oktober 2018

die daarop plaatsvond. Kennelijk ontstond juist daardoor de complexiteit.

Dan de rol van de ACM. Ik zou toch iedere keer willen toetsen op het zwaarwegende advies. In ieder geval het woord zwaarwegend moet daarin genoemd worden, zodat we weten dat we dat heel belangrijk vinden. Ik ben er overigens blij mee dat de staatssecretaris ook inging op mijn voorstel voor de precontractuele fase. Ze heeft toegezegd dat ze daar een bepaalde vorm in volgt en dat ze daarop terugkomt. Ik heb het ook nadrukkelijk genoemd in relatie tot de KPI's, de kritische prestatie-indicatoren, om juist op een andere wijze naar de vorm van aanbesteding te kijken.

Tot zover, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Het woord is aan mevrouw Kröger.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. We hebben een hoop gewisseld. Toch hebben we nog steeds wel zorgen over de ILT. Ik denk dat dat een punt van zorg blijft in het hele dossier van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook specifiek in dit dossier. Daarom dien ik toch een motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de rol van de ILT op het spoordossier ingrijpend gaat veranderen;

overwegende dat deze nieuwe rol nu niet zonder meer kan worden toegevoegd aan het takenpakket van de ILT en dat de ILT extra mensen, middelen en bevoegdheden nodig heeft om hier goed invulling aan te kunnen geven;

verzoekt de regering om er zorg voor te dragen dat de ILT ruim van tevoren voldoende is toegerust op haar nieuwe taak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (34914).

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik voorspel ongeveer dat de staatssecretaris gaat zeggen dat er geen nieuwe extra mensen, middelen en bevoegdheden nodig zijn. Daar zou ik dan heel graag meer informatie over krijgen, specifiek over de vraag wat er bij de ILT hierin verandert.

We zijn nogal wat heen en weer gegaan over het verschil tussen "onderhands gunnen, mits" of "aanbesteden, tenzij".

Ik denk toch dat daar echt wel de essentie van het debat zit. De staatssecretaris heeft vast gelijk dat dat een discussie is die de afgelopen jaren is gevoerd in de onderhandelingen in Europa over het Vierde Spoorwegpakket. Maar het gaat ook om de vraag hoe wij dat hier gaan invullen en of wij dat "onderhands gunnen, mits" met elkaar eigenlijk toch beschouwen als iets wat goed is voor het Nederlandse spoor- en hoofrailnet.

Ik hoor heel vaak zeggen dat de reiziger op één staat. Dat vind ik uiteraard ongelofelijk belangrijk, maar ik vind dat er toch echt onvoldoende aandacht is voor de hele discussie over de vraag wat aanbesteden heeft betekend voor de aanbestedingsvoorwaarden en de sociale veiligheid. Ik zou heel graag van de staatssecretaris horen hoe zij de vragen beantwoordt die ik de heer Jetten stelde. Hoe borgen we de sociale aspecten en voorkomen we de uitwassen van het aanbesteden, die we de afgelopen jaren toch hebben gezien? We hebben net Ryanair gehad dat, op het moment dat er om een cao gevraagd wordt, gewoon zegt: dan heffen we een vestiging op. Hoe zorgen we ervoor dat dat in de toekomst op railgebied niet net zo gaat? Ik weet niet of dat iets is wat onderdeel zou moeten zijn van die economische afweging, maar dat is eigenlijk mijn uitdrukkelijke vraag aan de staatssecretaris.

Tot slot nog een motie over ERTMS, omdat ik daar toch wel zorgen over heb. De staatssecretaris zegt dat de intentie van het Vierde Spoorwegpakket is om dat makkelijker te maken, maar er verandert wel een hoop, want de status van ProRail gaat veranderen en ondertussen wordt het Vierde Spoorwegpakket geïmplementeerd. Parallel daaraan doen we een heel spannend en groot project, en dan wil je echt goed in het vizier hebben dat daar geen vertraging in komt.

Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de invoering van ERTMS op het Nederlandse spoor van groot belang is voor de veiligheid en het verhogen van de treinfrequentie;

overwegende dat het project inmiddels is verstraagd;

overwegende dat ERTMS technische maatregelen aan zowel het vaste als het rollende materiaal vereist, vereist dit ook inzet van alle huidige en potentieel nieuwe vervoerders en van de infrastructuurbeheerder;

verzoekt de regering om samen met ProRail en de vervoerders in kaart te brengen welke nieuwe risico's zouden kunnen ontstaan voor de ERTMS-agenda en deze risico's te mitigeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (34914).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Daarnaast zou ik dus nog heel graag een reactie krijgen op het potentiële amendement over de verandering van het woord "of" in "en".

De voorzitter:

Dat had de staatssecretaris al toegezegd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

De heer Amhaouch.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Allereerst wil ik de staatssecretaris danken voor de antwoorden op de vragen over deze nieuwe wet/verordening. We hopen inderdaad dat wij worden meegenomen in de komende tijd, voordat we definitieve keuzes gaan maken, zeker in het aanbesteden van de concessies. Ik heb twee moties, en nog twee vragen die ik in eerste instantie niet beantwoord heb gekregen.

Eerst kom ik met de motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat buurlanden op verschillende manieren invulling geven aan de door het Europees Parlement en de Raad vastgestelde verordeningen met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor;

overwegende dat daardoor vooralsnog geen sprake is van een gelijk speelveld en gelijke concurrentiemogelijkheden;

overwegende dat het niet in het belang van de reiziger is als Nederland buitenlandse concurrentie toelaat terwijl buurlanden dat niet doen;

verzoekt de regering om in beeld te brengen hoe de implementatie van de door het Europees Parlement en de Raad vastgestelde verordeningen met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands personenvervoer per spoor in België, Duitsland, het VK en Frankrijk plaatsvindt;

verzoekt de regering voorts om dat beeld naast de voorgestane implementatie in Nederland te leggen en dat aan de Kamer te melden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (34914).

De voorzitter:

Voordat u verdergaat, heeft de heer Van Aalst nog een vraag voor u.

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

Ik heb even een vraag. Ik heb de motie voorbij zien komen van de heer Amhaouch van het CDA. Stel dat die motie wordt aangenomen, wat betekent dat dan voor de verordening, de wet die nu voorligt? Uw vraag is immers eigenlijk: als al die andere landen zich niet aan die wet houden, waarom zouden we dat als Nederland wel doen? Wat stelt u nu voor dat we met die wet gaan doen? Want als we die aannemen, dan heeft die motie niet zo veel nut meer.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De wet is de wet, maar er zit altijd een eigen interpretatie aan, ook aan die wet. Dat hebben we ook net gezegd. Wij willen ons eigen beleid nog voor een deel medebepalen, natuurlijk binnen de kaders van de Europese wet, maar we willen niet vooroplopen. We zijn gekke henkie niet, zou ik zeggen. Ik hoop dat de heer Van Aalst dat met mij eens is.

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

Daar zijn we het zeker mee eens. Wij willen helemaal geen Brusselse bemoeienis, dat is weer wat anders, maar we moeten ook zeker niet vooroplopen met dit soort geneuzel. Als wij nu vaststellen dat wij wel vooroplopen, betekent uw motie dan dat wij die wet gewoon niet doorvoeren? Want dat vraagt u eigenlijk in uw motie. U wilt niet gekke henkie zijn. Als wij nu wel gekke henkie zijn, wat doet u dan met die wet?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Er is een verschil tussen vooroplopen en gekke henkie zijn. Wij lopen nu al voorop, als je kijkt naar de opsplitsing tussen enerzijds het beheer, ProRail, en anderzijds de NS en andere spelers. Ik denk dat dat vooroplopen is in de positieve zin des woords. Maar als we zien dat de implementatie in andere landen gefrustreerd wordt, dan zullen wij daar in de Kamer een debat over voeren. Daarom wil ik daar deze informatie graag bij gebruiken.

Voorzitter. Ik ga door naar mijn tweede motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het wenselijk is dat de prestaties en de kwaliteit van spoor zich nationaal en internationaal jaar op jaar blijven verbeteren waarbij de reiziger centraal staat;

3 oktober 2018

overwegende dat langlopende concessies ook tussentijds zouden moeten leiden tot betere prestaties;

verzoekt de regering om in samenspraak met de medeoverheden en kennisinstellingen verschillende opties te onderzoeken waarmee gedurende de looptijd van een concessie gestuurd kan worden op het continu verbeteren van de kwaliteit van de prestaties en dat te borgen in de vast te stellen concessies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (34914).

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Dan heb ik nog twee vragen. Ik was mijn eerste termijn begonnen door de staatssecretaris de ruimte te geven om haar visie te delen op het toekomstige spoor in Nederland, zowel intern als grensoverschrijdend. Ik weet niet of de staatssecretaris die met de Kamer wil delen. Ze krijgt nog een keer de gelegenheid om dat met ons te doen, en om natuurlijk te vertellen hoe die Europese wet daarbij past.

We hebben ook geen antwoord gekregen op de vraag over de aanbevelingen van het Fyrapport. Dan heb ik het over artikel 2 en 3. Het gaat voornamelijk over de besluitvorming van het kabinet over de inrichting van het spoor. Dan heb ik het dus niet over de technische zaken, maar over de marktbenadering. Daarover staan er een heel aantal aanbevelingen in. Er staat ook in het Fyrapport dat die in 2018 zouden komen. Kunnen we die dit jaar verwachten? Zo niet, wanneer dan wel?

De voorzitter:

Dank. De heer Van Aalst.

□

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik ga het kort houden. Ik heb zo meteen nog twee vragen. Ik wil namens de PVV in ieder geval vaststellen dat we wat betreft de wet die nu voorligt eigenlijk geen enkel voordeel zien voor de reiziger. Voor dingen verbeteren en de reiziger op één zetten hebben we Europa niet nodig; dat kunnen we hier prima zelf. Nu wordt Europa erbij betrokken en wordt er een wet voorgelegd waarin we eigenlijk geen mogelijkheden hebben tot amendementen. Ik zie allerlei amendementen voorbijkomen, maar het is maar de vraag of het mogelijk is om dingen aan te passen in die wet. Wij zien geen enkele noodzaak om ons door Brussel wat op te laten leggen.

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen. Ik had een vraag gesteld over de kruissubsidiëring. Ik heb nog niet het gevoel dat ik daar helemaal een antwoord op heb gehad. Er ligt nu ook een amendement. Dat zal de staatssecretaris zo meteen ongetwijfeld van een antwoord voorzien, dus misschien kan ze dan ook nog even terugkomen op die kruissubsidiëring en hoe we daarmee om moeten gaan om toch een

gelijk speelveld te creëren. Ik had ook een vraag over het gunnen van delen van bijvoorbeeld het hoofdrailnetwerk. Ook daarover ligt er een amendement van de heer Ziengs. Hoe liggen die mogelijkheden? Kunnen wij delen van het hoofdrailnetwerk opnieuw in een andere concessie gunnen als dat beter uitpakt voor de reiziger? De Valleilijn kwam al voorbij. Wat zijn daarin de mogelijkheden? Ik hoor graag nog van de staatssecretaris hoe dat precies zit.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Dan is het woord aan de heer Laçin.

□

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Op een aantal punten die we hebben aangestipt in het debat — ProRail, ILT, het gescheiden houden van de rollen van ACM en ook de inhoud van die economische evenwichtstoets die straks cherrypicking moet voorkomen — hebben we heel wat gewisseld en ook heel wat toezeggingen gehad van de staatssecretaris. Die beleidsregel over de rol van ProRail krijgen wij nog te zien. De ILT blijft in charge als het gaat om het Nederlandse deel van het spoor. Dat stemt ons tevreden. De SP vindt alleen nog steeds dat de bemoeizucht vanuit Europa over het inrichten van ons spoor onnodig is. Dat kunnen wij zelf. Die discussie voeren wij hier. We hebben bijvoorbeeld het rapport Kiezen voor een goed spoor. We hebben straks een tussentijdse evaluatie. De discussie daarover wil graag ook hier voeren, met alle partijen en alle ideeën die hier in dit parlement spelen.

Dat gezegd hebbende heb ik ook een punt gemaakt van de KPI's die we stellen en de externe factoren die daar een rol in spelen. Ik heb de staatssecretaris gehoord toen zij zei dat externe factoren altijd worden meegenomen in het beoordelen van de prestaties van een vervoerder. Maar om dat te bekrachtigen wil ik daar toch een motie over indienen en graag het oordeel van de staatssecretaris daarover horen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat na de invoering van het vierde spoorwegpakket een voorwaarde voor onderhandse gunning is dat er steeds een kwaliteitsverbetering moet plaatsvinden ten opzichte van het vorige contract;

constaterende dat kwaliteitsverbetering niet alleen van de inspanningen van de vervoerder afhangt, maar ook van externe factoren;

overwegende dat externe factoren een reden kunnen zijn om niet tot een kwaliteitsverbetering te komen;

verzoekt de regering om te garanderen dat de invloed van externe factoren op de kwaliteitsverbetering nooit de reden kan zijn voor het niet onderhands gunnen van een concessie,

3 oktober 2018

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (34914).

De heer Laçin (SP):

Om af te sluiten zou ik graag aan de staatssecretaris willen vragen of zij in haar beantwoording in tweede termijn ons meer mee kan nemen in de tijd. Zou zij een tijdpad willen schetsen voor het aantal toezeggingen over de ProRail-beleidsregel, de ACM en het economische evenwicht? Wanneer kunnen we die verwachten? Voordat we definitief keuzes gaan maken, wil ik dat we ons hierover nog kunnen uitspreken.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank.

Dan is tot slot het woord aan de heer Jetten.



De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de uitgebreide beantwoording. Het was af en toe een wat technisch debat, maar dat krijg je met dit soort implementatiewetgeving. Ik ben blij dat de staatssecretaris veel vragen heeft kunnen beantwoorden en ook veel zorgen heeft kunnen wegnemen.

Ik ben ook eigenlijk wel blij dat we uiteindelijk een best genuanceerd debat hadden over de toegevoegde waarde van marktwerking in de Nederlandse spoorsector, want we willen volgens mij allemaal hier in de Kamer dat de reiziger op één, twee en drie staat en dat we de komend tien à vijftien jaar in Nederland een nieuwe kwaliteitssprong maken, zodat reizigers een comfortabele, betaalbare en snelle deurtot-deurreis hebben. Ik heb vanavond tussen de regels door gehoord dat we allemaal wel snappen dat die regionale concessies, het toelaten van een aantal andere partijen op de spoormarkt, ertoe hebben geleid dat we in de regio een beter treinproduct hebben. Ik heb ook gehoord dat veel fracties nog altijd mogelijkheden zien om op de randen van het hoofdrailnet en die regionale concessies te kijken hoe je dat verder kan optimaliseren.

Ik heb ook in eerste termijn aangegeven dat D66 genuanceerd staat ten opzichte van de toekomst van het hoofdrailnet, omdat we zien dat NS de prestaties sterk heeft verbeterd de afgelopen jaren. We kunnen ons voorstellen dat we ook na deze concessie NS die rol op het hoofdrailnet laten vervullen. We hebben daar een aantal randvoorwaarden aan gekoppeld voor continue prestatieverbetering en een eerlijk speelveld. Ik ben tevreden gesteld door de beantwoording van de staatssecretaris dat zij dat meeneemt bij de midterm review en de voorbereiding richting de nieuwe vervoersconcessie.

De heer Laçin (SP):

Volgens mij hebben wij hier geen genuanceerd debat gehad over marktwerking op het spoor. Volgens mij hebben wij een debat gehad over wat in Brussel gebeurt en wat over ons heen wordt gestort. Ik ben ook blij met de antwoorden van de staatssecretaris, alhoewel ik nog wel wat dingen verwacht. Maar ik wilde even rechtzetten dat dit debat over marktwerking op het spoor ging en dat dat dan een genuanceerd debat zou zijn. We zijn wel nader tot elkaar gekomen, maar op andere onderwerpen volgens mij.

De voorzitter:

Dank. Mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ook ik ga reageren op deze knuppel in het hoenderhok. De heer Jetten geeft aan dat hij wil dat de reiziger op één, twee en drie staat. Volgens mij zijn er nog partijen die echt twijfels hebben over hoe de aanbestedingen nu uitpakken en die dat daarom ook eerst echt goed onderzocht willen hebben voordat we verdere discussies hebben over wat het doet op het sociale vlak, met name voor de positie van werknemers en op het vlak van sociale veiligheid. Dat is een onderbelicht element. Door wel te zeggen dat de reiziger op één, twee en drie moet staan, maar dat niet te benoemen, wordt geen recht gedaan aan de discussie. Ik denk dat dat echt het cruciale vraagstuk wordt als we verder gaan kijken naar aanbestedingen.

De heer Jetten (D66):

Als je de reiziger op één, twee en drie zet, dan moet je die arbeidsvoorwaarden en de sociale veiligheid daar volledig in meenemen, want anders kom je niet tot een product voor de reizigers. Daar zijn we het helemaal mee eens. Ik zie toch echt wel die nuance in dit debat, want als je de spreekteksten zou uitprinten, ben je of volledig voor marktwerking of ben je er helemaal tegen. In de interruptiedebatten vanavond hebben we volgens mij gezien dat we allemaal snappen dat je met goede prikkels al die vervoersbedrijven tot betere prestaties voor de Nederlandse reiziger kan verleiden en dat vind ik winst vanavond.

Voorzitter, dan ga ik verder met mijn tweede termijn. Een aantal fracties heeft vragen gesteld over die open toegang en over de verbetering op die randen van de verschillende concessies. Ik snap en ik steun de staatssecretaris als zij zegt: we gaan op het hoofdrailnet niet aan cherrypicking doen. Ik benadruk dat D66 echt kansen ziet om die regionale concessies verder te verbeteren aan die randen. Ik kijk echt uit naar de uitwerking die de staatssecretaris geeft aan de afspraken die we daarover in het regeerakkoord hebben gemaakt.

Collega Ziengs was in al zijn enthousiasme zojuist vergeten een motie in te dienen. Als liberalen onder elkaar help je elkaar dan, dus ik zal die motie nu indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

3 oktober 2018

overwegende dat de Kamer enkel officieel geïnformeerd wordt wanneer het beleidsvoornemen van de concessieverlening is vastgelegd;

overwegende dat bij onderhandse gunning het proces van beleidsvoornemen tot daadwerkelijke besluitvorming een halfjaar tot een jaar vergt en dat bij aanbesteden het proces van beleidsvoornemen tot daadwerkelijke besluitvorming drie tot vier jaar kan duren;

overwegende dat de Kamer een transparante informatiestroom zou moeten krijgen over het gehele proces;

verzoekt de regering om de Kamer regelmatig, maar minimaal eens per drie maanden, te informeren over het proces tijdens de onderhandelingen over de concessies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Jetten en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (34914).

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de kant van de Kamer. De staatssecretaris heeft aangegeven tien minuutjes nodig te hebben om haar antwoord voor te bereiden. Ik schors de vergadering voor tien minuten.

De vergadering wordt van 23.17 uur tot 23.29 uur geschorst.

De voorzitter:

Aan het woord is de staatssecretaris.



Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik dank de leden hartelijk voor hun vragen en opmerkingen in de tweede termijn. Ik zal proberen ze snel te beantwoorden.

De heer Ziengs had een vraag over de complexiteit van het net. Die had hij volgens mij al in de eerste termijn gesteld. Wat maakt een netwerk complex? Zijn dat exploitatie-eisen? Je kunt het natuurlijk heel complex maken door de manier waarop je exploitatie-eisen stelt, in extremis, maar complexiteit wordt vooral bepaald door de structuur van het netwerk, de samenhang tussen verschillende lijnen, de geografische kenmerken, de bezettingsgraad en/of het intensieve gebruik van het netwerk. Er is dus wel enigszins een link met exploitatie-eisen, maar het zijn vooral die andere factoren.

De heer Ziengs had ook nog een vraag over de rol van de ACM. Hij vroeg of het advies daarvan zwaarwegend was. Ik zou de ACM niet om een advies durven vragen zonder dat zwaarwegend te laten zijn, dus daar zullen we inderdaad gewicht aan toekennen. Ook op het punt van de precontractuele fase zijn de heer Ziengs en ik het eens, denk ik.

Ik ga naar mevrouw Kröger, die een motie over de ILT heeft. Als mevrouw Kröger bereid is om de tweede overweging te schrappen, laat ik het oordeel aan de Kamer. De tweede

overweging loopt wat mij betreft namelijk vooruit. Ik vind het belangrijk dat de ILT ruim van tevoren voldoende toegerust is op haar taak, dus het oordeel over dat punt van mevrouw Kröger laat ik graag over aan de Kamer. Ik ben het ermee eens dat dit van belang is.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben bereid tot die wijziging.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Over de motie op stuk nr. 12 laat ik het oordeel aan de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 12 krijgt in gewijzigde vorm "oordeel Kamer".

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De motie op stuk nr. 13. Als ik het verzoek zo mag interpreteren dat ik via de reguliere voortgangsrapportages hier aandacht aan besteed, kan ik ook het oordeel over deze motie overlaten aan de Kamer. Het is natuurlijk altijd van belang om risico's te blijven inschatten, juist in zo'n groot en langdurig project. We zullen steeds goed moeten nagaan of er factoren zijn die van invloed kunnen zijn. We moeten ook hiernaar kijken, dus ik neem dat mee in de voortgangsrapportage. Ik zie mevrouw Kröger knikken, dus ik laat het oordeel over aan de Kamer.

Er was nog een vraag over sociale aspecten. In de onderzoeksoepzet komen we terug op de aspecten waar we lering uit zeggen te willen trekken alvorens het nemen van de beslissing over de toekomstige ordening op het spoor. Ze zitten daar dus in.

Mevrouw Kröger had nog de vraag of in artikel 26k "of" ook "en" zou mogen worden. Artikel 26k gaat over de voertuigvergunning. Dat stelt: "Het is verboden een spoorvoertuig, voor gebruik op de hoofdspoor-weginfrastructuur of een gedeelte daarvan, in de handel te brengen waarvoor geen voertuigvergunning is verleend door het Europees Spoorwegbureau of onze minister." Als we daar "en" van zouden maken, zou dat betekenen dat onze minister ook voor het in de handel brengen in Italië toestemming zou moeten geven. Dat kan niet. Helaas is het antwoord op de vraag of het ook "en" kan worden nee.

Dan gaan we naar meneer Amhaouch. Hij vroeg mij in zijn derde vraag om mijn visie op het spoor. Daar had ik natuurlijk mee moeten beginnen. Mijn visie op het spoor is: de reiziger op één. Zowel de inrichting van de markt als van onze techniek moet daar steeds op gericht zijn. Dat is mijn visie op het spoor. Zodra we de discussie gaan hebben over de marktordening in Nederland ga ik die daaraan toetsen, dus aan de vraag wat in het belang van de reiziger is en hoe we het zo inrichten dat het belang van de reiziger op één staat in plaats van een voorkeur voor of een afkeer van een bepaalde vorm van marktwerking. De reiziger mag erop rekenen dat zijn belang voorgaat. Dat is mijn visie op de toekomst van het spoor in Nederland.

De heer Amhaouch vroeg ook nog naar een aantal rapporten die voortvloeien uit de aanbevelingen 2 en 3 van de

3 oktober 2018

Fyra. Alle rapporten die we nodig hebben, dus deze met de scenario's, waar de heer Amhaouch op doelt, maar ook allerlei andere rapporten waarover we met elkaar hebben gezegd dat we de informatie daaruit van belang vinden voor de in 2020 te maken afwegingen, komen uiterlijk eind 2019, begin 2020 naar de Kamer. Dan hebben we al die informatie op tijd om samen goed die afweging te kunnen maken.

Dan vroeg de heer Amhaouch in zijn motie op stuk nr. 14 eigenlijk om informatie over de manier waarop andere landen dat nu implementeren. Gezien de implementatietermijn kunnen we niet wachten, maar het is wel belangrijk om ook inzage te hebben in hoe andere landen het doen. Als ik het als zo'n informatievraag kan interpreteren, dan laat ik het oordeel over aan de Kamer. En ik zie dat meneer Amhaouch knikt.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 14 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter, het is een goede dag vandaag! De motie van de heer Amhaouch op stuk nr. 15 verzoekt om in samenspraak met medeoverheden en kennisinstellingen opties te onderzoeken om gedurende de looptijd van de concessie voortdurend te sturen op het verbeteren van de kwaliteit en dat te borgen. Dat ben ik absoluut van plan, maar ik zou dit wel ook met de NS en ProRail willen bespreken. Misschien zou de heer Amhaouch nog willen overwegen om dat toe te voegen. Dan is de motie ook compleet over de partijen waar het over gaat, maar ik kan hem garanderen dat ik het natuurlijk gewoon ga doen, ook als hij het niet toevoegt. Ik kan de motie dan ook aan het oordeel van de Kamer laten.

Voorzitter. Dan kom ik bij meneer Van Aalst. Hij had nog een punt over de kruissubsidiëring. Daar kom ik zo meteen nog op terug bij een amendement van de heer Ziengs, want die amendementen doe ik even als laatste.

Meneer Laçin heeft een motie op stuk nr. 16 ingediend die de regering vraagt te garanderen dat de invloed van externe factoren nooit de reden kan zijn voor het niet onderhands gunnen. Voorzitter, ik kan 'm twee kanten op interpreteren. Als de heer Laçin zegt dat externe factoren betekenen dat er geen kwaliteitsverbetering kan zijn, dan kan ik die garantie niet afgeven. Maar volgens mij kan ik de motie van de heer Laçin ook zo lezen dat hij zegt dat de invloed van externe factoren niet dé reden mag zijn waarom je niet onderhands kunt gunnen. Ik heb al gezegd dat we externe factoren altijd meewegen en dat die situatie zich dus niet zal voordoen. Ik zou dus ook kunnen zeggen dat de motie in die zin overbodig is, maar goed ... Eigenlijk moet ik in alle twee de gevallen de motie ontraden. Het spijt me, meneer Laçin, want ik was van plan om er positief naar te kijken.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 16 wordt ontraden.

De heer Laçin (SP):

Daar gaan we nog effe een debat over voeren!

Het gaat mij voornamelijk om het tweede, namelijk dat de afspraken die worden gemaakt met de vervoerders, leidend zijn. Externe factoren zullen daar altijd een rol in spelen, maar ze mogen niet dé reden zijn om bijvoorbeeld niet onderhands te gunnen. Ik hoor dat we op één lijn zitten en ik zou de minister dus willen vragen om haar oordeel te heroverwegen. Volgens mij willen we hetzelfde.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We hebben een goede avond. We verstaan er hetzelfde onder, namelijk dat externe factoren niet dé reden mogen zijn om niet over te kunnen gaan tot onderhandse gunning. We weten allebei en we hebben ook een understanding dat we externe factoren niet ongelimiteerd kunnen oprekken als reden om te zeggen: daarom kan ik geen prestatieverbetering realiseren. Als we elkaar zo begrijpen — ik zie de heer Laçin knikken — dan laat ik ook deze motie over aan het oordeel van de Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 16 krijgt oordeel Kamer onder in achtneming van datgene wat net gewisseld is.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De heer Jetten heeft gevraagd of de staatssecretaris een beeld kan geven van de wijze waarop de ACM een rol krijgt bij het wetsvoorstel voor zbo. Het lijkt mij passend om dat te doen bij de modernisering van de Spoorwegwet. Ik ga bekijken of dat al kan bij de zbo-wet.

De heer Jetten heeft een motie, medeondertekend door de heer Ziengs, ingediend op stuk nr. 17 over een heel belangrijk punt, namelijk hoe we in dat langdurige, belangrijke en complexe proces van een concessieverlening de informatiestromen tussen de Kamer en het kabinet zo kunnen organiseren dat de Kamer op een goede manier wordt meegenomen. Ik kan me herinneren dat de Kamer bij de vorige concessie een rapporteur heeft aangesteld. Ik zou me kunnen voorstellen dat we met die rapporteur afspraken maken over hoe we de informatiestromen laten lopen. In het belang van de onderhandelingspositie van de Staat wil je sommige informatie niet meteen in het debat tot in detail uitspellen, maar ik vind het wel belangrijk dat de Kamer goed geïnformeerd is. Ik zou daarom eigenlijk willen voorstellen dat de heren Jetten en Ziengs hun motie in die zin iets wijzigen of dat ze de motie even aanhouden om die zo te formuleren dat we gaan naar informatieafspraken met de Kamer over hoe we de Kamer goed meenemen in de periode waar de motie betrekking op heeft.

De voorzitter:

De heer Jetten en de heer Ziengs hebben overleg gehad.

De heer Jetten (D66):

Ja, voorzitter, goed overleg tussen de twee indieners. Wij zullen de motie wijzigen en later in gewijzigde vorm laten rondsturen. Dat zal in de lijn zijn van het antwoord van de staatssecretaris.

3 oktober 2018

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 17 wordt gewijzigd. Daarmee krijgt ze oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter, ik moet altijd de wijziging eerst even zien, maar ik ga er helemaal van uit dat het een wijziging is waarmee we kunnen instemmen. Dan zal ik dat ook laten weten. Maar ik ga ervan uit dat het een "oordeel Kamer" kan worden.

De voorzitter:

Dan zijn er nog drie amendementen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er zijn nog amendementen, absoluut. Ik heb amendementen op de stukken nrs. 10, 11 en 9. Laat ik maar beginnen met het amendement op stuk nr. 9, dat gaat over de boekhoudkundige scheiding. Ik heb de ACM gevraagd een update uit te voeren van de quickscan voor de spoormarkt. Dat was namelijk het verzoek van de heer Ziengs, die daarover een motie heeft ingediend. Deze motie had ook betrekking op het punt van de heer Van Aalst. Ik verwacht de resultaten in het voorjaar van 2019. Dat was inderdaad eerst eerder voorzien, volgens mij, maar men heeft laten weten dat er meer tijd voor nodig is om die update uit te voeren. Dat hebben we ook aan de Kamer gemeld. Dit punt is overigens ook belangrijk om te bespreken met de aandeelhouder, omdat het voor een deel gaat over bedrijfsgevoelige gegevens. Maar het is dus eerst wachten op de door de heer Ziengs gevraagde quickscan, die begin 2019, voorjaar 2019, wordt opgeleverd. Daarmee moet ik het amendement zoals het er nu ligt, ontraden.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 9 wordt ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Dan komen we op het amendement op stuk nr. 10 over het vervroegen van open toegang voor het hoofdrailnet naar 2020. Daarover hebben de heer Ziengs en ik uitgebreid van gedachten gewisseld in dit debat. In lijn met wat we hebben gewisseld, moet ik dit amendement ontraden. Voor de nieuwe HRN-concessie kan geen beroep meer worden gedaan op de overgangsbepaling. Dan kunnen we ook weer opnieuw kiezen, maar nu kunnen we dat niet zonder meer doen. Dus ik ontraad dit amendement.

De voorzitter:

Het amendement op stuk nr. 10 wordt ontraden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Overigens hebben we ook gewisseld dat er wel degelijk mogelijkheden zijn om in de aankomende jaren de aansluiting van de regionale lijnen op het hoofdrailnet te verbeteren. Daar zijn we, ook als Kamer, actief met elkaar over in gesprek.

Voorzitter. Het was een goede dag voor de moties, maar niet voor de amendementen, want ook het laatste amende-

ment moet ik in deze vorm helaas ontraden. Een besluit tot concessieverlening wordt zorgvuldig voorbereid en ik zal, zoals ik al heb toegezegd, de ACM ook om advies vragen. Dat zal ik zeker zwaar laten meewegen. Maar als we nu de mogelijke rol van één partij in de wet gaan vastleggen, levert dat ook een nationale kop op. Zoals ik al gezegd heb, vind ik het belangrijk om de ACM om advies te vragen, en ik zal dat ook doen.

Dat waren, als ik het goed heb, de resterende vragen en amendementen.

De voorzitter:

Maar de heer Laçin heeft nog een vraag.

De heer Laçin (SP):

Ja, ik houd niet op vandaag. Ik had nog gevraagd om een tijdpad voor de beleidsregel en de ACM-evenwichtstoets.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nu had ik toch gehoopt dat ik ze allemaal netjes had goteerd, maar de heer Laçin heeft wel gelijk. Ik stel voor dat we dat even schriftelijk aan de Kamer melden. Dan heeft u gewoon netjes het overzicht wanneer een en ander met de Kamer kan worden gedeeld en hoeft u nu niet heel hard te gaan pennen.

De voorzitter:

Dank. Ik dank de staatssecretaris voor haar komst naar de Kamer.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Over deze moties en amendementen zal aanstaande dinsdag worden gestemd.