

Vergaderjaar 2018–2019

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 812

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 6 december 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 oktober 2018 inzake voortgang omvorming ProRail (Kamerstukken 25 268 en 29 984, nr. 172);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2018 inzake onderzoek mogelijkheden doortrekken Valleilijn (Kamerstuk 29 984, nr. 798);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2018 inzake quickscan mogelijke decentralisatie vier sprinterdiensten en besluitvorming Dordrecht–Brabant (Kamerstuk 29 984, nr. 797);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 20 november 2018 inzake onderzoekopzet effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer (Kamerstuk 23 645, nr. 682).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Middendorp
Griffier: Rijkers

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

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 10.02 uur.

De voorzitter:

Goedemorgen aan iedereen hier aanwezig of meekijkend op een andere plaats. Dat laatste gebeurt, zo heb ik begrepen. Ook goedemorgen aan de Staatssecretaris en de leden. De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat spreekt vandaag over de spoorordering. Ik bepaal de spreektijd op vier minuten. Iedereen heeft twee interrupties in tweeën. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Laten we maar gelijk de koe bij de horens vatten, want het wordt nog een lange dag vandaag.

De Staatssecretaris stelt voor om in 2020 de beslissing te nemen over het al dan niet decentraliseren van nieuwe spoorlijnen. Ze wil die eventuele decentralisaties gelijktijdig laten ingaan met het aflopen van de concessie op het hoofdrailnet in 2024. Dat is wat de PVV betreft jammer, want hiermee lopen we onnodige vertraging op. We hebben genoeg ervaring met decentralisaties om de knoop nu al door te hakken. Bijna iedere gedecentraliseerde lijn laat namelijk verbeteringen zien, bijvoorbeeld in prijs, service of punctualiteit. De betreffende spoorlijnen in Noord-Nederland zouden al in 2020 gedecentraliseerd kunnen worden. Voor Oost-Nederland kan het al in 2023. Hoe sneller we de regionale reizigers een betere treindienst kunnen aanbieden, hoe beter. Overigens betekent decentraliseren niet dat NS deze lijnen niet meer kan of mag rijden. Het betekent simpelweg dat er een aanbesteding komt, en de NS zou die simpelweg kunnen winnen. We moeten wel bedenken dat voor de NS veel van de regionale lijnen als verlieslatend worden aangemerkt. Bedrijfseconomisch gaat de NS er dus niet op achteruit. Bij de volgende aanbesteding maken ze opnieuw kans om de regionale concessie te winnen. Voorzitter. Is de Staatssecretaris bereid om de beslismomenten voor Noord- en Oost-Nederland uit elkaar te trekken, zodat we op korte termijn kunnen beslissen over decentralisaties in Noord-Nederland vanaf 2020 en over decentralisaties in Oost-Nederland vanaf 2023? Zo nee, waarom niet? Ik zie een vraag van mijn collega Laçin.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik heb een vraag aan de heer Van Aalst. Het klopt dat lijnen die eerder zijn gedecentraliseerd, verbeteringen laten zien, bijvoorbeeld door een frequentieverhoging, door meer treinen en meer aanbod. Maar ziet de PVV ook het risico in het feit dat de nu onderzochte lijnen veel meer raken aan het hoofdrailnetwerk en dat het daardoor veel moeilijker is om de prestaties van de eerder gedecentraliseerde lijnen te halen? Die stonden namelijk verder weg van het hoofdrailnetwerk. Zijn die wel een-op-een te vergelijken wat de PVV betreft?

De heer Van Aalst (PVV):

We gaan zo in zo'n aanbesteding zien of ze een-op-een te vergelijken zijn. Sterker nog, NS kan zo'n regionale lijn ook alsnog weer oppakken. We hebben een druk netwerk, maar alles wat de dienst voor de reiziger kan verbeteren, moeten we altijd onderzoeken en proberen. Volgens mij is mijn collega van de SP dat helemaal met mij eens.

De voorzitter:

Ik weet dat niet helemaal zeker, want ik zie de heer Laçin al op zijn knop drukken. Ik geef hem graag het woord om daarop verder te gaan.

De heer Laçin (SP):

Met de laatste opmerking ben ik het zeker eens. Het moet beter worden voor de reiziger. Maar dat haal ik niet uit de quickscan. Daarom heeft de Staatssecretaris ook duidelijk aangegeven dat ze verdergaat met onderzoek en dat ze pas na het einde van de huidige hoofdrailnetwerkconcessie wellicht wil overgaan tot decentralisatie. Ik vind dat een goede keuze. Voor mij hoeft die decentralisatie helemaal niet. We moeten wel goed kijken naar wat er nodig is. De reiziger moet centraal staan. De quickscan laat volgens mij zien dat het nog niet helder is of het beter wordt voor de reiziger. Is de PVV het met de SP eens dat we vooral de reiziger op één moeten zetten en dat we de juiste keuzes moeten maken, zonder voor te sorteren op aanbesteden of meer marktwerking?

De heer Van Aalst (PVV):

Natuurlijk staat ook voor de PVV de reiziger op één. Dat heb ik altijd gezegd. Wat het hoofdrailnetwerk betreft dragen wij NS een warm hart toe. Dat weet u ook van ons. In mijn vorige leven als Statenlid in Overijssel heb ik daar wat decentralisaties meegemaakt die wel degelijk positieve dingen hebben opgeleverd voor de reiziger, dus ik vind het eigenlijk wel heel positief om het wel te doen waar het kan en waar het wat oplevert voor de reiziger. Dat heeft niet per definitie te maken met alles aan de markt overlaten en alleen maar marktwerking, maar wel met het beschermen van NS en met het kiezen voor NS op ons hoofdrailnetwerk. Maar als we aan de randjes ervoor kunnen kiezen om onze reizigers een betere kwaliteit te leveren, moeten we dat zeker doen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Het is vandaag een revolutionaire dag. Als eerste een compliment aan de Staatssecretaris, want het is deze Staatssecretaris gelukt om alle vervoerders op één lijn te krijgen. Dat is best sensationeel. Het enige probleem is wel dat die lijn haaks staat op de visie van de Staatssecretaris.

Voorzitter. De omvorming van ProRail tot een zbo is een oplossing op zoek naar een probleem. Na jarenlang hard aan de weg getimmerd te hebben zijn de spoorvervoerders en ProRail eindelijk tot een vruchtbare samenwerking gekomen. Welke spoorpartij we ook bezoeken, ze zijn allemaal te spreken over de manier waarop nu het contact met ProRail verloopt. De NS noemt de samenwerking zelfs effectief. Een groter compliment kan ik me voor een spoorweginfrastructuurbeheerder niet bedenken. Dit overhoop gooien lijkt gekkenwerk. Wat hoopt de Staatssecretaris hiermee te bereiken? Wij zien het voorlopig nog niet. We kennen het antwoord van de Staatssecretaris dat zij het bestuur van ProRail beter aan wil kunnen sturen. Maar aangezien de NS een belangrijke staatsdeelneming is, wordt de overheid met de inlijving van ProRail wel erg belangrijk gemaakt. Wordt onze spoorsector één groot poppenspel waarbij de Staatssecretaris alle hoofdrolspelers gaat aansturen?

Voorzitter. De Staatssecretaris wil dat het zbo ProRail per 1 januari 2021 wordt ingesteld.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, ik zag een interruptie van de heer Van Dijk, die iets later binnenkwam, net na mevrouw Kröger, die ik natuurlijk ook nog welkom heet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Vertraagde treinen.

De **voorzitter**:

Ik geef even het woord aan de heer Van Dijk.

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

Die vertraagde trein was een uitzondering, maar hij was echt vertraagd. Ik werd vanmorgen ook wat opgeschrikt, maar ik heb misschien toch een iets ander beeld dan de heer Van Aalst. Is het niet ook – nu chargeer ik wellicht – een club van mannen op leeftijd, van verschillende organisaties, die het niet prettig vinden als er wat meer controle komt vanuit de overheid? Het gaat uiteindelijk over miljarden publiek geld, dat we toch een beetje in de hand willen hebben.

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

Ik snap deze opmerking van de heer Van Dijk van de PvdA wel, want het was natuurlijk zijn Staatssecretaris die dit in de vorige periode al heeft ingezet. Ik begrijp wel dat hij nog een poging doet om dit te verdedigen. Het heeft niks met oude grijze mannen te maken. Het heeft ermee te maken dat ongeveer de hele sector, inclusief personeel, zegt: jongens, waar zijn jullie in Den Haag nu in godsnaam aan begonnen?; dan hebben we er eindelijk een georganiseerde puinhoop van gemaakt en gaan jullie het weer op zijn kop zetten; wat is hier de bedoeling van? De PvdA kan hier toch niet blij van worden?

De **voorzitter**:

Ik zie dat dit nog niet helemaal tot tevredenheid is van de heer Van Dijk.

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

Ik heb alles goed gelezen en gehoord. Er wordt heel vaak gezegd dat het waarschijnlijk misgaat. Dan is de volgende vraag: waar gaat het dan precies mis? Maar dat weten ze dan niet. Laten we dat eens aan de Staatssecretaris vragen. Mijn beeld is toch echt dat bepaalde mensen er niet van houden dat wij vanuit Den Haag zeggen dat het publiek geld is en dat wij daar onze handen goed op willen hebben. Dan moeten we ook die beweging maken.

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

Zeker, u vindt ons aan onze zijde als u zegt dat we het geld van de belastingbetaler in de gaten moeten houden. Dat had u misschien in de afgelopen periode moeten doen, maar dat terzijde. Wij zitten er als PVV altijd bovenop en wij geloven er totaal niet in dat er wat gaat veranderen als er een zbo van gemaakt wordt. Als je erbovenop wilt zitten, had je dat in de vorige periode kunnen doen. Dat heeft de Staatssecretaris helaas af en toe achterwege gelaten. Het had wel gemoeten. Er waren alle mogelijkheden voor. Daar hebben we geen zbo voor nodig.

De **voorzitter**:

De heer Laçin maakt het punt van orde dat we even wachten totdat de bel zwijgt. Ik stel dat dan maar voor aan de leden. De heer Van Aalst is er ook

akkoord mee. We houden even een korte pauze. Dat gaat natuurlijk niet van zijn tijd af.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, of beantwoording.

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

Ik vervolg mijn beantwoording richting de collega van de PvdA. Hij zegt dat hij het probleem niet ziet en stelt voor te wachten op de antwoorden van de Staatssecretaris. Misschien heeft het te maken met de grootte van de fractie van de PvdA. Wij hebben het hier al vaker over gehad, maar misschien was hij daar niet bij aanwezig. Wij hebben die discussie al een paar keer gevoerd met de Staatssecretaris. Wij hebben met name de btw-problematiek gezien. Daar hebben we gewoon geen fatsoenlijk antwoord op. Sterker nog, in de procedurevergadering gisteren is er een brief over gevraagd, die er tot op heden niet is. Ik hoor nu dat er ergens wat onderweg is. Maar ook dat is weer veel te laat. We hebben geen zicht op hoe het zit met die btw-problematiek. Dat betekent dat de prijs voor de reiziger gewoon omhooggaat. Ik weet dat uw Staatssecretaris dit in de vorige periode ingezet heeft, maar vast niet met de intentie om de prijs van de kaartjes omhoog te krijgen.

De **voorzitter**:

Is de heer Van Dijk hier tevreden mee? Ik geloof van wel. Er wordt mij net ingefluisterd dat de brief waar het nu over gaat, inmiddels ter inzage ligt. Dat is dus nu, begrijp ik. Ik geef even het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik geef u even de laatste stand van zaken. Gisteren is er een verzoek gedaan in de procedurevergadering om op het punt van de btw inzage te krijgen. Ik heb daarover contact moeten hebben met de Europese Commissie. De Commissie heeft nu nog geen formele rol, dus het gaat om informeel contact. Op welke manier kun je dat dan openbaar maken? Dat is ons vanochtend gelukt. De brief, die we natuurlijk al hadden voorbereid, is net naar de Kamer gestuurd. De e-mail zelf wordt, omdat het een informele e-mail is, ter inzage gelegd voor de Kamerleden. Die brief over de btw-problematiek, waarin de Commissie aangeeft dat zij zich heel goed kan voorstellen waarom wij deze route kiezen, is inmiddels bij u geland. Daarnaast is de e-mail dus ter inzage gelegd.

De **voorzitter**:

Dank. Dat neemt niet weg dat de heer Van Dijk nog even wil reageren op de heer Van Aalst. Dat gaat niet over deze brief?

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

Nee. Wat mij betreft een punt van orde: wij waren gewoon bij het vorige overleg Spoorordering. We slaan helaas weleens wat over, omdat we alles moeten doen. Dat is een punt van orde. En ik heb met mijn vraag absoluut geen groep willen wegzetten. Dat moet ik ook nog even rechtzetten.

De **voorzitter**:

Waarvan akte.

De heer **Schonis** (D66):

Meneer Van Aalst, u heeft het over de grootte van de fractie, maar dan verwacht ik wel dat u uw stukken heel goed leest. Want volgens mij gaat het er bij de btw-problematiek juist om dat we het kaartje voor de reiziger

niet duurder maken. Daar zit volgens mij het probleem. Volgens mij is de Staatssecretaris er met alles op gericht om het treinkaartje voorlopig even duur te laten. Ik verbaas me dus over uw uitspraak van zojuist dat het allemaal duurder wordt voor de reiziger. Volgens mij klopt dat niet helemaal.

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

Punt één: dit kabinet verhoogt de btw. Punt twee: ik weet dat de Staatssecretaris daar van alles aan doet. Over de stukken goed lezen gesproken: in de korte schorsing heb ik al even snel de brief gelezen. Ik zie geen formeel akkoord. Ik heb het al even gauw gescreend en er staat nog steeds geen formeel akkoord in. Het lijkt dus misschien wel een oplossing, maar is het wel een oplossing? Volgens mij geeft dit nog steeds geen helderheid. Volgens mij komt dit ook uit de markt. Er is geen helderheid. Wat betekent dit allemaal? Gaat dit niet gewoon leiden tot een verhoging van de prijs van het treinkaartje? Ik ben ervan overtuigd dat dat het geval is en dat deze omvorming tot een zbo qua sturing totaal niets brengt voor ons als Kamerleden en voor de Staatssecretaris. Wij hebben alle sturing in handen. Wij kunnen zelf ingrijpen als wij dat willen. Alleen, wij moeten het willen. Dat was in de vorige periode ook het probleem. Wij wilden het uiteindelijk niet. Dat is heel wat anders.

De heer **Schonis** (D66):

Van btw naar sturing. Ik heb de brief nog niet gelezen, maar ik denk dat de Staatssecretaris die zo meteen zal toelichten. Wat sturing betreft: ik ken de PVV als de partij voor het asfalt. Vorige week tijdens het overleg over het MIRT heeft u de Minister ook aardig aan de tand gevoeld op sommige onderdelen. Als ProRail als zbo onder het ministerie wordt gebracht, kunt u, in dat geval, de Staatssecretaris beter aanspreken en beter aansturen op hoe het op het spoor gaat, net zoals u dat altijd doet voor het asfalt en de weg. Volgens mij zou de PVV hier dus juist heel blij mee moeten zijn. Maar ik begrijp dat de heer Van Aalst gisteren niet een cadeautje maar een wortel in zijn schoen heeft gevonden.

De **voorzitter**:

Daar ben ik ook wel benieuwd naar. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

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

Ik ben in ieder geval nog blij met die wortel. Ik denk dat er bij D66 heel veel zout in zat. Daar ga ik wel van uit. Dan heb ik het nog niet over wat er allemaal beloofd is en wat er nu niet nagekomen wordt in het regeerakkoord. De PVV wil natuurlijk geen verhoging van de prijs van die treinkaartjes. Je kunt ons wegzetten als asfaltpartij. Dat zijn we misschien ook wel. Vanochtend zat ik ook gewoon in het openbaar vervoer. Volgens mij heb ik in het debat over asfalt vorige week gezegd dat wij een asfaltpartij zijn, dat dit heel belangrijk is maar dat je ook zeker moet kijken welke reis op welk moment geschikt is voor iemand. Daar hoort ook het openbaar vervoer bij. Ook daar moet je in investeren. Ik heb u aangegeven dat wij het meermalen per jaar, ook vandaag weer, over het spoor hebben. Helaas hebben wij geen losse asfaltdebatten, los van het MIRT. Dat is jammer. Daarom had ik het vorige week over het asfalt en heb ik het vandaag over het spoor. Ik blijf erbij dat we hiermee niets winnen voor de sturing. Ja, we zijn voor meer sturing. Ja, we willen beter kunnen ingrijpen, maar daar hebben we dit zbo-middel totaal niet voor nodig. Het kan aan mij liggen, maar ik heb het gevoel dat er zo langzamerhand ook geen draagvlak meer voor aanwezig is in de Kamer. Waarschijnlijk is er nog niet één lijn, zoals die er wel is onder de spoorvervoerders. Dat is vrij uniek, kan ik u vertellen. De Staatssecretaris heeft wat dat betreft dus iets goeds gedaan. Het is jammer dat ze nu tegenover haar staan.

De voorzitter:

Volgens mij bent u hiermee weer aangekomen bij uw betoog.

De heer Van Aalst (PVV):

Inderdaad. Ik ga verder met het laatste gedeelte daarvan. Het gaat nog steeds, kort, over de omvorming tot een zbo. Betekent deze uitspraak dat de Staatssecretaris erin is geslaagd om alle horden te nemen? Blijft haar toezegging staan dat de omvorming niet zal leiden tot hogere kosten voor derden? Kan zij toezeggen dat de samenwerking met de spoorvervoerders niet zal verslechteren? Maakt deze omvorming het makkelijker of moeilijker om in de toekomst lijnen te decentraliseren?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin van de SP.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. We hebben het goed geregeld op het spoor in dit land. Het is drukbezet. Steeds meer passagiers weten de weg te vinden naar de trein en er is een hoge klanttevredenheid. Maar als het beter kan, moeten we dat natuurlijk niet nalaten. Afgelopen dinsdag hebben we het over de veiligheid op het spoor gehad. Nu hebben we het over de spoorordering; ook heel belangrijk. Als we het hebben over spoorordering en over wat meer marktwerking zou betekenen voor Nederland, is er één land waar we naar kunnen kijken: het Verenigd Koninkrijk. Daar zijn we recent ook op werkbezoek geweest. Daar is het personenvervoer over het spoor volledig aan de markt overgelaten, met enorm hoge prijzen tot gevolg als je net te laat boekt. Dat moeten we niet hebben. Dat willen we niet hebben. Dat moeten we in Nederland ook vooral niet nastreven.

Voorzitter. Dat doembeeld is voor sommige partijen in deze Kamer nog steeds een droombeeld. Maar uit de quickscan over de vier lijnen die aanbesteed zouden worden, blijkt dat er heel weinig overblijft van dat droombeeld. Er kan geen uitspraak gedaan worden over de vraag of dit leidt tot een beter ov-aanbod. Ook het voordeel voor reizigers staat absoluut niet vast. Eerdere aanbestedingen waren met name succesvol omdat de frequentie verhoogd is en omdat die lijnen heel weinig raken aan het hoofdrailnetwerk. Maar voor het verhogen van frequenties hebben we toch geen aanbesteding of marktwerking nodig? Kan de Staatssecretaris toelichten aan welke afspraken over het voortdurend optimaliseren van hun diensten aanbieders van sprinterdiensten, zowel op het hoofdrailnetwerk als op decentrale lijnen, momenteel worden gehouden?

Uit de quickscan blijkt ook dat er forse infra-investeringen nodig zijn om marktwerking op een van de vier trajecten mogelijk te maken, terwijl we op andere plekken alle moeite hebben om geld vrij te maken voor railinfra, bijvoorbeeld bij de hsl. Graag hoor ik van de Staatssecretaris hoe zij deze investering voor marktwerking afweegt, nogmaals, tegen de achtergrond dat reizigers er niet per se op vooruitgaan.

Ten slotte op dit punt wil ik weten hoe de Staatssecretaris aankijkt tegen het geschetste probleem dat meer aanbieders op één lijn meer onderlinge afstemming vereist. Dat is ook niet per se in het voordeel van de reiziger en ook niet in het voordeel van spoorgoederenvervoerders, die dan ook weer met meer partijen moeten afstemmen.

Voorzitter. Dan, als aanvulling op het betoog van mijn buurman kom ik op de zbo-status van ProRail. Niemand in de sector zit hierop te wachten. Dat wisten we al maanden geleden en vanochtend is het weer gebleken. Dat blijkt ook uit de vernietigende reacties van vijftien à zestien marktpartijen op de internetconsultatie. Wat doet de Staatssecretaris hiermee? Zet ze toch door, of gaat ze naar de sector luisteren? Het is voor ons volstrekt

onduidelijk wat de toegevoegde waarde is van de omvorming tot zbo. Wat lossen we hiermee op? Is het de kosten waard?

Dan de brief die net binnen is, die net al aangehaald werd. Ik heb hem heel even gescand. De niet-aftrekbare btw mag niet doorgezet worden naar de gebruikersvergoeding. Dat willen we niet. Het treinkaartje moet niet duurder worden. De Staatssecretaris zegt dat ze goedkeuring van Brussel heeft. Ik lees dat er informeel overleg is geweest en dat er nog geen formele goedkeuring is. Ik hoor ook dat juristen in ons land zeggen dat deze constructie helemaal niet kan. Ik hoor dus heel graag een toelichting van de Staatssecretaris hierop en waarom zij ervan overtuigd is dat dit wel kan. Heeft zij een plan B als deze constructie niet mogelijk is? Tot slot, voorzitter. Ik wil het nog hebben over de opzet van het onderzoek naar de effecten van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Een expliciet onderdeel daarvan is het effect van aanbesteden op arbeidsvoorwaarden. Nu ben ik de afgelopen jaren veel bij remises geweest, toen personeel van het streekvervoer aan het staken was. Iedere chauffeur, conducteur of steward die al langer in het ov werkt, kon vertellen wat de effecten van aanbesteding en marktwerking zijn. Ik pleit er daarom nadrukkelijk voor om de opzet voor het onderzoek uit te breiden met kwalitatief onderzoek onder medewerkers. Wellicht was dat al het plan. Dan hoor ik dat graag. We zouden de plank echt enorm misslaan als de mannen en vrouwen die dagelijks de gevolgen van marktwerking voor hun werk en voor de reiziger ervaren niet gehoord worden. Ik hoor graag of de Staatssecretaris dit van plan is. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, meneer Laçin. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk, 50PLUS.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Dank, voorzitter. Het is mijn eerste AO Spoorordering en ik heb geprobeerd het voor mezelf te ordenen. Maar als één ding blijkt uit alleen al de onderzoeksopzet van de Staatssecretaris, is het wel dat het een ongelofelijk onoverzichtelijk geheel is. Het Rijk is stelselverantwoordelijk. Een en ander wordt voor een deel gefinancierd door het Rijk, maar het gebeurt ook privaat. Het stelsel is gedecentraliseerd naar provincies, omvat deels marktwerking, maar er zijn ook openbare aanbestedingen en concessies. Volgt u het nog? Het is een schoolvoorbeeld van hoe we iets ingewikkeld maken. Daar zijn we goed in, in Nederland.

Daartegenover staat het beeld van buschauffeurs die zo krap ingeroosterd worden dat ze niet eens behoorlijk naar het toilet kunnen tussen de ritten door, het in- en uitcheckcircus bij diverse treinvervoerders, de bakken overheidsgeld die besteed worden aan aanbestedingen, om maar niet te spreken van alle tijd die er door vele partijen in wordt gestoken. Onrendabele lijnen worden geschrapt, waardoor hele streken in het land onbereikbaar worden met ov. Vrijwilligers worden als chauffeur ingezet. Zo kan 50PLUS nog wel even doorgaan. Wat ons betreft moet het echt veranderen.

Wij vinden marktwerking in het openbaar vervoer ongewenst. Het is in onze maatschappij een voorziening van cruciaal, maatschappelijk en economisch belang. De mobiliteit zal alleen maar toenemen. Dat impliceert voor ons dat het in handen moet zijn van de overheid, en niet alleen op papier. Voor ons zou er maar één uitgangspunt moeten zijn: wordt de reiziger er beter van?

Voorzitter. Wij willen graag zaken toevoegen aan de onderzoeksopzet en wij hopen dat dat ook kan. Neem ook kwantitatieve gegevens mee in het onderzoek, dus niet alleen kwalitatieve maar ook graag kwantitatieve gegevens. Aantallen helpen meer inzicht te geven. Ook wil 50PLUS weten wat decentrale aanbestedingen hebben opgeleverd voor de toeganke-

lijkheid voor minder mobiele reizigers. Wat zijn de feiten hieromtrent bij alle vervoerders, de NS maar ook de regionale vervoerders? Wat is er geïnvesteerd? Welke voorzieningen zijn er? Wat mankeert er nog? Zoals de quickscan aangeeft, zijn de verbeteringen door decentralisatie tot nu toe alleen gerealiseerd op trajecten aan de buitenkant van het net, op onrendabele lijnen met weinig samenloop. Mijn collega zei het al. De nadelen voor het hele spoornet waren daardoor beperkt, terwijl de voordelen voor die onrendabele lijnen relatief eenvoudig te realiseren waren. Maar de trajecten die nu onderzocht zijn, zijn veel meer verknoot met het landelijke net, waardoor de nadelige effecten voor het landelijke spoor groot zullen zijn. Het wordt er niet beter op voor de reiziger. Dat zou in onze optiek voor de Staatssecretaris toch het belangrijkste moeten zijn. Dat horen wij ook graag van de Staatssecretaris.

Met de toenemende mobiliteit en het toenemende aantal reizigers is wat ons betreft verder opknippen van het landelijke spoorwegnetwerk met meerdere vervoerders een heel groot risico. Het treinverkeer wordt geïntensiveerd. Denk aan die tienminutenlijn tussen Amsterdam en Eindhoven. Er moet heel veel meer afgestemd en geregeld worden. Daarnaast regelt de NS nu de voorzieningen op alle perrons, ook waar andere vervoerders rijden. Ook dat gaat straks ingewikkelder worden. Graag een reactie van de Staatssecretaris.

Goede verbindingen en bereikbaarheid van kleine kernen moeten wat 50PLUS betreft gewaarborgd blijven. In de opzet van het onderzoek staat iets over de ov-chipkaart. Er is sprake van hoge kosten en veel administratieve ergernis. Wordt in dit onderzoek ook meegenomen of dit elders in publieke handen kan worden georganiseerd? We horen het graag. Wij zijn matig positief gestemd over het omvormen van ProRail tot een zbo. Wij denken dat het toch beter is dan privaat. Essentieel hierbij zijn een heldere communicatie en taakverdeling tussen het ministerie en ProRail. In de brief geeft de Minister ook aan dat dit belangrijk is. Zijn deze afspraken inmiddels al gestart? Vindt er al onderzoek plaats? Hoe zit het met de voortgang?

De voorzitter:

Dat klonk als de laatste zin, mevrouw Van Brenk. Maar misschien hebt u nog een andere afronding in gedachten.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Ik heb nog één laatste zin. Tot slot de vraag: is een onderzoeksresultaat waarin marktwerking wordt afgeserveerd, denkbaar?

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Ik geef het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst het puntje van de omvorming van ProRail. Er is al veel over gezegd. Volgens mij is onze lijn daarin altijd vrij helder geweest: er moet honderd procent duidelijkheid zijn over de kwestie rondom de btw en de overige gestelde voorwaarden, alvorens we dit volledig in gang kunnen zetten. Het doel is natuurlijk altijd geweest dat er grip komt op de organisatie. In het regeerakkoord is uiteindelijk gekozen voor het middel zbo. Dat betekent dus dat we daarop moeten sturen. Een puntje daarbij is wel de taakverdeling tussen het ministerie en ProRail. Ik begreep uit de stukken dat daar niet over is nagedacht. Het lijkt me erg raar als we daar geen duidelijkheid over krijgen, dus ik hoor daar graag meer over van de Staatssecretaris.

Ik zag ook iets oppoppen in de media over winkels die op de NS-stations staan en nu onderdeel uitmaken van de Nederlandse Spoorwegen. De VVD heeft altijd gezegd dat je die eigenlijk moet loskoppelen, omdat je

dan ook duidelijk kunt zien hoe de kostenstructuur is binnen de verschillende entiteiten. Ik zie dat er drie opties onderzocht worden. Ik wil de Staatssecretaris ook de optie van de pensioenfondsen meegeven. Die staat er overigens ook in beschreven. Mijn echtgenote huurt bijvoorbeeld een winkel van het Spoorwegpensioenfonds. Daar kan een en ander volgens mij dus ook ondergebracht worden.

Dan de Valleilijn, in combinatie met de quickscan. De heer Laçin zei dat in de quickscan vaak onduidelijk was of het vervoer is verbeterd. Misschien heb ik hem verkeerd begrepen. Voor de Valleilijn is de klanttevredenheid in ieder geval van 6,3 naar 7,8 gegaan. Dat geeft toch aan dat die enorme resultaten geeft. Ik kom zelf uit Noord-Nederland. Als het destijds aan NS had gelegen, hadden we daar geen trein meer gehad. Gelukkig wordt er nog gereden op de lijnen in de regio. Dat gaat fantastisch. Iedereen is tevreden.

De voorzitter:

Meneer Ziengs, voordat u verder reist: ik zag een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Als het om zbo's gaat, neemt de VVD vaak de sneltrein om er snel voorbij te zijn. Dat snap ik wel. Ik begrijp ook wel dat het misschien niet zo'n goede keuze was. De heer Ziengs van de VVD geeft zelf aan dat het btw-verhaal heel belangrijk is voor de VVD. Misschien is het wel een kantelpunt. Maar los daarvan hoorde ik hem ook een aantal andere punten aandragen, onder andere over de combinatie van ProRail en NS en de communicatie die niet zo lekker verloopt. Volgens mij zijn er veel meer dingen. Kijk alleen al naar hoe de hele markt zich manifesteert en uitsprekt tegen de omvorming tot zbo. Is mijn collega van de VVD het dan niet met mij eens dat het misschien toch niet zo'n goed idee was en dat het zeker de moeite waard is om dit te heroverwegen?

De heer Ziengs (VVD):

Ook ik heb de reacties gelezen en ik heb echt moeite moeten doen om er een positieve reactie in te ontdekken. Laat ik maar eerlijk zijn. Het is omschreven in het regeerakkoord dat we met elkaar hebben afgesproken. Dat betekent dat we die lijn eerst volgen. Er moet gekeken worden of de geschetste problematiek rondom de btw et cetera opgelost kan worden. Daarin heeft de Staatssecretaris een schone taak. We zullen het uiteindelijke voorstel afwachten.

De heer Van Aalst (PVV):

De VVD zegt dus: als het btw-probleem is opgelost, is het prima en houden we ons aan het regeerakkoord. Dat blijft een beetje bijzonder. De hele markt wil het niet. Het enige positieve dat wij hebben ontdekt en net hebben geschetst, is dus dat ze op één lijn zitten. Is dit dan net zo'n gevalletje als bij de dividendbelasting: wachten we tot het allerlaatste moment voordat we de keutel intrekken? Wat moeten we hiervan verwachten?

De voorzitter:

Er zat een woord bij dat u kunt overslaan, maar de vraag was wel helder. Ik geef het woord aan de heer Ziengs.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Welk woord?

De voorzitter:

Dit wordt mij te ingewikkeld, dus ik geef het woord aan de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik kom uit het Noorden, dus ik ben wel wat gewend. Het is vrij helder. Volgens mij heb ik mij in debatten iedere keer heel duidelijk opgesteld hierover. We willen honderd procent zekerheid over de btw-problematiek. We willen honderd procent zekerheid over de overige gestelde voorwaarden. Die uitspraak hebben we iedere keer gedaan. We hebben dat traject nu ingezet. In de onderhandelingen is kennelijk gemeend dat de zbo-oplossing de beste is. Daar zal op dat moment ongetwijfeld goed over nagedacht zijn, zo neem ik aan. Dat betekent dat we dat traject nu inzetten. In het traject dat nu volgt, kijken we dan of we in het goede spoor komen.

De **voorzitter**:

Dat roept een vraag op van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Nou, een vraag... Ik werd aangehaald door de heer Ziengs, dus ik voel mij genoodzaakt om te reageren. Wij zijn ook van mening dat de onrendabele lijnen die destijds niet door NS zijn uitgevoerd, nu veel beter zijn. Dat ontkennen wij ook niet. In de quickscan, die de heer Ziengs waarschijnlijk ook heeft gelezen, staan vier lijnen. Over alle vier de lijnen wordt in de quickscan gezegd dat er investeringen nodig zijn, dat ze raken aan het hooftrailnetwerk en dat er heel veel risico's en nadelen zijn. Ziet de heer Ziengs dat ook? Of blijft hij op die sneltrein en gaat hij lekker door met marktwerking op het spoor?

De **voorzitter**:

Dat was een reactie, maar zeker ook een duidelijke vraag. Ik geef het woord aan de heer Ziengs

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik heb wel degelijk ook de quickscan gelezen, maar volgens mij heb ik daarin gelezen dat het in ieder geval voor twee regionetten vrij makkelijk in te vullen is. Een derde zou wat problemen kunnen geven. Het vierde lijkt eigenlijk onmogelijk, maar zelfs daar valt over te discussiëren. Maar in ieder geval twee van die regionetten zijn vrij makkelijk in te vullen, zo staat in de quickscan. Wellicht heb ik dan een andere quickscan gelezen.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij is dat de conclusie: de heer Ziengs heeft een andere quickscan gelezen. Er staat in dat een en ander wel makkelijk in te passen is, maar er staat ook heel duidelijk in dat het onduidelijk is of dat ook wat oplevert voor de reiziger. Volgens mij zijn wij met zijn allen aan deze tafel het erover eens dat het de reiziger iets moet opleveren. Of het wel of niet makkelijk in te passen is, staat hierbij niet centraal.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is correct, dus dan hebben we toch dezelfde quickscan gelezen. Dat is correct. Het gaat natuurlijk altijd om de reiziger. Men heeft daar niet specifiek onderzoek naar kunnen doen, want het was een quickscan. Je ziet wel dat de bestaande regioliijnen onmiddellijk extra waardering hebben gekregen van reizigers. Je ziet dat er veel meer gefocust kan worden op het regiovervoer, in de combinatie met bussen et cetera. Die sluiten goed op elkaar aan. Voor ons is dat de overweging om te zeggen: dit moet sneller.

De **voorzitter**:

Dank. U was bij de Valleilijn. U vervolgt uw betoog.

De heer **Ziengs** (VVD):

Daarmee kom ik op de verkenning en de besluitvorming daarover. Die moeten eigenlijk niet gekoppeld worden aan het toekomstbeeld van het ov en de sturing op het spoor na 2024. Dat kan sneller. Ik vraag de Staatssecretaris om daar een uitspraak over te doen.

Dan de onderzoeksopzet die ook op de agenda staat, over de effecten van het openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Ik mis een vergelijking met het inbesteden. In bepaalde steden wordt het vervoer nog steeds zelf gedaan en georganiseerd. In de onderzoeksopzet zou ik die vergelijking ook graag zien. In het stuk wordt gesproken over vier casussen. Ik meen me te herinneren dat ik het financiële vraagstuk daarin niet kon laten meenemen. Althans, de financiën worden niet specifiek genoemd. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe zij daartegen aankijkt. Ik denk dat ik door mijn tijd heen ben, dus ik stel voor om de overige punten in tweede termijn te doen.

De voorzitter:

Dat mag u helemaal zelf beslissen. U heeft nog tijd. Dat geef ik maar mee. Ik geef ook tijd om na te denken over hoe u die tijd wil gebruiken, want het vorige punt riep een interruptie op bij mevrouw Kröger. Die geef ik graag het woord.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Nog even op het punt van de decentralisatie en de quickscan. De heer Ziengs geeft aan dat het belang van de reiziger voorop moet staan, maar hij is toch ook iemand die goed kijkt waar het geld aan uitgegeven wordt. Dat er investeringen bij moeten om te kunnen decentraliseren en aanbesteden, is toch een heel gek signaal? Dan kunnen we toch beter gewoon erin investeren dat het spoor goed wordt «as it is», dus zoals het is? Excuses voor het Engels.

De heer Ziengs (VVD):

Misschien dat ik de vraag verkeerd oppak, maar volgens mij is het als volgt. Als je gaat decentraliseren en je wilt dat optimaliseren, dan zul je moeten investeren. Dan hebben we wel drie woorden achter elkaar. Uit de ervaringen die er nu zijn met gedecentraliseerde lijnen, blijkt dat de kwaliteit gewoon een plus krijgt, dat de klantwaardering een plus krijgt, dat het aanbod beter wordt en dat de aansluiting beter wordt. Volgens mij is dat alleen maar een plus-plus-plussysteem. Daar zul je dus ook soms in moeten investeren.

De voorzitter:

Ik zie mevrouw Kröger vragend kijken.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ja. Het is een merkwaardige logica van een liberale partij om te zeggen «we moeten eerst investeren opdat je dan vervolgens die marktwerking kan laten renderen», terwijl je eigenlijk een situatie hebt die nu al goed loopt en waarin je met die investeringen ook nu al winst voor de reizigers zou kunnen boeken. Waarom zou je dus eerst moeten investeren om vervolgens de markt zijn werk te laten doen, terwijl je het nu al beter kan maken voor de reizigers? Wat is daar de logica van?

De voorzitter:

Het gaat om de volgorde. De heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Ik heb 'm nu. Toen de vraag daarnet gesteld werd, dacht ik: ho even, hoe pak ik 'm nu op? Uiteindelijk zit je altijd in een proces waarin je constant bezig moet zijn voor de reiziger. In de detailhandel is dat ook zo: je probeert het altijd beter en aantrekkelijker te maken voor de klant. Dat

hoor je ook te doen op het spoor. Maar als je wilt gaan decentraliseren en je denkt daarmee een extra plus te kunnen krijgen, zul je misschien ook de keuze moeten maken om toch ook even te gaan investeren. Je moet die afweging kunnen maken in de totale balans.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger knikt nog, maar ik denk dat ik eerst naar mevrouw Van Brenk ga, want zij had op hetzelfde moment, bij de finishlijn van het betoog van de heer Ziengs, ook een interruptie.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Maar wel op een ander onderdeel, namelijk de winkels. Wij kijken hier specifiek naar het belang van de reizigers. De stations in Arnhem, Rotterdam en Utrecht zijn volgens mij fantastische voorbeelden. Het aanbod dat daar zit, is in het belang van de reiziger. Ik begrijp dus absoluut niet waarom de heer Ziengs er een pensioenfonds bijhaalt waarvan hij denkt dat het het beter gaat doen voor de reizigers. Volgens mij zit de kennis van wat reizigers belangrijk vinden en van wat efficiënt is, bij uitstek bij NS.

De heer Ziengs (VVD):

Ik dacht eerst dat ik niet volstrekt helder was geweest op dit punt, maar nu hebben wij toch wel een verschil van inzicht als het erom gaat dat de NS kennelijk beschikt over kennis van wat de reiziger wil. Volgens mij zijn de mensen die daar komen, ook gewoon winkelend publiek dat daarna ook gaat reizen, want ik zie daar ook gewoon de HEMA en andere winkels voorbijkomen die ik ook in het winkelbeeld zie. Het gaat er hier om dat je uiteindelijk duidelijk wilt maken waar de kosten liggen van een organisatie. Als je de NS het spoor laat doen, dus de intercity's, de treintjes et cetera, dan heb je een beeld van wat het oplevert en wat het kost. Wat hier aan de hand is, is dat we ook stations hebben waar ook winkels gevestigd zijn. Dat zou je ook kunnen loskoppelen in een andere entiteit. Daarmee bedoel ik dat je dat uiteindelijk kunt overdragen aan een organisatie die daarin gespecialiseerd is en die zich daarmee kan bezighouden. Daarmee gooi je de kennis niet weg. Daarop doelde ik met mijn voorbeeld van het Spoorwegpensioenfonds. Ik noemde specifiek dit pensioenfonds, maar het kunnen ook andere pensioenfondsen zijn. Je ziet dat de pensioenfondsen over het algemeen investeren in winkelcentra in stations. Dat kan hier ook het geval zijn. Dan houd je de kosten keurig netjes gescheiden van elkaar. Je houdt de kennis in huis. Het aanbod blijft hetzelfde. Ik geef daarmee alleen aan dat je een duidelijker inzicht krijgt in het totale pakket van de Nederlandse Spoorwegen.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Als het alleen om de kosten gaat... Maar mijn insteek is het belang van de reiziger. De HEMA die op het station zit, is toch echt een andere HEMA dan de HEMA in een algemeen winkelcentrum. Ook is het personeel dat daar zit, extra opgeleid als het gaat om calamiteiten die zich op een station kunnen voordoen. Dat is toch echt een heel ander uitgangspunt. Ik zou het betreuren als uit het onderzoek komt dat iedere vrijwilliger het zou kunnen overnemen.

De heer Ziengs (VVD):

Volgens mij begrijpen we elkaar verkeerd. Ik reis dagelijks per trein. Als ik op een station kom en ik ga naar de AH to go – ik noem er maar eentje – dan staat daar ongeveer dezelfde jongen achter de kassa als wanneer ik in een winkelcentrum kom. Wat dat betreft lijkt me daar geen verschil in kennis te liggen voor wat diegene daar moet gaan doen. Het gaat hier om het belang van de reiziger, zoals u zelf al zegt. Het belang van de reiziger is dat de reiziger uiteindelijk de prijs betaalt die hij zou moeten betalen. Als

je deze kosten eruit haalt, weet je precies wat je uiteindelijk moet gaan betalen voor het spoor. Dan krijg je een helderder beeld. Nu kunnen de revenuen van de winkelcentra worden ingezet voor bepaalde onrendabele lijnen, zonder dat je dat weet, terwijl we eigenlijk wel een beeld willen hebben van waar de kosten liggen. Dat is eigenlijk ook het doel van deze operatie, die wij in het verleden al een keer hebben voorgesteld. Het schiet me even in de keel, voorzitter.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):
U wordt emotioneel.

De heer **Ziengs** (VVD):
Emotioneel; u merkt het. Maar wij hebben dit in het verleden dus al eens voorgesteld, juist om die scheiding tot stand te brengen. Daarmee gaat de kennis niet verloren, daarmee gaan de winkels niet anders worden, maar je maakt duidelijk waar de kosten liggen en waar de opbrengsten liggen.

De **voorzitter**:
Dank. Er was nog een interruptie van de heer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):
Dit punt staat eigenlijk niet op de agenda, maar de heer Ziengs begon erover hoe het nou zit met de stations en de winkels. Ik vond dat wel interessant. Ik kan me nog herinneren dat er laatst een motie voorbijkwam van de heer Ziengs, die hij vervolgens heeft aangehouden, om daar eens een beetje duidelijkheid over te krijgen. Wanneer kunnen wij die motie eigenlijk weer verwachten? Wanneer wordt zij in stemming gebracht?

De **voorzitter**:
Een mooie korte vraag. De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik zit me alleen even af te vragen... Die motie is toch in stemming gebracht?

De heer **Van Aalst** (PVV):
In mijn optiek is zij niet in stemming gebracht. Volgens mij is zij aangehouden.

De heer **Ziengs** (VVD):
Dan is het goed dat ik deze tip nu meekrijg van de heer Van Aalst. Ik ga mij nu beraden op waar die motie in dit huis is gebleven. Mocht zij weer te voorschijn komen, dan zal ik even nader bestuderen of het dictum nog steeds voldoet aan hetgeen ik toen beoogde en wat ik nu beoog.

De **voorzitter**:
Tenzij de heer Van Aalst de uitslag van de stemming weet...

De heer **Van Aalst** (PVV):
Voorzitter, het gaat mij om het volgende. Ik hoor de heer Ziengs zeggen dat hij heel veel duidelijkheid wil. Dat willen wij ook graag. Hoe zit het nu allemaal in elkaar? Hebben wij het nog op de juiste manier ingericht? Ik hoor dus graag van meneer Ziengs of hij daar nog steeds achter staat en of we op de korte termijn duidelijkheid van de VVD kunnen krijgen.

De heer **Ziengs** (VVD):
Volgens mij was die motie erop gericht dat het onderzocht moest worden. Er loopt nu een onderzoek. Daarbij worden drie opties genoemd. Ik heb de motie nu weer in beeld en volgens mij was dat ook de reden dat ik haar heb aangehouden. Ik zie de Staatssecretaris ook knikken. Ik dacht: heb ik

even iets gemist? Maar nee, ik heb de motie inderdaad om die reden aangehouden. Er is een onderzoek toegezegd. Dat loopt nu. Aangaande dat onderzoek geef ik nu eigenlijk aan dat het wellicht goed zou zijn om die derde optie, een aparte entiteit, even goed onder de loep te nemen. Dat was mijn oproep aan de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Helder. We gaan nu door. Ik geef het woord aan de heer Schonis van D66.

De heer **Schonis** (D66):

Dank u, voorzitter. Om eens met goed nieuws te beginnen: Nederland heeft samen met Japan en Zwitserland het beste spoorstelsel ter wereld. Dat mogen we toch ook wel een keer vertellen. Om dat stelsel zo optimaal mogelijk te houden, moeten we natuurlijk wel blijven investeren en innoveren op het spoor. De heer Ziengs was mij net een beetje voor, maar volgens mij gaat dat hand in hand. We zullen ook wel moeten, want door de aantrekkende economie neemt de vervoersvraag ook alleen maar toe. De uitdaging is natuurlijk om zo veel mogelijk reizigers te blijven vervoeren.

Het gaat D66 erom dat wij in Nederland een veilig en goed hoofdspoorstelsel hebben. De zorg hiervoor ligt natuurlijk bij uitstek bij de overheid. De kwaliteit en het onderhoud van de spoorinfrastructuur ligt nu en straks bij ProRail. Dat blijft dus zo. Het is aan marktpartijen om te concurreren om zo snel, zo goedkoop en zo comfortabel mogelijk een treinreiziger van A naar B te brengen. Wat D66 betreft staat daarbij de reiziger centraal. Marktwerking is geen doel op zich, maar een middel om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen.

Vanuit verschillende kanten hebben we de vraag gehoord of we de provincies meer de regie zouden moeten laten pakken op het spoor. Moeten we het niet regionaliseren of decentraliseren, hoe je het maar bekijkt? Provincies zijn immers al grotendeels verantwoordelijk voor het ov in hun eigen regio. Het spoor ligt dan natuurlijk toch in het verlengde daarvan. Op zichzelf staan wij daar positief tegenover, maar wij willen daar wel een aantal nadrukkelijke voorwaarden bij geven. Uiteraard moet de reiziger erop vooruitgaan. Provincies moeten het zelf willen en ze moeten het ook zelf kunnen betalen en kunnen blijven betalen. Neem dat laatste voorbeeld van Limburg. De provincie zegt daar: tot 2023 hebben we afspraken kunnen maken over de bekostiging van de nieuwe concessie – dat is ook met het Rijk – maar voor de periode daarna is het wat lastig, want het Provinciefonds kijkt niet zo ver vooruit. Ik ben toch wel benieuwd of de Staatssecretaris de financiële positie van provincies in dezen ook meeneemt als zij kijkt naar mogelijkheden voor verdere decentralisaties. Het is natuurlijk leuk dat je in 2025 meerdere aanbestedingen hebt, maar als je als provincie maar tot vijf jaar financieel vooruit kunt kijken, wat schiet de reiziger er na 2030 dan mee op?

Dank voor het uitvoeren van de quickscan naar de mogelijkheden om de vier sprinterdiensten verder te decentraliseren. Naar aanleiding van een motie van mijn collega's Jetten en Van der Graaf is hier uitvoering aan gegeven. Twee lijnen worden als kansrijk beschouwd: Zwolle–Leeuwarden en Zwolle–Groningen. We hebben het daar net over gehad. Als je die kansen ziet, moet je die natuurlijk wel zo snel mogelijk verzilveren. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is: is het mogelijk om dat voor 2025 te doen?

De lijn Apeldoorn–Enschede is minder kansrijk, maar de vraag is of dat wel terecht is. Er wordt namelijk gesteld dat de perroncapaciteit in Almelo en Hengelo tegen z'n max aanloopt. Maar ja, dat zou nu ook al zo zijn. Als je gaat decentraliseren, als er een nieuwe concessiehouder komt, verandert dat het perron niet. Dus waarom zou dat dan ineens een belemmering zijn om die decentralisatie door te voeren? Dat geldt ook voor de geluidproductieplafonds op dit spoortraject. Het is nu ook al zo

dat het spoortraject aan z'n geluidplafond zit. Een nieuwe concessiehouder hoeft daar op zich geen verandering in te brengen. Er is hier dus geen sprake van een herverdeling van geluidruimte. Moet je de geluidproductieplafonds dan gewoon niet opkrikken?

Er wordt ook nog gekeken naar een natuurlijk moment om te decentraliseren in de regio Twente. Er staat ook duidelijk in de stukken dat de ov-concessie in 2023 gewoon afloopt. Is dat dan ook niet het moment om zo'n lijn opnieuw aan te besteden?

Tot slot het zbo-verhaal rondom ProRail. Daar is al het nodige over gewisseld. Er zijn zorgen. Die herkennen wij. Maar goed, het gaat natuurlijk wel om een goede politieke aansturing en om de afrekenbaarheid van en de controle op de regering door de Tweede Kamer als het gaat om het spoor. Nogmaals, ik heb het net ook tegen de heer Van Aalst gezegd: we doen dat bij Rijkswaterstaat ook via de Minister van IenW, dus waarom zou je dat bij ProRail anders moeten doen? Het gaat om hetzelfde stuk openbare infrastructuur.

We hebben nog wel vragen over...

De voorzitter:

Dat was wel zo ongeveer waar we tijd voor hadden, dus als het heel kort kan, graag.

De heer Schonis (D66):

Nog twee korte vragen dan. Op dit moment sluit ProRail contracten af met concessiehouders. Dat is allemaal privaatrecht. Hoe gaan we dat straks doen? Worden het dan vergunningen? Krijg je dan bezwaar en beroep? Tot slot de stations. Het ging net over winkels, maar het gaat om meer dan dat. Een station is een totaal van perrons, winkels, maar ook nog publieke ruimte.

De voorzitter:

Ik moet u toch onderbreken, want we hebben het net lang gehad over de stations, zelfs tot en met de mensen die achter de balie stonden. Als u dat in uw vraag ook weer gaat doen, dan krijg ik boze blikken, want u bent al ver over uw tijd heen.

De heer Schonis (D66):

Dat ga ik niet doen. Ik stel alleen nog een afrondende vraag hierover: wil de Staatssecretaris ook kijken naar de mogelijkheid om de stations onder te brengen bij de NS, zoals het nu al is? Wil zij die als extra optie meenemen in het onderzoek dat dan loopt?

De voorzitter:

Dat roept toch nog een interruptie op van de heer Laçin, maar volgens mij is hij al bijna over de finishlijn van zijn interrupties heen. U zou een reactie geven op iets waar de SP bij genoemd werd, maar er zat ook een vraag in. Heeft u iets heel korts, meneer Laçin?

De heer Laçin (SP):

Ik reageerde op de heer Ziengs omdat ik werd genoemd en ik heb nu een vraag voor de heer Schonis.

De voorzitter:

Ja, maar ik zei er toen meteen bij dat er ook een vraag bij die reactie zat. Wij hebben die in ieder geval wel geteld, half.

De heer Laçin (SP):

Ik zal een hele korte vraag stellen. Ik hoorde de heer Schonis over het naar voren trekken van de aanbesteding. Moet dat niet allemaal eerder? Moet dat niet sneller? Volgens mij is er een quickscan uitgevoerd naar de

mogelijke voor- en nadelen. Alle trajecten die zijn onderzocht vragen om investeringen. Dat geldt zowel voor Zwolle–Groningen als voor Zwolle–Leeuwarden als voor Apeldoorn–Enschede. Dordrecht–Breda is kansloos. Wie moet volgens de heer Schonis al die investeringen in het spoor gaan betalen, terwijl we nu al geen geld kunnen vinden om bijvoorbeeld de hsl te verbeteren? Moet de overheid dat doen? Waarom gaan we iets aanpassen wat nu al heel goed gaat en waarmee de NS al heel goed bezig is?

De voorzitter:

Nou, ik geloof niet dat ik dit een korte vraag vind. Maar goed, ik wil de heer Schonis in ieder geval de gelegenheid geven om die te beantwoorden.

De heer Schonis (D66):

Dank aan de heer Laçin voor deze extra spreektijd. Dat is dezelfde discussie als we net hadden. Ik wil het voorbeeld van Limburg er toch nog even bij halen. In Limburg is door de provincie zelf ook 20 miljoen extra geïnvesteerd in stations en verbindingen toen ze de concessie naar de provincie trokken. Dat heeft daar uiteindelijk goed uitgepakt. Laat ik het nogmaals zeggen, want ik kan dit niet vaak genoeg benadrukken: als een provincie zegt dat zij het zelf wil doen, dat zij wil decentraliseren, dat zij zelf de regie wil pakken en dat zij er extra geld voor over heeft om het over te verbeteren voor de reiziger en om die investering te doen, wie zijn wij dan om dat niet te willen? En dan kun je, want daar begon u uw vraag mee, inderdaad wellicht zo'n aanbesteding versnellen, bijvoorbeeld in 2023 in Twente als de huidige concessie toch al afloopt.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan mevrouw Kröger, die ook nog wilde reageren op het betoog van de heer Schonis.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ga nog even door op het punt van de investeringen. Ik vind het namelijk nogal verwarrend. Aan de ene kant wordt het beeld geschetst dat de reiziger centraal staat en zou je nu al slagen voor die reiziger kunnen maken als er nu al geïnvesteerd zou worden. Aan de andere kant heb je dan een soort omdenken, zo van «nee, we moeten eerst decentraliseren; we moeten daarvoor investeren en dan, na die aanbesteding, wordt het wellicht beter voor de reiziger». Is de heer Schonis het niet ook met mij eens dat als we gaan investeren in deze lijnen, we dat naar voren moeten halen en we dat zo moeten doen dat het nu gewoon beter wordt?

De heer Schonis (D66):

U doet net alsof het een volgordelijke kwestie is, maar dat is natuurlijk niet zo. Als een regio dan zegt dat die dat voor de eigen provincie wil verbeteren, dat die daar extra geld voor over heeft en dat die dat gewoon kan betalen, dan gaat die regio dat ook doen. Er is nu geen reden voor de regio om te investeren, omdat die niet over de betreffende spoorlijn gaat. Dat is het verschil. De investering en de verbetering voor de reiziger komen pas om de hoek kijken als een regio die lijn zelf in exploitatie mag gaan nemen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dus voor de heer Schonis is het glashelder dat het alleen maar over investeringen vanuit de regio gaat en niet over rijks geld om deze decentralisatie mogelijk te maken?

De heer Schonis (D66):

Ik heb gezegd dat het en-en is. Ja, u kunt er lacherig over doen, maar ik kan het ook omdraaien. Ik hoorde GroenLinks de afgelopen week bij het MIRT ook niet zeggen dat ze – wat was het? – 700 miljoen geloof ik, uit de kas kunnen trekken om de verbeteringen op het spoor die dan nu moeten worden gerealiseerd, voor te financieren. Ik vind het dan een beetje flauw om te zeggen dat dat bij ons anders is. Nogmaals, als een regio zegt dat die die lijnen zelf wil gaan doen en wil gaan investeren in verbeteringen voor de reiziger, dan kan die regio die investering alleen maar doen als die de concessie ook in eigen beheer krijgt. Eerder gaat zo'n regio dat uit zichzelf niet doen.

De voorzitter:

Er komt nog meer en volgens mij komt dit punt steeds terug, dus wie weet komt het zo nog een keer langs. Ik geef nu het woord aan de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter. Op de zeer overzichtelijke agenda van vandaag staan allemaal punten waar de reiziger zich in eerste instantie niet druk over maakt, maar wij aan de achterkant natuurlijk wel.

Ik loop de agenda langs en die begint met de hervorming van ProRail.

Over de financiën, over de btw-discussie, hebben wij het bij het vorige AO Spoor gehad, maar in de brief van de Minister komen nog een aantal andere zaken naar voren. Ten eerste zegt ze dat we dat gaan afdekken. Ik heb de laatste brief nog niet gelezen, maar blijkbaar gaan we daar dus een oplossing voor zoeken. Maar uiteindelijk zegt ze dan dat de belastinginspecteur het laatste woord daarover heeft. Het CDA zou toch graag de hele financiële paragraaf inzichtelijk willen hebben, zodat we aan de voorkant weten wat die hele omvorming betekent. Wij willen dat graag weten voordat wij nu heel snel stappen gaan zetten om in 2021 van ProRail een zbo te maken. Die financiële paragraaf is voor ons dus heel belangrijk, want wie weet wat daaruit komt. Die is een belangrijk tolpoortje. Ik wil nog niet spreken van een «showstopper», maar de oplossingen zijn wel heel belangrijk voor de vraag of dit wel of geen draagvlak heeft.

Dan kom ik ook op draagvlak vanuit de andere kant. Er is een consultatie geweest. In de brief van de Minister staat dat zij de wet ter consultatie heeft gelegd. Zestien organisaties hebben daaraan deelgenomen. De heer Van Aalst noemde het al: geen van die zestien was positief. Dat kan, want het is een ingrijpende maatregel die we treffen. Maar de vraag is: hoe zorgt de Staatssecretaris ervoor dat die zestien partners, want dat zijn het, meegaan in het hele verhaal? Dat is wel belangrijk voor zo'n organisatie als ProRail, een spin in het web, met 4.000 mensen die dadelijk wel moeten kunnen functioneren.

De stations worden ook genoemd. Kan de Staatssecretaris nog een keer herbevestigen welke alternatieven onderzocht worden in het kader van de stations? Ook vraag ik een reactie van de Staatssecretaris op de wisselwerking straks tussen de Staatssecretaris, de raad van toezicht en de raad van bestuur. In de brief staat: «De raad van toezicht is een belangrijke sparringpartner voor de raad van bestuur. De raad van toezicht treedt niet in mijn plaats bij de aansturing van en het (systeem)toezicht op ProRail: de raad van bestuur zal onverkort aan mij verantwoording afleggen. Verder vervult de raad van toezicht geen werkgeversrol (...)» en ga zo maar door. Kan de Staatssecretaris daarop reflecteren?

Voorzitter, dan de quickscan decentralisaties. Die hebben we in het regeerakkoord opgeschreven, dus die moeten we voortvarend aanpakken. Ik proef een beetje dat de handrem erop gaat. Onder de opvatting welke wel kansrijk zijn en welke minder ligt een rapport van Decisio. Ik zou willen voorstellen dat wij zo snel mogelijk per lijn een stappenplan krijgen waarin staat welke stappen de Staatssecretaris doorloopt, samen met de

provincies, tot decentralisatie mogelijk is. In het rapport van Decisio staat dat sommige eerder mogelijk zouden zijn – dat is in het noorden van het land – en andere pas veel later. Het zou ons helpen om niet elke keer een los puzzelstukje te krijgen. Een plan per lijn – welke stappen worden gezet? – en de handrem eraf.

Ik ga naar het laatste punt, voorzitter: de aanbesteding. Er is een onderzoeksopdracht uitgezet. Ik zou daar twee punten aan willen toevoegen, ten eerste het punt dat de heer Schonis net noemde. Bij aanbestedingen dragen de provincies financiële risico's. Ik maak me zorgen over de lange termijn. Aanbesteden is een proces maar maak ook een doorkijk. Het tweede punt is: kunnen we ook de interactie en dienstverlening op stations evalueren? Verschillende vervoerders zijn betrokken bij aanbesteden. Hoe gaat dat? Daar kunnen we iets van leren, denk ik.

Ter afsluiting, voorzitter, de kosten voor beheer en onderhoud. ProRail ligt in de clinch, om het zo te zeggen, met een aantal provincies. ProRail zegt: tot in lengte van jaren zijn jullie verantwoordelijk voor onderhoud en beheer van regionale lijnen. Hoe ziet de Staatssecretaris dat? Wat is de grondslag daarvoor? Er moeten heldere kaders komen, want provincies en ProRail die rollebollend over straat gaan, is denk ik niet wat wij willen voor de reiziger voor wie we het allemaal doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met de omvorming van ProRail naar een zbo. Daar is al het nodige over gezegd, van alle kanten. De vraag die telkens naar voren komt, is: voor welk probleem is dit een oplossing? Die probleemschets moet toch wel centraal staan, zodat je ook weet hoe je het omvormt en wat de opbrengst is. Wij hebben er echt zorgen over. De gehele sector, reizigersorganisaties en werknemers zeggen eensgezind: we maken ons hele grote zorgen over wat dit gaat doen. Eén is de theorie van een zbo, maar wat is de praktijk? Wat levert het op? Welke risico's zitten eraan? We snappen dat dit staat op het to-dolijstje van de Staatssecretaris op basis van het regeerakkoord, maar dit is een geval van «zorgvuldigheid gaat boven snelheid». Er zijn zo veel losse eindjes – de btw, de samenwerking, wat Brussel wil, allerlei bestuursrechtelijke kwesties – dat ik de Staatssecretaris wil vragen om echt met alle partijen om de tafel te gaan, een gedragen stappenplan te maken en het tempo danig te temperen. We vragen om de risico's in kaart te brengen en die met de Kamer te delen.

Dank voor de onderzoeksopzet over de aanbesteding in het ov. Dat is wat ons betreft een heel belangrijk onderzoek. Het is ook een onderzoek dat voorafgaat aan verdere besluiten over aanbestedingen. In de tijd willen we het dan ook zo inrichten dat er eerst een grondige evaluatie komt van wat al die tijd aanbesteden ons gebracht heeft: welke risico's brengt het met zich mee, welke gevaren zitten erin? In de onderzoeksopzet missen we iets heel belangrijks, namelijk de vraag van de prijs die we betalen. Wie betaalt? Wat krijgen we daarvoor terug? Waar gaat dat geld heen? Wat betalen reizigers per kilometer? Wat leggen de verschillende overheden bij en wat krijgen ze daarvoor terug? Dat willen we inzichtelijk krijgen. Hoeveel ov krijgen we voor elke euro? Wie maakt waar winst? Gaat de Staatssecretaris dit toevoegen? Ook ondersteunen wij de oproep van de heer Laçin om een kwalitatief onderzoek onder werknemers toe te voegen. Zeker na het werkbezoek dat we hebben gebracht aan het Verenigd Koninkrijk, vragen we ook om het internationaal vergelijkend perspectief er goed in te brengen. Ik denk dat er van andere landen lessen te leren zijn. We moeten vooral niet dezelfde fouten gaan maken. Nogmaals, wat ons betreft moet dit onderzoek een grondig, gedegen

onderzoek naar de praktijk van aanbesteden in het ov zijn en gaat het vooraf aan verdere besluiten over verdere aanbestedingen. In reactie op de quickscan: het hele grote risico is dat we ons spoorwegennet verder laten versnipperen. Dan kun je een stoptrein wel regionaal op een bus laten aansluiten, maar als je vervolgens de intercity in de weg zit, heb je eigenlijk meer verloren dan gewonnen en daar schiet de reiziger niets mee op. Die staat volgens mij bij iedereen centraal. De kwaliteit van het netwerk moet ook echt vooropstaan. Hoe zorgen we ervoor dat die verdere versnippering dat niet ondermijnt? Daar maken wij ons zorgen over. Investeren in spoor? Ja, een hele grote «ja», maar daar is wat ons betreft decentralisatie niet voor nodig. Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank. Dan geef ik het woord aan de heer Van Dijk van de PvdA.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Dank u wel, voorzitter. Het gaat, zoals eerdere woordvoerders al zeiden, eigenlijk best goed met het spoor. Dat is goed om vast te stellen, maar het moet in de toekomst ook zo blijven. Een van de zaken die voor de reiziger misschien niet zo zichtbaar zijn maar die wel worden beïnvloed door de politiek en de Staatssecretaris, betreft het volgende. Een paar jaar geleden is besloten om ProRail tot een zbo te maken. Dat is niet voor niets, want het gaat om een grote som publiek geld. Op basis van de discussies is besloten tot een zbo, vooral om grip te krijgen op en vanuit de politiek sturing te geven aan zo'n belangrijke poot van het spoor. Natuurlijk moeten we daarbij wel goed kijken of het niet leidt tot extra kosten voor de reiziger. De reiziger staat altijd centraal, ook in deze discussie. Hoe zit het precies met de btw-discussie? Hierover zijn meerdere vragen gesteld. Ik ben benieuwd naar de antwoorden. Ik heb de brief snel gescand. Ik begrijp dat het aan de ene kant duurder wordt en aan de andere kant weer goedkoper. Dat is een hele simpele samenvatting, maar ik ben een simpele ziel. Hoe zit het met de btw, vraag ik de Staatssecretaris. Volgens mij is dat een heikel punt.

Hoe zit het met de verhouding tot de vervoerders, met name de NS? De NS maakt zich ook zorgen, zo hebben ze ons laten weten: we zitten nu in een horizontale relatie met elkaar, maar straks is er een andere relatie; gaat die niet ten koste van de goede samenwerking? Ik hoor de Staatssecretaris daar graag over. Ons uitgangspunt blijft dat het helemaal niet verkeerd is om grip te krijgen op miljarden belastinggeld, dus dat geldt ook voor deze discussie, vandaar dat wij nog steeds voorstander zijn van deze beweging, met alle voorwaarden die we daaraan stellen.

Dan de onderzoeksopzet, voorzitter. Veel dank daarvoor. Bij de eerste begrotingsbehandeling van lenW hebben we al met de Staatssecretaris een debat gevoerd over de vraag waarom überhaupt in het regeerakkoord de mogelijkheid staat tot het openen van marktwerking op het hoofd-railnet. Dat is wat ons betreft niet nodig. Het is goed om daar nu kwalitatief en kwantitatief goed onderzoek naar te doen. Ik ben blij dat het zo open voorligt. Ik wil nog wel een paar punten toevoegen, net als mijn collega's. Het punt van sociale veiligheid vind ik echt heel belangrijk. Ik zie het niet zo duidelijk in de voorwaarden staan. Je ziet verschillen tussen vervoerders. Wie is er nou verantwoordelijk voor? We willen dat het op ieder station en ook in het stationsgebied veilig is. Kan dit worden meegenomen in het onderzoek? Twee is de toegankelijkheid voor mensen met een beperking, fysiek of mentaal. Nu we het VN-verdrag hebben getekend moeten we daar in de aanbesteding ook rekening mee houden. Ten derde sluit ik aan bij wat de heer Laçin zei over het kwalitatieve onderzoek: vanuit de medewerkers en de verschillen tussen vervoerders hierin meenemen, net als de internationale component.

Dat zijn belangrijke elementen die we daarbij meegenomen zouden willen zien. We zijn zeer benieuwd naar het antwoord van de Staatssecretaris. Dank u wel.

De voorzitter:

Dank. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Ik stel voor dat we om kwart over elf verdergaan met de eerste termijn.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Collega's, welkom terug. Er kijken natuurlijk velen mee, het gaat niet alleen maar om de zaal. Ik wil erbij zeggen dat ik weleens bij AO's heb gezeten waar veel minder collega's aanwezig waren en ook nog veel minder publiek was dan nu het geval is.

Ik wil het woord geven aan de Staatssecretaris voor haar eerste termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik wil beginnen met de ProRail-zbo, daarna volgt: onderzoek aanbesteden ov, decentralisatie van lijnen en dan nog een mapje overige vragen.

In het regeerakkoord is besloten om ProRail om te vormen tot een zbo. Dat kwam voort uit een aantal principiële overwegingen. ProRail werkt aan publieke taken met publieke middelen. Heel kort door de bocht: de taak is honderd procent publiek, de financiering is honderd procent publiek, dus wat moet je dan met een raad van commissarissen? Ik vat het even kort samen. Een bv-vorm is beter geschikt voor taken waarbij het realiseren van een bepaald rendement voor eigen rekening en risico in een marktcontext vooropstaat en is eigenlijk niet bedoeld om te voldoen aan eisen rond publieke sturing en verantwoording. We hebben regelmatig in de Kamer vragen gehad – overigens ook toen ik nog aan de andere kant van deze tafel plaatsnam – om meer informatie direct van ProRail te krijgen. Dan zaten we in de situatie dat we toestemming moesten vragen aan de raad van commissarissen om de Kamer hierover te informeren. Meer recent kwam er een plan naar buiten waaruit bleek dat ProRail misschien ambities had om in het buitenland te gaan ondernemen. Een bv kan zijn eigen strategie bepalen en zijn eigen beslissingen nemen. De situatie dat wij een over een voor honderd procent met publiek geld gefinancierd bedrijf zo op afstand hebben staan dat we zelfs dat soort beslissingen niet zelf kunnen nemen, vind ik ongewenst. Het is een ontzettend belangrijke speler. Een van u noemde het de spin in het web van ons totale spoorstelsel. Het heeft een honderd procent publieke doelstelling, het is ook voor honderd procent publiek gefinancierd. Dan vind ik ook dat we het moeten aansturen op een directere manier. U spreekt mij erop aan, dan moet ik er ook over gaan. Daar is die zbo-vorm heel belangrijk voor. We willen met elkaar heel veel. We willen zo veel mogelijk uit het spoor halen en dat vraagt dan wel om heel goede afspraken tussen deze centrale partij en andere partijen in het veld.

Ik heb natuurlijk ook alle kritische reacties gezien. Ik denk dat dat ook heel normaal is op dit punt in het proces. Dit is de eerste keer dat formeel alle vragen, vraagtekens, zorgen maar ook zorgen over de huidige vorm van samenwerking kunnen worden geuit. Natuurlijk zullen we heel goed met al deze partijen spreken en zullen we met ze om tafel gaan. In de punten die genoemd zijn, zie ik ook kansen om daar waar het in de huidige samenwerkingsvorm met de bv aan schort, ook meteen een verbeteringsslag te maken. We zullen al die punten en al die zorgen nadrukkelijk langsgaan, maar ik vind echt dat die nieuwe vorm van samenwerking ons straks op een betere manier in staat stelt om als politiek te sturen op het publieke geld en meer uit het spoor te halen.

Ik denk dat het de kern was van veel vragen, maar vooral de heer Schonis vroeg er in detail naar: hoe versterkt de zbo-vorm de publieke verantwoording over ProRail precies? Ik heb straks een directe lijn met de raad van bestuur. De raad van commissarissen, die het belang van de onderneming voorop moet stellen in plaats van het politiek gevoelde publieke belang, verdwijnt. De raad van toezicht heeft dan vooral een interne functie. Het is natuurlijk heel belangrijk dat de raad van bestuur een goede, kritische en stevige sparringpartner heeft, maar ze leggen aan mij verantwoording af. De raad van toezicht treedt dus niet in mijn plaats bij de aansturing van ProRail. Ik ga ProRail straks aansturen, maar wel met bredere instrumenten op basis van de Kaderwet zbo's en de instelingswet. Dan gaat het over dingen als goedkeuring van begroting, tarieven, het aantrekken van vreemd vermogen en bijvoorbeeld ook het aankopen of verkopen van grote stukken grond. Dat zijn allemaal zaken waarover ProRail als bv nu zelf kan beslissen en waarop we straks gezamenlijk op kunnen sturen. Er komt een planning- en controlcyclus. De operationele kracht van ProRail moet natuurlijk in stand blijven. We gaan het dus op basis van meerjarenbegrotingen doen en op basis van een gezamenlijk afgesproken strategie. We moeten ProRail in staat stellen om de operationele kracht heel goed in te zetten.

Worden de risico's in kaart gebracht met betrekking tot de omvorming van ProRail tot een zbo, vroeg de heer Amhaouch. Eventuele risico's hebben we natuurlijk in kaart gebracht. Ik houd ze ook voortdurend in de gaten. Ik zeg de heer Amhaouch graag toe dat we daarover zullen rapporteren in de rechtmatige voortgangsbrieven. Het is inderdaad een grote operatie en over alle aspecten moet er transparantie zijn.

Is het een zorgvuldig traject? Dit gaat nog steeds over het wetstraject. De zorgvuldigheid wordt op verschillende manieren geborgd. De internetconsultatie die we nu zijn gestart, helpt de wet te verbeteren. Die helpt om naar boven te brengen waar in de wetsteksten zoals die nu voorliggen eventuele zorgen of knelpunten kunnen zitten. Ik zal de lagere regelgeving en de sturingsvisie consulteren, want dat zijn allemaal onderdelen van het totale pakket aan afspraken. Sommige afspraken liggen echter vast in de formele wet, terwijl andere vastliggen in lagere regelgeving en weer andere leg je vast in de sturingsvisie. Maar dat geheel vormt de afspraken over hoe we ProRail omvormen tot zbo. ProRail en mijn ministerie werken nauw en ook heel goed en constructief samen aan het opstellen van al deze stukken. Deze stukken lopen niet vooruit op de discussies rondom capaciteitsverdeling en stations. Dat is bij dit wetsvoorstel niet aan de orde. Hiervoor wordt een apart traject met de sector voorzien, juist om zorgvuldigheid te kunnen garanderen.

De omvorming van ProRail tot zbo heeft ook geen effect op de mogelijkheden in de toekomst om te decentraliseren. Dat was een vraag van naar ik meen de heer Van Aalst. We komen zo nog uitgebreid te spreken over de decentralisatie van lijnen. Maar het maakt geen verschil of ProRail een bv is of een zbo.

Ik kom nu bij de meer financiële kant van het verhaal. Kunnen we toezeggen dat de kosten niet stijgen? De heer Amhaouch, de heer Ziengs en de heer Schonis hebben daar nadrukkelijk naar gevraagd. We hebben heel duidelijke randvoorwaarden met elkaar gedefinieerd aan het begin van dit traject. De gebruikersvergoeding, btw op projecten, fiscale effecten mogen niet worden afgewikkeld op de verladers, vervoerders of de reizigers. Arbeidsvoorwaarden moeten gegarandeerd worden, net als het pensioen. Dat zijn heel duidelijke randvoorwaarden waar ik ook invulling aan geef. Ik heb u vanochtend zelfs een brief gestuurd over de afspraken die we hebben gemaakt. De Europese Commissie hebben we heel vroegtijdig betrokken bij dit traject om zeker te weten dat we op het goede spoor zaten. De Commissie heeft nog geen formele rol en dus kan ze ook nog geen formeel antwoord geven. Maar het beste wat we nu kunnen krijgen is dat de Commissie informeel tegen ons zegt: we vinden echt dat

jullie op het goede spoor zitten. Dan moet er wel iets raars gebeuren als ze daar formeel ineens heel anders over zouden denken. Ze zijn formeel alleen nog niet aan zet om dat met ons te communiceren. Daarom heb ik u deze brief vanochtend ook gestuurd, nadat gisteren het verzoek is gedaan, met de letterlijke uitspraak van de Commissie dat het in principe geen effect zal hebben op de wijze waarop de directe kosten worden berekend. Dat betekent dat ProRail geen kosten hoeft door te berekenen. De constructie die we nu hebben gekozen is: ProRail hoeft geen kosten door te berekenen in de gebruikersvergoeding en dus blijft de gebruikersvergoeding gelijk. Als de NS niet meer gebruikersvergoeding hoeft te betalen, hoeft de NS ook niet extra gebruikersvergoeding door te berekenen aan de reizigers. Hetzelfde geldt voor de goederenvervoerders. Als de gebruikersvergoeding voor hen niet omhooggaat, hoeven zij dat ook niet door te berekenen aan hun klanten. Dat is de manier waarop we voorkomen dat de kosten – eigenlijk is de btw vestzak-broekzak – worden afgewenteld. Dat was een van de belangrijke voorwaarden die de Kamer heeft gesteld. Ik vind dat ook terecht. De heer Schonis stelde vast dat ProRail nu allerlei contracten afsluit en vroeg zich af of dat straks vergunningen worden.

De voorzitter:

Voordat we daarnaartoe gaan: de heer Amhaouch heeft een vraag over het voorgaande, denk ik. Ik zou hem het woord willen geven.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De collega vraagt of we de interrupties aan het einde van het blokje doen of gewoon tussendoor. Laten we het blokje afmaken.

De voorzitter:

Ik dacht al «we gaan zo goed», maar dat lijkt me prima. We doen de drie blokjes tot en met overig. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

ProRail sluit nu contracten af. Worden dat straks vergunningen? ProRail wordt omgevormd tot een zbo met een eigen rechtspersoonlijkheid en kan dus wel contracten blijven sluiten. Dat is het korte antwoord op de vraag. In een nader onderzoek zal het traject van de marktmodernisering van de Spoorwegwet worden meegenomen, maar voor de heer Schonis is op dit moment van belang dat ProRail als zbo contracten kan blijven sluiten.

Dat sluit aan bij een vraag die door zowel de heer Laçin als de heer Amhaouch is gesteld: hoe kunnen we inzicht krijgen in het financiële plaatje? Ik denk dat het goed is als ik voor u schematisch inzichtelijk maak hoe het onder zo'n zbo straks gaat lopen met een standaardcontract. Dan kunt u precies inzichtelijk krijgen hoe het nu is, hoe het straks gaat en u ook kunt zien dat er geen extra kosten lager in de keten terechtkomen, omdat er geen extra kosten zijn. Ik ben graag bereid om dat financiële plaatje voor u in beeld te brengen. Verder kost een reorganisatie altijd enige middelen, maar niet meer dan dat. Ook op het departement hebben we het nu over wat onderzoeken die moeten worden uitgezet, maar ook in dat geval gaat het om beperkte middelen.

Dan was er nog een opmerking van de heer Laçin. Er zijn signalen dat de beoogde oplossing niet kan. Die signalen herken ik helemaal niet. In de reacties op de internetconsultatie heb ik ook geen inhoudelijke argumenten gezien waarom de oplossing niet zou kunnen. Nogmaals, we hebben hierover vroegtijdig contact gezocht met de Europese Commissie en we hebben de bevestiging dat zij zich kan herkennen in deze weg. De heer Amhaouch vroeg of het wachten op de belastinginspecteur geen onzekerheid creëert. Uitgangspunt van de belastingwetgeving is dat de belastinginspecteur altijd zelfstandig en onafhankelijk een oordeel vormt.

Dit gebeurt onder meer op grond van een businesscase die ProRail en IenW de komende maanden opstellen, net als de eindafrekening van ProRail BV. Ik werk hier de komende maanden aan en ik zal u daarvan op de hoogte houden. Intussen is de wet in consultatie. Als we de wet gaan behandelen, zullen we daar meer helderheid over hebben. Voorzitter, dat zijn de vragen die ik van de Kamer heb gehad over de zbo-vorming van ProRail.

De voorzitter:

Dat roept een interruptie op van mevrouw Van Brenk.

Mevrouw **Van Brenk** (50PLUS):

Als de Staatssecretaris een plaatje maakt van de financiën, zou ze dan ook een plaatje willen maken van de manier waarop de Staatssecretaris de leiding van ProRail kan aanpreken? We zien nu bij een zbo als het UWV – ik noem een willekeurig voorbeeld – dat het lastig is om iemand aan te spreken als het misgaat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dat doe ik heel graag. Het lijkt me belangrijk dat we goed weten wat er in deze nieuwe vorm wel en niet kan. Het is een zelfstandig bestuursorgaan, daarom leg ik de nadruk op het belang van de operationele capaciteit van ProRail. Vorig jaar rond deze tijd hadden we een enorme winterstorm, waardoor het halve net platlag. Toen ben ik ook bij ProRail in Utrecht geweest, waar ik heb gezien hoe de mensen op de werkvloer ervoor zorgen dat de treinen gewoon blijven rijden. Het moet niet zo zijn dat daar een ambtenaar van IenW tussen komt te staan. We moeten de operationele zelfstandigheid van ProRail dus goed borgen, maar we moeten goed kunnen sturen op de manier waarop de publieke middelen worden ingezet voor publieke doelen. Hoe de balans daartussen is gevonden in het voorstel, ben ik graag bereid in een plaatje inzichtelijk te maken. Ik kan dus tegemoetkomen aan het verzoek van mevrouw Van Brenk.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zag ook een interruptie van de heer Van Aalst, van de heer Amhaouch en van de heer Van Dijk. Eerst de heer Van Aalst. Ga uw gang.

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

Ik gaf in mijn betoog al aan dat we een heleboel dingen niet op orde hebben. Vervolgens gaan we alles op de kop zetten. De Staatssecretaris komt met het verhaal dat het allemaal goed komt, dat het voor ons als Kamerleden allemaal zo goed is voor de sturing. Vinden we onszelf niet te belangrijk? Volgens mij gaat de kritiek van de vervoerders niet over de sturing maar over heel veel andere dingen, en daar hoor ik de Staatssecretaris niet over. Ze zegt dat het bij dit soort nieuwe voorstellen gebruikelijk is dat er veel kritiek komt. Dat vind ik bijzonder. Ik zou denken: goh, misschien was het handiger geweest om vooraf met de sector in gesprek te gaan alvorens zo'n plan te lanceren. Dat scheelt in elk geval een hoop hakken in het zand.

Om even terug te komen op de btw-kwestie: de Staatssecretaris geeft aan dat het informeel allemaal geregeld is, maar ik hoor haar niet zeggen dat we de garantie krijgen dat het nu allemaal geregeld is. Krijgen we de garantie dat er zo meteen geen verhoging van tarieven, kaartjes en gebruikersvergoeding komt in verband met de btw-discussie? Ik heb de brief bekeken. Er is de vestzak-broekzakconstructie, zoals de Staatssecretaris het noemt. In de brief wordt gesproken over die aannemers, maar er speelt natuurlijk veel meer rond de btw-kwestie dan alleen aannemers.

De voorzitter:

Ik tel nu twee vragen en twee overwegingen.

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

Ja, ik neem het toch maar in één keer mee, want het is een complex verhaal, voorzitter.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Kan zij antwoord geven?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We hebben dit met elkaar heel duidelijk als randvoorwaarde voor het proces gedefinieerd. Het is een omvorming en die mag geen gevolgen hebben voor verladers, vervoerders en reizigers. Daar werken we aan. Ik ben al heel blij dat we vroegtijdig met de Europese Commissie in contact zijn gekomen, zodat we ook van hen vroegtijdig de verzekering kunnen krijgen dat we op het goede spoor zitten. Die verzekering hebben we. Dat is op dit moment, waarop de Europese Commissie nog geen formele rol heeft, hetgeen ze kan zeggen. Natuurlijk zullen we steeds dichterbij een formele uitspraak komen als de Europese Commissie aan zet is om die formele uitspraak te doen. Dat is wat ik erover kan zeggen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, ga uw gang.

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

Het blijft een beetje om de brij heen draaien. Ik krijg geen garantie dat het goed komt. En vertrouwen in de Europese Commissie? Dat kunt u van de PVV wel verwachten, dat hebben wij totaal niet.

De **voorzitter**:

Maar wat is de vraag?

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

Ik wil de garantie hebben dat het niet verhoogd wordt. Ik ben een beetje angstig. Aan de ene kant hoor ik van de Staatssecretaris «we willen meer grip op ProRail», maar betekent dat ook dat we meer grip willen op de geweldige uitspraken af en toe van de heer Eringa, die wat teweegbrengen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het waren een heleboel vragen. Het is verleidelijk om er eentje uit te kiezen. Laat ik voor de opmerking over de btw gaan. Dit is een proces waarin je stap voor stap voortgang maakt. Ik neem u als Kamer bij elke stap mee. Bij de tussenstappen die we nemen wil ik u in alle transparantie meenemen. Daarom laat ik u ook weten wat de Europese Commissie ons al informeel heeft laten weten. De Commissie is formeel nog niet aan zet en kan ook nog geen formeel standpunt innemen. Maar we hebben bij het begin van dit hele traject met uw Kamer duidelijke afspraken gemaakt. Dit is een omvormingstraject om betere sturing te krijgen op dat grote bedrag aan publieke middelen wat we elk jaar inzetten. Voor honderd procent publiek gefinancierd, dus moet je het ook publiek sturen. We hebben ook gezegd dat het geen problemen mag opleveren voor de arbeidsvoorwaarden van mensen en dat het niet mag leiden tot prijsverhogingen voor vervoerders en voor reizigers. Aan die afspraak houd ik mij.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de heer Amhaouch, die een korte aanloop en een scherpe vraag heeft, als ik het goed heb begrepen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, ik neem heel even het stokje over van de heer Van Aalst en dan neem ik een aanloop om te springen. We hebben die randvoorwaarde

gesteld. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat we voor de wetsbehandeling helderheid krijgen over de vraag of die financiële paragraaf nu ook waterdicht is? Ik denk dat dat heel belangrijk is als tolpoortje voor de Kamer.

Ik spring even, voorzitter. Er zijn zestien consultaties van heel veel partners geweest. Ik vroeg de Staatssecretaris hoe we die partners gaan meekrijgen. ProRail is de spin in het web in het hele spoorvervoer. Denkt de Staatssecretaris op basis van de consultaties dat we die partners – het zijn niet de minste – allemaal meekrijgen in het traject? Nederland is een land van polderen en compromissen. Soms wordt er gezegd dat de overheid moet doorpakken, maar ik denk dat we samen verder komen.

De voorzitter:

Een hinkstapsprong, maar wel twee heldere vragen, dacht ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik herken me heel erg in met name het laatste deel van wat de heer Amhaouch schetst: in je eentje ga je sneller, maar samen kom je verder. Nogmaals, dit was de kans voor alle partijen om zwart op wit te zetten waar hun aandachtspunten zitten. Het is ontzettend belangrijk dat wij de komende tijd met al die partijen om tafel gaan zitten om de aandachtspunten, die soms bij de wet horen maar soms ook niet, met elkaar te adresseren. Zoals ik ook al zei: ik zie in de commentaren en de opmerkingen die zijn gemaakt ook een heleboel punten staan die niet per se bij dit wetsvoorstel horen, maar bijvoorbeeld betrekking hebben op discussies over stations die we gaan voeren, of punten waarvan we zien dat het in de huidige samenwerking beter kan. De heer Van Aalst zei in zijn intro: het is een georganiseerde puinhoop. Dat is dan voor de heer Van Aalst misschien genoeg, maar volgens mij is dit omvormingstraject een kans om in die georganiseerde puinhoop een aantal dingen toch te verbeteren om het voor de reiziger en alle partijen op het spoor nog beter te maken. Dat moeten we samen doen. Dus mijn inzet is absoluut om heel veel met die partijen om tafel te gaan zitten over de zorgen die zij hebben of om de punten waarop zij kansen voor verbetering zien zo veel mogelijk te benutten.

Dan op het punt waarop de heer Amhaouch het stokje overnam van de heer Van Aalst. Ik kan mij heel goed voorstellen dat de Kamer zegt: wij willen dit wel helder hebben, voordat we besluiten over de wet. Natuurlijk. Dus we gaan ervoor zorgen dat we dat voor elkaar krijgen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we naar de volgende interruptie, van de heer Van Dijk.

De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Ik heb een vraag over de verhouding tot de vervoerders, met name de NS. Die zegt: als ProRail een andere status krijgt, wordt het voor ons ingewikkelder. Kan de Staatssecretaris daar wat toelichting op geven?

De voorzitter:

Kijk eens, een heldere vraag.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Een heel heldere vraag. Je ziet twee dingen. Je ziet dat de positie van de NS, als je die vergelijkt met vijftien jaar geleden, natuurlijk aan verandering onderhevig is. We hebben gekozen voor meer decentralisatie. Dat staat los van de omvorming van ProRail tot een zbo. Dat betekent dat het veld sowieso diffuser wordt. De discussie die we met elkaar in 2020 gaan hebben over de ordening op het spoor en de mate waarin we nog lijnen gaan decentraliseren draagt natuurlijk bij aan de vraag hoe het spoor-

speelveld in Nederland er straks uitziet. Dat heeft natuurlijk effect op de NS. Daarnaast neemt de NS, omdat het de grootste speler is op het Nederlandse spoor, ook een aantal taken op zich die heel erg van belang zijn voor de reiziger. Wij zullen dus moeten zoeken naar: hoe zorgen we ervoor dat de samenwerking soepel verloopt? De NS is zelf ook van mening dat het nu gelukkig veel beter gaat, maar dat het op een aantal punten soms ook best wel lastig is en er verbetering zou kunnen worden bereikt.

Ik wil al die punten langslopen en kijken hoe we in die nieuwe structuur waar we straks mee te maken hebben zo veel mogelijk kansen benutten en zo veel mogelijk risico's vermijden. Dat kan alleen door heel intensief met elkaar te overleggen. Soms zijn het grote punten en soms zijn het heel kleine punten. Om u één voorbeeldje te noemen, dat op dit moment misschien meer te maken heeft met de stations: ProRail is de eigenaar van de frames van de posters en de NS is eigenaar van de posters. Blijkbaar gaat het niet altijd helemaal soepel. Soms zijn het dus hele kleine punten en soms zijn het hele grote punten. We moeten dat samenwerkingsverhaal heel intensief met ze doorlopen en kijken waar we kansen kunnen benutten om het beter te maken, want dat is uiteindelijk in het belang van de reiziger. Dat hoor ik gelukkig steeds bij u allemaal terug: de reiziger staat op één. Dat is ook voor mij het kompas. Het moet beter worden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is er een interruptie van mevrouw Kröger. Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

«Het moet beter worden.» Dat suggereert dat er nu een probleem ligt in de relatie tussen ProRail en NS. Dan blijft toch een beetje de vraag voor welk probleem dit een oplossing is. De Staatssecretaris schetst het principiële punt dat je op publieke gelden publieke sturing moet hebben. Mijn vraag is dan: in hoeverre speelt de suggestie van verdere marktwerking op het spoor en de aanbesteding van het HRN ook mee in deze behoefte om een knip te maken tussen het dicht bij de overheid houden van de infra en het op meer afstand zetten van de vervoerders?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Ik vind dit toch bijzonder. Over het algemeen zegt GroenLinks hier tegenwoordig in de Kamer: minder bedrijven, meer overheid. Nu wordt voorgesteld om een bedrijf dicht bij de overheid te halen, om goede sturing te kunnen hebben op publieke belangen. Dan zegt mevrouw Kröger: ja goh, ik weet het toch nog niet zo. Ik vind dat eigenlijk toch wel bijzonder. Mevrouw Kröger vraagt: voor welk probleem is dit nu een oplossing? Nee, dit is een kwestie van ambitie. Ik denk dat we het nog beter kunnen maken. Ik denk dat we met de directere sturing directer kunnen sturen op de publieke belangen en dat dat beter is. Het heeft op geen enkele manier te maken met voorsorteren op een discussie over decentralisatie of verdere marktwerking. Dat zijn andere discussies. Die voeren wij met elkaar. In 2020 gaan we het hebben over de toekomst van het hoofdrailnet en de volgende concessie. Decentralisaties staan echt los van dat traject.

De voorzitter:

Ik zag dat mevrouw Kröger ook nog iets bijzonder vond. Wilt u een vervolgvraag stellen? Ja? Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De Staatssecretaris vraagt eigenlijk naar onze positie hierin. Wij hebben altijd gezegd: je zou de band tussen NS en ProRail juist moeten borgen en versterken en bijvoorbeeld in een holding onderbrengen. Onze angst zit op dit punt. Ik kan een heel eind meegaan in de principiële logica om van

ProRail een zbo te maken. We delen echt de zorgen die geschetst worden. Daar zit ook een heel flink stuk twijfel: wordt het er voor de reiziger niet slechter op? Het feit dat die knip harder wordt en je daarmee eigenlijk de afstand tussen NS ProRail vergroot en het feit dat je hiermee eigenlijk voorsorteert op «infra als overheid dichtbij houden» en «je voornaamste vervoerder op meer afstand zetten», zijn wel punten van zorg. De Staatssecretaris zegt nu dat dit absoluut geen enkele overweging is, maar nogmaals: wij willen het tempo van deze operatie echt temperen en wij willen meer zorgvuldigheid.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik deel heel erg met mevrouw Kröger dat we dit zorgvuldig moeten doen. Dat is absoluut zo. Wij willen de kansen benutten en de risico's vermijden. Daarom moeten we dat zorgvuldig doen. Ik denk ook dat we dat doen en ik denk ook dat dit kan binnen het tijdpad dat geschetst is. Op dat punt hoor ik dan ook graag waar de specifieke zorgen vooral zitten. Dan zal ik proberen daar zo goed mogelijk aan tegemoet te komen.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft nog een scherpe korte vraag.

De heer Laçin (SP):

In mijn beleving is dit echt politiek Den Haag ten top. Want waarom doen we dit? Wij moeten beter kunnen sturen. Wij moeten meer invloed kunnen uitoefenen, terwijl de hele sector vandaag weer zegt: doe het niet, want we lossen hier niets mee op. Ik ben het heel erg met mevrouw Kröger eens. Ook de SP vindt dat NS en ProRail bij elkaar horen. Laten we ze zelfs nationaliseren. Dat is ons standpunt altijd geweest, maar die discussie gaan we nu niet voeren. Wat ik niet zo heel goed begrijp, is dat de Staatssecretaris heel erg wijst naar Europa: nog niet formeel aan zet. Maar kan de Staatssecretaris bijvoorbeeld nu al een juridische tekst laten opmaken, die zij toetst aan de Europese Commissie, waarin zij stelt dat de kosten niet verhoogd worden? Dan hebben we die garantie in ieder geval. Dat is één.

Het tweede punt – en daarmee sluit ik ook aan bij GroenLinks – is dit: als niemand dit wil, moet ook de Staatssecretaris oor hebben voor de sector en voor alle kritiek die erop wordt geleverd. Dan moeten we dit niet doordrukken, terwijl niemand het wil, puur omdat wij als politiek Den Haag onszelf soort van moeten gaan bevredigen. Dat moeten we vooral niet doen. We moeten doen wat de markt nodig heeft en de knip tussen ProRail en NS vooral niet groter maken, maar juist versterken.

De voorzitter:

Dat laatste was meer een opmerking en een overweging, maar het eerste was in ieder geval een duidelijke vraag. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik begrijp dat de heer Laçin mij nooit meer een vraag gaat stellen om in te grijpen bij ProRail, want publieke sturing wil hij dus blijkbaar niet. Dat is waar dit over gaat: het versterken van de publieke sturing. De heer Laçin zegt: we moeten hier niet bezig zijn met wat wij belangrijk vinden. Ik vind de publieke sturing wel van belang op dit grote bedrag. Ik vind ook dat we dat met de zbo-vorming kunnen versterken. Daarnaast stelt hij de vraag: kan het echt helder zijn, ook in een tekst? Wanneer we het wetsvoorstel voorleggen, zullen we ervoor zorgen dat het gewoon allemaal helder is. Want ik snap het heel goed. Dat dit punt helder moet zijn is een van de randvoorwaarden die we hebben gesteld voor deze zbo-vorming. Dus, meneer Laçin, daar gaan we voor zorgen.

De heer Laçin (SP):

U zult een SP'er nooit horen zeggen dat er geen publieke sturing moet zijn, nooit. Laten we dat even rechte trekken. Waar het mij om gaat is de vorm waarin we dit doen. Ik hoorde de Staatssecretaris aan het begin van haar betoog zeggen: moet een 100% publiek gefinancierde bv een raad van commissarissen hebben? Schaf hem dan af, zou ik zeggen. Wat houdt u tegen? Daarvoor hebt u geen omvorming tot een zbo voor nodig. Dat kan de Staatssecretaris nu ook doen. Zet het in gang, zou ik zeggen, en laat dat hele traject, waar niemand op zit te wachten, achterwege. Het geld dat we daarin gaan investeren kunnen we echt veel beter gebruiken voor verbeteringen op het spoor zelf. Daar wordt de reiziger wel gelukkig van, maar niet van Den Haag, dat meer sturing wil hebben en een andere vorm nodig heeft.

De voorzitter:

De vraag is helder. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik blijf de twee dingen die de heer Laçin zegt een beetje lastig te combineren vinden. Hij zegt: ik wil wel meer publieke sturing, maar we moeten niet bezig zijn met Den Haag, dat meer publieke sturing wil. Wat ik wel begrijp is dat de heer Laçin zegt: we moeten zorgen dat het geen financiële consequenties heeft. Zoals ik net heb gezegd, zullen we ervoor zorgen dat het inzichtelijk is. De wet is nu in consultatie gebracht. Op het moment dat wij met elkaar de wet bespreken moet ook dit soort punten heel helder zijn.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Laçin wil iets rechtzetten. Dat is dan geen vraag.

De heer Laçin (SP):

Nee, dat is geen vraag. Maar er wordt twee keer gezegd dat ik voor minder publieke sturing ben. Ik heb net al geprobeerd om dat recht te zetten. Dat doe ik nu weer. De SP is voor meer publieke sturing, maar dat hoeft niet door van ProRail een zbo te maken. Dat is een heldere keuze.

De voorzitter:

Dank u wel. Dat was voor mij overigens de eerste keer al helder, dus bij mij ontstond die verwarring niet. Dat is dan nu ook rechtgezet voor de mensen die daar wel verward door waren. Het viel denk ik wel mee. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik wil daar toch nog even op doorgaan. Er ontstaat nu een beeld alsof we nu totaal geen sturing hebben en dat de zbo alles gaat oplossen. We kunnen nu ook prima sturen. Er is niks aan de hand. Als we er dan nu ook nog voor kiezen om die sturing over te laten aan dit kabinet, dan is dat volgens mij het stuur loshalen van het frame. Volgens mij is er dan helemaal geen sturing meer. Daar maak ik me nog meer zorgen over dan over de vraag welke vorm dit heeft. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen: we willen juist alles beter maken. Dan zeg ik: gooi niet alles overboord, maar maak het gewoon beter. Máák het beter. Begin dan niet helemaal van onderaf aan en kijk nu gewoon wat er nu wel goed is en wat we moeten verbeteren, in plaats van alles weggooien en het wiel opnieuw uitvinden.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Op de inhoud deden we dat. We willen het beter maken en dus moeten we kijken waar het beter kan. In de verbeterde samenwerking probeer je dan een aantal van die punten op te pakken. Als het gaat om de publieke sturing zegt de heer Laçin eigenlijk: ik wil wel meer publieke sturing, maar schrap dan alleen de raad van commissarissen. Als ik alleen de raad van

commissarissen afschaf, krijg ik nog niet de bevoegdheden die ik bij een zbo wel krijg. Als de heer Laçin zegt «ik wil die publieke sturing echt versterken», dan is de zbo daar het instrument voor. Ik ben heel blij met de constructieve manier waarop door mijn ministerie en ProRail samen wordt gewerkt aan de vorming van die zbo. Daar is mij alles aan gelegen. Doordat het nu een bedrijf is en de raad van commissarissen ertussen zit, moet ProRail heel veel dikke rapporten schrijven met allerlei verantwoordingsstukken. Waarom? Omdat we niet direct toegang hebben tot die informatie. Dat moet je allemaal van tevoren afspreken en het moet allemaal geproduceerd worden. Ik heb al eerder gezegd dat dit straks allemaal een stuk minder kan, waardoor er meer tijd, energie en geld kan gaan naar het werk van ProRail, dat zij doen voor de reiziger, de vervoerder en de verlader. Het is dus ook een kwestie van een aantal processen die gewoon slimmer ingericht worden en die slanker worden. Dat is allemaal in het belang van het beter functioneren. Er zijn ook zorgpunten en daar komen wij met elkaar nog over te spreken. Alle zorgpunten die zijn geadresseerd neem ik serieus en daar zullen we heel serieus met de sector naar kijken.

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

Ik verbaas me hier nog steeds over. Wij zijn het eens over de inhoud, namelijk dat we het beter gaan maken. Vervolgens blijven we gewoon alles overboord gooien. Dan hoor ik alleen maar: ja, het ministerie en ProRail zijn zo goed bezig en werken zo goed samen. Als ik kijk naar de reactie van ProRail, heb ik niet het gevoel dat we heel goed bezig zijn. Ik weet niet welk schimmig verhaal daar dan dwars doorheen loopt. ProRail geeft aan dat het dit een drama vindt. Alle spoorvervoerders geven aan dat het een drama is. Maar het ministerie zegt gewoon: nee, we zijn hartstikke goed bezig. Ik vraag me dan af: waar zijn we dan goed mee bezig? Dat hoor ik graag van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Volgens mij heeft ProRail niet gezegd dat het een drama is. We zijn echt op een hele goede manier bezig. Samen met de heer Eringa heb ik af en toe gesprekken met de werkgroep. Ik ben ook bij de raad van commissarissen geweest en ik heb met de vakbonden en de ondernemingsraad van ProRail gesproken. Er zijn goede contacten over en weer en we zorgen dat we de zorgpunten tijdig en helder op tafel krijgen en dat we op een goede manier de oplossingen daarvoor vinden. Zo zullen we ook omgaan met de zorgen die door andere partijen zijn geuit. Dit was daarvoor het moment. Het is heel goed om die punten nu helder en zwart op wit te hebben. Dan hebben we een concrete agenda waar we met elkaar het gesprek over kunnen aangaan.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Ik kom op het blokje onderzoek aanbesteden ov. Dat kan misschien vrij beknopt. Ik denk dat ik goed nieuws heb voor heel veel van de Kamerleden die suggesties hebben gedaan. Zoals ik net al zei, nemen we in 2020 een besluit over de ordening van het spoor na 2024. De één vliegt het aan vanuit de ene hoek en ander vanuit de andere hoek, maar ik hoor eigenlijk iedereen zeggen dat dit besluit goed moet worden onderbouwd, zowel op de voordelen, die we ook hebben gezien, als de nadelen, waar zorgen over zijn ten aanzien van de decentralisaties. Daarom voeren we in 2019 een groot aantal onderzoeken uit. Ik zoek uit wat het vergt om het hoofdrailnet aan te besteden dan wel onderhands te gunnen en welke gevolgen dergelijke keuzes hebben. Die onderzoeken

geven vervolgens informatie om dat besluit te nemen en dat doen we dus met u in 2020.

We doen ook een onderzoek naar de ervaringen met de openbare aanbesteding van regionale vervoersconcessies. U heeft een heel aantal suggesties gedaan en across the board ga ik tegen u zeggen: ja, die gaan we meenemen in de onderzoeken. Sommigen zeggen: we willen dat de positieve kanten van deze en deze aspecten meer worden uitgezocht. Anderen zeggen: ik wil dat de kwantitatieve punten meer worden uitgezocht. Ik vind het van belang dat we straks met elkaar alle informatie boven tafel krijgen waarvan wij zeggen: die hebben we nodig om de goede afweging te maken om de reiziger op één te zetten. Want dat is voor mij van belang. De suggesties die u heeft gedaan zullen we dus verwerken in de onderzoeksopdracht en ze worden dus meegenomen. Ik denk dat we uit dat onderzoek ook weer een aantal lessen kunnen trekken die van belang zijn bij de beoordeling van de vraag waar de decentralisatie voordelen heeft en waar deze extra risico's met zich zou meebrengen. Hoe verhouden die twee zich tot elkaar? De quickscan zegt zelf: op deze quickscan an sich kun je nog geen besluit nemen of decentralisatie uiteindelijk een positief effect zal hebben voor de reiziger ja of nee. Maar de quickscan schetst wel voor elk van de lijnen welke aandachtspunten er zijn en welke voorwaarden er zijn om dat eventueel tot een succes te maken voor de reiziger. Eigenlijk zijn er aan de punten die de Kamer heeft genoemd nog een aantal punten toegevoegd die we ook zouden moeten meewegen. Daarom denk ik dat dat onderzoek ook weer lessen gaat opleveren voor het verdere traject van de decentralisatie van de lijnen.

De heer Amhaouch – hij is nu net even weg – vroeg om een soort tijdpad. Het lijkt mij goed dat ik dat even helder voor u in een brief zet. Wanneer verwachten we welk onderzoek? Welke stappen zien we voor ons voor elk van die vier decentrale lijnen? Ook daarbij zullen we voor een deel parallel moeten werken, om in de gesprekken met de provincies over een aantal zorgen en risico's, maar ook over een aantal kansen die verder zouden kunnen uitgewerkt, een en ander parallel in kaart te brengen, zodat we in 2020 echt alle informatie hebben om een goed besluit te kunnen nemen. De vraag van de heer Ziengs, maar ook van de heer Amhaouch en de heer Schonis, was: als er nu mogelijkheden zouden zijn, wanneer we in 2020 dat besluit hebben genomen, om daarna te versnellen, wil de Staatssecretaris daar dan ook naar kijken? Laat ik toezeggen dat we die mogelijkheden meenemen in de onderzoeken en ervoor zorgen dat we ook dat weten in 2020, als we dan een besluit nemen.

Voorzitter. Dit was het blokje onderzoek aanbesteden ov. Alle vragen gingen eigenlijk over deelaspecten.

De voorzitter:

Dan neem ik aan dat de heer Amhaouch tevreden meekijkt en gaan wij door.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb ook al een paar dingen gezegd over de decentralisatie van de sprinterlijnen en hoe ik die twee onderzoeken met elkaar in verband zie staan. De quickscan laat zien dat de decentralisaties Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden het meest kansrijk lijken. De decentralisatie van de sprinterdienst Apeldoorn–Enschede lijkt minder kansrijk en de decentralisatie van de sprinterdienst Dordrecht–Breda vooralsnog niet. Maar ja, er zijn door de leden een heel aantal aspecten genoemd, in positieve zin of in risico-zin, waarvan ik net heb gezegd: die gaan we allemaal nog uitzoeken. Ik vind dat we alle voordelen en nadelen goed tegen elkaar moeten kunnen afwegen. Ik zal nog even in een tijdlijn zetten, meneer Amhaouch, hoe we de verschillende onderzoeken uitvoeren, hoe we met de verschillende lijnen omgaan, welke stappen we voorzien, waar we parallel werken

en waar er een soort go/no go-momenten zijn, die op een logische manier bij elkaar moeten komen. Dat zal ik allemaal in een brief inzichtelijk maken. Naar aanleiding van uw vraag had ik dat net aan de Kamer toegezegd.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Heel kort. Het zou fijn zijn als dat stappenplan een eensgezind stappenplan is van het ministerie en de betrokken provincies, waarbij wij als Kamerleden denken: oké, dit is overeengekomen tussen het ministerie en de provincies, dus deze stappen gaan we doorlopen. Dan hebben wij namelijk het totaalplaatje en weten we wat ons te wachten staat.

De **voorzitter**:

Ik zie de staatsecretaris instemmend knikken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk dat het niet anders kan. Een besluit nemen over decentralisatie kan alleen maar in samenhang met de provincie die dat dan wil ontvangen. Er zijn een aantal aandachtspunten genoemd. Ook de financiële kant van de zaak is genoemd. Die moeten we daar ook bij betrekken. Zoals ik net zei: ik denk dat een aantal zaken parallel onderzocht zullen worden. Maar ik zal dat allemaal voor u helder in een brief zetten.

De **voorzitter**:

Ik merk nog op dat de heer Amhaouch zijn eigen voorstel van net, om aan het eind van het blokje te interrumperen, heeft doorbroken, maar het was een verheldering, zal ik dan maar zeggen, waarbij in zijn nadeel spreekt dat hij niet in deze ruimte was. Maar goed, ik geef het woord weer aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat kan ook een keer voorkomen. Het zijn allemaal drukke Kamerleden, voorzitter.

Volgens mij zijn dit eigenlijk de vragen over decentralisatie. Eigenlijk heeft een aantal Kamerleden mij ook wat dit betreft op een aantal punten verzocht: wilt u dat nog eens verder uitzoeken? Op die punten willen we dat verder uitzoeken. Ik zal voor u in een brief aangeven hoe de verschillende onderzoeken zich tot elkaar verhouden.

Dan komt er nog een blokje «overig».

De **voorzitter**:

De heer Laçin heeft nog een vraag over het vorige blokje. Ga uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Nog even op het punt van de decentralisaties en de quickscan. Er wordt gesteld dat twee lijnen, Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden, het meest kansrijk zouden zijn. Wat ons betreft zijn dat niet de meest kansrijke. Er zijn mogelijkheden, maar op alle vier de lijnen zijn investeringen nodig. Dat zei ik net ook. Ook werd hier aan tafel in de eerste termijn van de Kamer daarover een vraag gesteld. Hoe ziet de Staatssecretaris de samenhang tussen de kosten die we als rijksoverheid gaan maken – een deel zal vanuit de provincie en wellicht vanuit gemeentes komen – in vergelijking met wat het ons oplevert? Daar ben ik erg benieuwd naar. Ik denk niet dat de Staatssecretaris daar nu een precies antwoord op kan geven, maar ik denk dat we wel heel scherp moeten hebben wat we nu uitgeven en wat dat uiteindelijk gaat opleveren voor de reiziger, om die kostenafweging goed te kunnen maken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Een van u verwoordde het daarstraks als volgt, namelijk dat marktwerking geen doel op zich is, maar een middel om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Dat is ook eigenlijk een beetje hoe ik dit aanpak. We moeten alles in kaart brengen. Als het echt in het belang is van de reiziger en als we dat belang alleen maar kunnen dienen door te investeren, doen we dat. Als het veel investeringen vraagt, maar voor reizigers weinig oplevert, doen we het niet, net zoals we dat voor alle MIRT-projecten steeds tegen elkaar afwegen. Dat staat wat mij betreft los van de vraag: wel of niet decentraliseren. Als er op een plek in Nederland veel winst kan worden geboekt voor de reiziger met een kosteneffectieve investering, is dat interessant. Vraagt het heel veel geld en zien we eigenlijk weinig winst voor de reiziger, dan maken we de afweging om het niet te doen, zoals we, nogmaals, eigenlijk bij alle MIRT-projecten die afweging maken.

De voorzitter:

U hebt nog een vervolgvraag? Want eigenlijk bent u over de finishlijn.

De heer Laçin (SP):

Oh, ik ben wel steeds vaker over de finishlijn, merk ik.

De voorzitter:

Elk rondje spreken we met elkaar af dat we twee om twee doen, dus ja, op geen gegeven moment ben je dan over de finishlijn.

De heer Laçin (SP):

Mijn allerlaatste vraag. Ik vond dat de Staatssecretaris heel snel door het mapje heen ging, terwijl er wel veel vragen zijn gesteld, ook op het punt van het spoorgoederenvervoer, meer afstemming, meerdere vervoerders op één lijn en de risico's die daaraan kleven. Kan de Staatssecretaris daar nog kort op ingaan, voordat we overgaan naar het punt «overig»?

De voorzitter:

U miste dus nog enkele onderwerpen. De Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien had ik wat meer van de voorbeelden moeten noemen bij de onderwerpen die door de Kamerleden werden genoemd. Dit is er een van. Of bij decentralisatie de toegevoegde complexiteit opweegt tegen de voordelen is natuurlijk een van de onderwerpen die je goed moet afwegen. Daar hoort ook de samenhang op de stations bij. Daar hoort het goederenvervoer bij. De toegankelijkheid van mevrouw Van Brenk hoort daarbij. Misschien had ik u wat meer recht gedaan door die onderwerpen allemaal te benoemen, maar het is wel mijn intentie om die terecht genoemde onderwerpen – sociale veiligheid werd ook nog genoemd – mee te nemen. Wij hebben het namelijk over de vraag wat het beste is voor de reiziger. Dan moeten we van al die verschillende aspecten goed in kaart brengen wat daar de voor- en nadelen van zijn, want dan kunnen we een verantwoord besluit nemen.

De voorzitter:

Waarmee de verhelderende vraag mooi is beantwoord, denk ik. Dan geef ik het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Ik had een heel specifieke vraag gesteld. Zou er een onderzoeksresultaat kunnen zijn waarbij marktwerking wordt afgeserveerd? Als we gaan onderzoeken, zou dat een van de resultaten kunnen zijn, of sluit de Staatssecretaris dat bij voorbaat al uit?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga de voor- en nadelen in kaart brengen. Voor mij staat de reiziger op één en niet: wel of geen marktwerking. Ik moet zeggen dat ik op basis van de quickscan er wel vertrouwen in heb dat dit past bij de afspraak die wij in het regeerakkoord hebben gemaakt om een of meerdere lijnen te decentraliseren. Die afspraak is daar niet voor niks in gekomen: dat is gebeurd op basis van een inschatting dat daarmee nog verdere winst voor de reiziger is te behalen. Op basis van de quickscan heb ik daar vertrouwen in, maar het belang van de reiziger staat voor mij op één. Zo zullen we dat onderzoek uitvoeren.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan hebben we nog het mapje «overig». Ga uw gang.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Van Brenk vroeg of de ov-chipkaart in publieke handen moet komen. Dat is niet nodig, want via het NOVB, het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad, stuur ik samen met decentrale overheden op het betaalsysteem voor het ov. Toevallig hebben we gisteren weer met elkaar aan tafel gezeten. Over de ov-chipkaart, maar natuurlijk ook over de toekomst van het betalen in het ov. Ik vind het ontzettend belangrijk om daarover op een goede manier met al deze partijen te spreken. De heer Amhaouch heeft specifiek gevraagd naar het onderzoek naar de stations. Wat wordt er onderzocht? Ook de heer Schonis had daar suggesties voor. Ook de heer Ziengs heeft suggesties gedaan voor wat we allemaal onderzoeken met betrekking tot de positie van de stations. Ik denk dat het wat dat betreft zo is als met al die andere onderzoeken: we moeten alle informatie op tafel hebben. Als u zegt: we willen ook nog eens kijken naar de positie van de pensioenfondsen of naar de positie «alles bij de NS»... Ik zeg over de informatieverzoeken die u heeft: we gaan het uitzoeken en zorgen ervoor dat we in 2020 al die opties op tafel hebben. Wat ik niet zou willen is dat er een vertraging ontstaat in 2020 omdat we dan zeggen: ja, maar deze optie vinden we echt belangrijk, maar die hebben we niet uitgezocht en dus ontstaat er vertraging. Dat kan niet. In 2020 moet alles er liggen, dus als u zegt «die vraag heb ik», dan gaan we dat uitzoeken.

De voorzitter:

De heer Ziengs heeft een vraag.

De heer Ziengs (VVD):

Ja, specifiek op dit punt. Ik heb de indruk, maar dat kan ook komen door de publicaties daaromtrent, dat er op dit moment slechts met twee partijen daarover wordt gesproken, namelijk ProRail en NS. In mijn betoog in eerste termijn probeerde ik helder te stellen: pak ook in ieder geval die andere vervoerders erbij in die gesprekken. Het zou fijn zijn als de Kamer vooraf de onderzoeksopzet krijgt, zodat wij daar met elkaar nog een keer over kunnen discussiëren.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De onderzoeksopzet is eerder met u gedeeld, naar aanleiding van een eerder debat dat we hierover hadden. Er loopt dus een onderzoek op dit moment. Maar ik hoor nu dat u zegt: er zijn een aantal aanvullende opties die we onderzocht willen hebben. We gaan in 2020 belangrijke besluiten nemen. We gaan dat in samenhang doen. De positie van de stations komt daar ook bij. Dan wil ik dat u allemaal het gevoel heeft dat de informatie op tafel ligt die u nodig heeft. Dus de onderwerpen die u heeft genoemd gaan we snel nog aanvullend laten onderzoeken, zodat we al die informatie op tijd hebben. Als het nodig is om die onderzoeksopzet daarvoor te delen, kunnen we dat natuurlijk doen. Gezien de tijd die we hebben, zou ik er wel voor willen zorgen dat we dat snel in gang kunnen

zetten, dus misschien kunnen we dat schriftelijk doen. Daar moeten we even naar kijken.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik probeerde met de eerste interruptie duidelijk te maken dat ik daarmee op weg wil naar de motie-Van Veldhoven/De Boer van destijds. Ja, dat is een feit. Het klopt dat wij de onderzoeksopzet hebben gehad. Dat is correct. Mijn vraag leek erop gericht dat ik kennelijk niet wist dat er een onderzoeksopzet was. Die was er wel, maar ik probeerde daarbij aan te geven dat wij wellicht in die vrij strakke onderzoeksopzet van toen misschien een aantal elementen toch niet goed verwoord hebben en daar misschien niet voldoende input op hebben gegeven. Vandaar dat ik deze aanvullende dingen nog even aangeef. Want volgens mij kan dat in het traject gewoon worden meegenomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar gaan we ons best voor doen. Nogmaals, ik vind het van belang dat alle informatie op tafel ligt, zodat we in 2020 dat besluit kunnen nemen. U legt nu de externe partij op tafel. Anderen hebben gevraagd: alles bij NS, wat levert dat dan op? Laten we dat soort opties uitzoeken, zodat we met elkaar een reëel debat kunnen voeren over de voor- en nadelen van de verschillende opties.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Met het risico dat ik het nu weer over het vorige blokje heb, waarvoor excuses, ga ik toch even door op de vraag van mevrouw Van Brenk. Dat zit ook wel in deze interactie. Is de optie van geen verdere aanbesteding, het terugdraaien van de aanbesteding, nou een reëel scenario dat eruit kan komen? Dat vond ik eigenlijk een heel heldere vraag van 50PLUS. Het antwoord daarop was: ja, nou, uit het regeerakkoord blijkt toch wel waar ongeveer de voorkeur ligt. Zo beluisterde ik de Staatssecretaris tenminste. Ik wil dus heel graag heel helder van de Staatssecretaris horen of er ook gewoon uit dat onderzoek kan komen dat aanbesteden niet zo'n goed idee is en dat het weer moet worden teruggedraaid.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We gaan eerst de lessons learned van de huidige aanbestedingen in kaart brengen. Of iets geacht wordt wel of niet een goed idee te zijn, is voor een deel natuurlijk ook heel politiek. Sommigen zeggen: ik vind deze voordelen zwaarder wegen. Anderen zullen zeggen: ik vind die nadelen zwaarder wegen. Dat is dus ook nog weer een politieke weging. Ik zet de onderzoeken in gang. Op basis van de quickscan denk ik dat er alle reden is om er positief over te zijn dat er via decentralisatie kansen zijn om dingen voor de reiziger te verbeteren. Ik wacht die onderzoeken eerst af. Maar ik vind het bijzonder als de vraag «decentralisatie, ja of nee?» in een keer voorop gezet. Het gaat om het belang van de reiziger. Als ik deze quickscan zie, heb ik er alle vertrouwen in dat met het instrument decentralisatie winst te boeken is voor de reiziger, maar dat zal straks ook moeten blijken.

De **voorzitter**:

Dan geef ik nog even het woord aan mevrouw Kröger voor het vervolg.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wederom niet het glasheldere antwoord waar wij op hopen, denk ik. De Staatssecretaris schetst dat het instrument centraal wordt gezet en dat de reiziger op één staat, maar we hebben het bijvoorbeeld ook over sociale veiligheid, arbeidsomstandigheden en de race to the bottom. Wat ons betreft staat de reiziger dus niet alleen op één, maar is het ook een breder sociaal vraagstuk waarbij het ook echt gaat om werknemers. Ik mis dan

toch dat de Staatssecretaris hier helder zegt dat een van de uitkomsten van dat onderzoek gewoon kan zijn dat bij aanbesteden de negatieve effecten zwaarder wegen dan de positieve effecten en dat de uitkomst dus ook kan zijn dat aanbesteden teruggedraaid wordt.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger haalt wel twee dingen door elkaar. Er kan een uitkomst van een onderzoek zijn – daar ga ik niet over, want onderzoek is onafhankelijk – en er is de politieke keuze wat je doet met dat onderzoek. Mevrouw Kröger schakelt een-op-een door naar: wil ik aanbesteding terugdraaien? Maar dat is geen onderzoeksvraag, maar een politieke keuze. Dat mevrouw Kröger daarvoor staat en overigens niet meer de reiziger op één zet, vind ik bijzonder. Meestal zeggen we hier allemaal dat de reiziger op één staat. Mevrouw Kröger zegt: nee, niet alleen de reiziger staat op één, maar ook dit en dit en dit staat op één. Dat mag natuurlijk, maar het is wel iets anders dan hoe we hier tot nu over hebben gediscussieerd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door met het blokje.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik heb nog twee vragen te beantwoorden. De ene gaat over de marktorientering van de stations. Mevrouw Van Brenk vroeg of het personeel in de winkels van de NS bijzondere trainingen krijgt. NS heeft voor het personeel in winkels bedrijfshulpverleningstrainingen en oefent deze jaarlijks. Al het winkelpersoneel van NS volgt de module veilig werken. Daarin zitten diverse aandachtsgedebieden, zoals omgaan met agressie en afwijkend gedrag en ontruimingen. NS maakt ook ontruimingsplannen die worden geoefend op stations, waarbij soms ook winkels ontruimd worden en dergelijke, omdat een station toch een speciale werkomgeving is in dat opzicht. Dit was eigenlijk gewoon een feitelijke vraag.

De heer Amhaouch had nog een vraag gesteld over het BOV van de regionale partijen. In lijn met het regeerakkoord stel ik de samenwerking met regionale overheden om het spoor te verbeteren, zeer op prijs. Het is redelijk dat provincies ook zelf meebetalen aan beheer, onderhoud en vervanging van regionale spoorprojecten die zij zelf initiëren en financieren. De komende maanden zal ik, met de bestaande spelregels als vertrekpunt en in overleg met alle betrokken partijen, een breder kader uitwerken. De heer Amhaouch heeft gelijk: we hebben het wel voor B en O maar niet voor V. Het is dus belangrijk dat we dat brede kader goed uitwerken, ook weer in het licht van de discussie die we hadden over decentralisatie en hoe je ervoor zorgt dat zoiets ook op de lange termijn financieel draagkrachtig blijft. Dat laatste was een vraag van de heer Schonis. Anders heb je wellicht ook weer een probleem in je hele netwerk. Hoe meer je decentraliseert en hoe meer je dicht op het hoofdrailnet komt te zitten, hoe prangender dat aspect is.

Voorzitter. Dat waren de overige vragen die ik nog had liggen, maar wellicht heb ik nog een vraag gemist.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk naar links voor de tweede termijn. Ik stel voor om daar per collega één minuut voor te gebruiken en daarin alles te doen wat er nog is blijven liggen. Ik geef het woord aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik zie wat collega's kreunen en steunen. Ik ga het kort houden in die minuut, want ik ga het waarschijnlijk toch niet helemaal eens worden met de Staatssecretaris.

Dat vestzak-broekzakverhaal staat ons totaal nog niet aan. De zbo staat ons niet aan. In de discussie rond de decentralisatie komen we niet tot het

punt dat we graag wilden. Er komt geen snelheid. Er komt alleen een uitbreiding van de onderzoeksvragen. Wij worden nog niet heel enthousiast over hoe het nu gaat, dus bij dezen vraag ik een VAO aan.

De voorzitter:

Helder. Ik geef het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank, voorzitter. Dank ook aan de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik ben blij met de toezegging op het gebied van de onderzoeksopzet. Onze aanvullingen inzake de aanbestedingen in het openbaar vervoer worden in ieder geval meegenomen. Over de decentralisatie hebben we het een en ander gewisseld. Ik heb heel veel zorgen geuit over mogelijke risico's. Die worden ook meegenomen, heb ik gehoord.

Op het punt van de omvorming tot een zbo liggen we nog uit elkaar, ook omdat ik heel veel waarde hecht aan wat er uit de marktconsultatie is gekomen. Ik denk dat we inderdaad heel goed moeten luisteren en kijken en vooral niet te veel tempo moeten willen maken. We moeten weloverwogen keuzen maken, ook omdat er gewoon heel veel geld mee gemoeid is.

ProRail en NS werken op dit moment heel goed samen en dat gaat ook steeds beter. Wij zijn echt van mening dat we dat moeten borgen en dat de omvorming van ProRail tot een zbo uiteindelijk niet moet leiden tot een slechtere of moeilijker samenwerking tussen ProRail en NS.

Dan nog een vraag die even was blijven hangen. Begrijp ik nou goed dat maar een deel van het wetsvoorstel wordt voorgelegd aan de sector en dus niet de lagere wetgeving? Wordt alles als geheel voorgelegd of wordt alleen een deel voorgelegd? Daar wil ik nog wel een antwoord op hebben.

De voorzitter:

Dank. Ik geef het woord aan mevrouw Van Brenk.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

Dank, voorzitter. Ik bedank de Staatssecretaris voor haar toezegging om in haar onderzoek de toegankelijkheid en de sociale veiligheid mee te nemen.

Ik wil dit moment toch gebruiken om het volgende te zeggen. Deze commissie heeft een bezoek gebracht aan Arnhem, de dag nadat we in Nederland de vreselijke storm hadden. De volgende ochtend reed alles weer en hebben we ook gezien wat voor fantastisch werk ProRail en de NS samen hebben verzet. Ik wil daar toch even mijn waardering voor uitspreken.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Net als de heer Laçin ben ik blij met de toezegging van de Staatssecretaris over de onderzoeksopzet als het gaat om de effecten van het openbaar aanbesteden, met name het punt dat ik inbracht dat in dit traject, naast «onderhands», ook een vergelijking wordt meegenomen met plaatsen waar inbesteding heeft plaatsgevonden. Ik benoem dat nog even specifiek, opdat het uiteindelijk niet vergeten wordt. Dan decentralisatie. In andere debatten heb ik weleens gehoord dat je een broedende kip niet moet storen, maar ik zeg altijd: als ze langer dan 21, 22 dagen zit, moet je haar toch echt van de eieren af gooien. Maar in dit geval zou ik toch het volgende willen vragen als het gaat om mogelijke stappenplannen en dergelijke. Op dit moment bestaat eigenlijk de indruk dat we alles op de rem zetten. Wellicht heeft de Staatssecretaris ongeveer drie maanden nodig om met een dergelijk plan te komen. Dat zou mijn

verzoek aan de Staatssecretaris zijn. Wellicht kan ze daar een toezegging op doen.

De voorzitter:

Dank. Ik geef het woord aan de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording van alle vragen door de Staatssecretaris. In deze donkere dagen voor kerst is het misschien wel even tijd voor een stukje zelfreflectie, collega's. Ik kan me als trouw kijker van het Journaal nog wel de periode 2010–2015 herinneren, toen er op het spoor wel echt wat mis was. Met name SP, GroenLinks, PVV en andere politici buitelden over elkaar heen om bij de interruptiemicrofoon hier in dit huis de toenmalige Staatssecretaris ter verantwoording te roepen over hoe dat toch allemaal wel niet kon. Nu is er hier een Staatssecretaris die met het zbo-verhaal komt om die betere aansturing en politieke aansprakelijkheid voor het spoor goed te regelen. Dan verwacht ik eigenlijk dat deze collega's daar blij mee zijn. Ik ben dan ook wel erg verbaasd. Maar dat is het stukje zelfreflectie waar ik u toe oproep, namelijk om in de kerstvakantie eens goed na te denken over waar we staatsrechtelijk nou mee bezig zijn als we zeggen: het had voor ons niet gehoeven. Want een paar jaar terug hoorde ik u echt anders piepen. Dank u, voorzitter.

De voorzitter:

Dank voor uw tweede termijn, maar het brengt mij eigenlijk een beetje in de problemen. Ik kan niet anders zeggen dan dat er nog wel een beetje tijd is, dus dan krijgen we een soort onderhandeling. De heer Laçin was de... O, nee, de heer Van Aalst was de eerste die zijn vinger opstak, en hij kan het altijd heel kort, is mijn ervaring. Dus ik als ik hem het woord geef, moet de rest dat ook gaan doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Als ik zo uitgelokt word, dan moet ik daar natuurlijk wel even op reageren. De PVV heeft altijd gezegd: we willen goede sturing. We hebben net ook heel duidelijk in het debat ingebracht dat de sturing die er nu is, wat ons betreft gewoon niet onvoldoende hoeft te zijn en prima kan, maar dat we het juist niet per se om hoeven te vormen tot een zbo om extra sturing te krijgen. Dus het beeld dat nu wordt geschetst door D66 is natuurlijk niet helemaal correct. Het grote verschil is dat je in deze constructie de ballen had moeten hebben om het gewoon aan te pakken. Dat hebben we niet gezien bij de Staatssecretaris. Daar zat het probleem.

De voorzitter:

Dank u wel. Volgens mij komen we nu bij een herhaling van het debat. Dat is misschien wel aardig om de verschillende zienswijzen nog even weer te geven. Als de heer Laçin het ook kort kan, dan geef ik hem graag het woord.

De heer Laçin (SP):

We worden echt uitgedaagd, voorzitter. Ik denk dat we elkaar niet moeten aanspreken met woorden als «piepen». We voeren hier politiek met z'n allen. De SP heeft er altijd voor gepleit om ProRail en NS sámen terug te brengen tot de publieke overheid. Ik zou de heer Schonis dus echt willen uitnodigen om eens terug te kijken naar het debat dat hij aanhaalt, want het standpunt van de SP is nog steeds om ProRail en NS bij elkaar te brengen en niet uit elkaar te trekken. Dat doet dit kabinet wel. Daarom zijn we hier zo kritisch op.

De voorzitter:

Dank. Ik wil eigenlijk alleen nog mevrouw Kröger uitnodigen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij was ook alleen mevrouw Kröger uitgenodigd door de heer Schonis! Volgens mij kunnen we met z'n allen constateren dat het gewoon veel beter gaat op het spoor en dat we inderdaad niet meer bij de interruptiemicrofoon staan vanwege de blaadjes op het spoor of die hele discussie. Het gaat gewoon veel beter. Maar dat het nu goed gaat, is precies de reden waarom wij vragen waarom je nu die transitie zou maken en wat de risico's daarvan zijn. Dat zijn de vragen: wat is het risico dat iets wat nu goed draait, minder wordt? Nogmaals, en daar sluit ik me aan bij de vorige spreker, wij hebben ook altijd gezegd dat het voor ons belangrijk is dat NS en ProRail dicht tot elkaar staan. Trek je het hiermee niet juist uit elkaar? Dus voor ons is niet zozeer het issue dat ProRail een zbo wordt maar meer de verhouding ten opzichte van NS.

De **voorzitter**:

Dank. Volgens mij geeft dat mooi de discussie weer. Behalve de uitnodigingen aan elkaar, wou ik het dan daar even bij laten. Ik wil het woord geven aan de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. We hebben weer van alles voorbij laten komen in dit AO, tot de HEMA-worst aan toe, zou ik zeggen.

Belangrijk voor ons: ProRail een zbo. Daar hebben we over gesproken. Dank ook voor de toezegging dat we voor de wetsbehandeling een financieel overzicht krijgen van hoe de zaken echt geregeld zijn. En we willen echt benadrukken: neem iedereen, alle partijen, mee in deze transitie.

We hebben het over de stations gehad. Onderzoek het breed, gewoon alle mogelijkheden. We hebben ProRail, we hebben NS en misschien zijn er out of the box nog een aantal versies. Neem die allemaal mee.

Bij de decentralisaties zou ik zeggen: de handrem eraf. Geef ons gewoon de plannen per provincie en dan kunnen we daar ook samen beoordelen wat haalbaar is en wat niet.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Blij dat er een gedegen, grondig en breed onderzoek komt naar de praktijk van aanbesteden. Wat heeft het ons gebracht? Maar ook: wat kost het? Wat zijn de maatschappelijke kosten?

Heel belangrijk en voor ons echt een voorwaarde voor welke verdere discussie dan ook. Met betrekking tot de hele zbo-discussie zou ik de Staatssecretaris toch willen vragen of ze nog ruimte ziet voor andere scenario's. Nu is het een volledig zbo, maar zijn er toch nog andere bestuursrechtelijke smaken om verder uit te werken, die wellicht op meer draagvlak van de sector kunnen rekenen?

Dan met betrekking tot de reiziger op één. Hoe de Staatssecretaris het schetst, is het toch wel helemaal: de klant is Koning, reizen is een product en de consument staat centraal. Ik denk dat goed over een publieke dienst is. Die heeft een breder belang en dat belang gaat ook over werknemers en over de bredere maatschappelijke baten. Ik denk dat we daar de discussie met elkaar over moeten voeren. Dan maken wij ons heel veel zorgen over bepaalde praktijken bij het aanbesteden.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Ik geef het woord aan de heer Van Dijk.

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

Dank, voorzitter. Ook dank voor de antwoorden van de Staatssecretaris. Twee belangrijke punten. Ik begin even bij ProRail. Je hebt het principe: we hebben publiek geld in publieke handen met publieke sturing. Als we de Staatssecretaris op iets aanspreken, willen we ook dat ze er iets aan kan doen en zich kan verantwoorden. Twee: het moet uitvoerbaar zijn, het moet niet duurder worden voor de reiziger, de reiziger op één. Dat zijn echt twee verschillende discussies. Er zijn zorgen uit de sector; die heb je altijd als er verandering is. Daar moet je goed naar luisteren, en ik heb de Staatssecretaris ook zo gehoord. We zullen daar verder kritisch naar kijken, maar dat is onze opvatting.

Twee: blij met de ruime toezegging over de onderzoeksopzet. Daarbij natuurlijk ook de reiziger op één, maar er horen ook al die belangrijke andere aspecten bij, zoals sociale veiligheid en goede arbeidsvoorwaarden. Dat leken we in de discussie tussen GroenLinks en de Staatssecretaris even uit het oog te verliezen, maar volgens mij staan wij daarvoor. De reiziger op één kan alleen als we die aspecten ook meenemen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de Staatssecretaris in tweede termijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. De heer Laçin had een concrete vraag: wordt ook de rest van de regelgeving voorgelegd? Ja, in de zomer volgt de lagere regelgeving en die wordt ook voorgelegd.

Ik dank mevrouw Van Brenk en sluit me heel graag aan bij de commenten die zij maakte aan NS en ProRail.

Tegen de heer Ziengs zeg ik dat we investering inderdaad niet zijn vergeten; dat staat goed genoteerd als onderwerp.

Op het punt van decentralisatie, en dat sluit eigenlijk bij de vraag van de heer Amhaouch, hebben we gezegd dat we dus onderzoek doen naar wat de voor- en nadelen van decentralisatie en de succesrandvoorwaarden ervoor zijn. Daar zit dan natuurlijk een samenhang met de plannen die we per provincie moeten gaan uitwerken. Voor een deel zal dat parallel lopen, voor een deel heb je ook die informatie nodig om weer een volgende stap te kunnen zetten. Maar zoals ik al heb toegezegd: ik breng dat graag even in een brief voor u in kaart, zodat u gewoon weet in welk tijdspad we nu toelopen naar dat belangrijke besluit in 2020 en hoe dat er voor al die lijnen uit ziet. Dat breng ik dus graag even voor u in kaart, ook de vraag van de heer Ziengs. Zo'n tijdlijn hoeft misschien niet eens drie maanden te duren; ik hoop dat we dat sneller zullen kunnen sturen aan u.

Dan de vraag van mevrouw Kröger naar andere scenario's. Dan gaan we echt twee jaar terug in de tijd, dus dat gaan we wat mij betreft niet doen. De klant is Koning: daar vinden mevrouw Kröger en ik elkaar. Zij zegt dat daar ook andere dingen bij horen. Mevrouw Kröger weet heel goed dat sociale veiligheid ook voor mij heel belangrijk is. Niet voor niks heb ik gezegd: het zijn ook aspecten die je meeneemt in de afweging. Wanneer biedt het per saldo voor de reiziger nou voor- of nadelen? Daar hoort ook zoiets bij bekeken te worden, net als toegankelijkheid van mindervalide mensen en dergelijke.

De **voorzitter**:

Alvorens tot de toezeggingen over te gaan, zag ik nog een vraag van mevrouw Kröger en van de heer Ziengs.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zeker, voorzitter. U kijkt heel verbaasd, maar interrumpen in de tweede termijn is volgens mij volkomen zoals we het debat doen in deze commissie.

De voorzitter:

Ga uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een vraag aan de Staatssecretaris. Ze zegt dat andere scenario's in kaart brengen met betrekking tot verschillende varianten van de zbo of de huidige constructie – er zijn verschillende scenario's – ons twee jaar terug in de tijd zet. Als je kijkt naar de reacties uit het veld en de zorgen die unaniem, in de breedte gedeeld worden, zou ik de Staatssecretaris toch het volgende willen vragen. Maken die reacties niet dat we toch weer even goed moeten kijken naar die andere varianten en welke voor- en nadelen daaraan zitten? Is de Staatssecretaris niet bereid om dat als onderdeel van de gesprekken met de sector mee te nemen?

De voorzitter:

Dank voor deze interruptie. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Nee, daar ben ik niet toe bereid. We hebben hierover een heldere afspraak gemaakt in het regeerakkoord. Als ik de reacties bekijk, zie ik dat er alle aanleiding is om heel goed met elkaar het gesprek te voeren over het hoe. Daar ben ik heel graag toe bereid, want ik vind de samenwerking met die partijen heel belangrijk.

De heer **Ziengs** (VVD):

De Staatssecretaris gaf aan dat zij de snelheid erin wil houden richting de decentralisatie. Het kon sneller dan drie maanden; dat snap ik. Waar het mij met name om gaat, is dat er iedere keer gestuurd wordt op een besluit in 2020. En als ik kijk naar die noordelijke decentralisatielijnen, dan zou dat volgens mij met enige druk in 2020 al kunnen ingaan. Ik zou dat dus even open willen laten. Kan de Staatssecretaris daarover duidelijkheid geven?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

In de brief heb ik geprobeerd meer duidelijkheid te geven hoe we in 2020 uitkomen. Daar zijn een paar redenen voor. U heeft allemaal benadrukt dat je decentralisatie samen met de regio moet doen. De regio staat net voor verkiezingen. Als we het hebben over financiële doorkijkjes voor de lange termijn, dan moet je een beeld hebben van hoe de regio er op iets langere termijn financieel voorstaat. Dan moet je dat gesprek voeren met de nieuwe provinciale colleges. Dat betekent dat je pas in de tweede helft van het jaar hierover het gesprek met hen kunt voeren.

Parallel laat ik dat onderzoek uitvoeren naar de voor- en nadelen van de decentralisaties. We hebben allemaal gezegd dat de quickscan alleen niet voldoende basis is om een besluit tot decentralisatie te nemen, omdat een aantal voorwaarden vervuld moeten worden en de voors en de tegens van een aantal kwesties tegen elkaar moeten worden afgewogen. Dat parallel lopende onderzoek gaat daar input voor geven. Een aantal van de punten die vandaag zijn toegevoegd, zullen daarin worden meegenomen. Die uitkomsten heb je nodig om een gefundeerd besluit te nemen. Waar zullen de voordelen zich in welke mate voordoen? Hoe verhoudt dat zich tot de nadelen?

In het regeerakkoord hebben we gezegd: we gaan één of meerdere lijnen decentraliseren. Daar doen we nu onderzoeken voor, naast dit algemene onderzoek. Op basis daarvan kunnen we het besluit nemen. Het hangt ook nauw samen met de ordeningsdiscussie en met het antwoord op de

vraag: wat is de omvang van ons hoofdrailnet? Die samenhang heb ik eerder geschetst.

Op het moment dat je een besluit neemt, moet er een aanbesteding starten, moeten er treinen worden gekocht of geregeld enzovoort. Ik heb al gezegd dat ik mogelijkheden voor versnelling zal onderzoeken, maar ik vind een zorgvuldige voorbereiding van dit besluit wel heel erg van belang.

De heer **Ziengs** (VVD):

De argumenten van de Staatssecretaris zijn zeer valide, maar ik wijs erop dat verkiezingen geen belemmering mogen zijn om alvast trajecten te onderzoeken. Een verkiezingsuitslag kan namelijk ook zodanig zijn dat er eigenlijk weinig verandert en dan kun je doorgaan op de ingeslagen weg. Ik doelde met name op die noordelijke lijnen, waarbij er, zoals ik het met gezond boerenverstand kan bekijken, vrij snel actie kan worden ondernomen. De heer Amhaouch vroeg in eerste termijn of het mogelijk is om die lijnen apart van elkaar te bekijken. Hoe kun je er stapsgewijs misschien verschillende stappenplannen op toekennen? De Staatssecretaris stuurt constant op een besluit in 2020, maar daar waar het eerder kan, moet er een mogelijkheid zijn.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik schetste net hoe ik logisch in de tijd uitkom op 2020, maar ook de samenhang met de discussie over de omvang van het hoofdrailnet. Afwegingen tussen doorgaande intercity's en de inzet van meer sprinters hebben te maken met doelstellingen die we hebben voor het hoofdrailnet. De Kamer heeft recent een motie aangenomen die mij vraagt om ervoor te zorgen dat de verbindingen met Noord-Nederland via het hoofdrailnet versneld worden. Dan moeten we dus wel kijken naar de interactie tussen die wens en die andere, ook zeer legitieme, wens om te kijken hoe er via decentralisatie voor hoeveel reizigers er meer uit te halen is. In de discussie over de Valleilijn hebben we de afweging gezien tussen een snelle intercity en meer sprinters. Op de lijn Apeldoorn–Enschede en op de lijn Dordrecht–Breda speelt dat heel nadrukkelijk als punt van afweging. Denken we dat de reiziger daar baat heeft bij decentralisatie of niet? Ik hoor de oproep van de heer Ziengs heel erg goed: ga in ieder geval niet wachten met praten met de provincies. Dat zal ik zeker niet doen. Daar waar we snelheid kunnen maken, zullen we dat absoluut doen. Ik hecht wel aan die zorgvuldige integrale besluitvorming en ik hoop dat de heer Ziengs dat ook begrijpt.

De **voorzitter**:

Dank. Ik heb een briefje toegeschoven gekregen dat vijf punten bevat.

- De Kamer zal regelmatig voortgangsbrieven ontvangen over de risico's die kunnen optreden bij de omvorming van ProRail tot een publiek-rechtelijk zbo.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De Kamer zal regelmatig voortgangsrapportages ontvangen en daarin zal ik ingaan op de goede voortgang en op risico's. Het zijn voortgangsrapportages waarin ik ook de risicopunten zal meenemen.

De **voorzitter**:

Helder. Het gaat om voortgangsbrieven die over meer dan risico's gaan. Wanneer zal de eerste verschijnen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

In mei.

De **voorzitter**:

Dank.

- Er zal een brief aan de Kamer komen waarin schematisch inzichtelijk wordt gemaakt wat de financiële implicaties zijn op het moment dat ProRail als zbo een contract sluit. De Staatssecretaris neemt hierin de precieze bevoegdheden van ProRail mee.
- Voordat het wetsvoorstel om ProRail om te vormen tot zbo naar de Kamer wordt gestuurd, ontvangt de Kamer tijdig een complete financiële paragraaf.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We zullen ervoor zorgen dat die bij het wetsvoorstel geleverd wordt. Wanneer u de discussie voert over de wet, moet u alle informatie hebben. Daar zorgen wij voor.

De **voorzitter**:

Dank daarvoor.

- De suggesties vanuit de Kamer voor het onderzoek naar de effecten van aanbesteding worden door de Staatssecretaris meegenomen.
- Uiterlijk februari 2019 komt er een brief met een tijdlijn, waarin de diverse onderzoeken en hun onderlinge samenhang worden opgenomen. Hierin staan ook de afspraken tussen het ministerie en de provincies over decentrale lijnen, de «go/no go»-momenten en de positie van stations.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik voorzie zomaar dat er twee aparte brieven komen: een over de stations, omdat daar een apart onderzoek met allerlei toevoegingen komt, en een over de decentralisatie, met de punten die daarover door de leden zijn genoemd. Als dat allemaal in één brief moet, wordt dat misschien een wat lijvig boekwerk.

De **voorzitter**:

Helder.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik mis nog een toezegging. De Staatssecretaris heeft toegezegd dat zij met een kader of een grondslag komt in het kader van beheer, onderhoud, vervanging.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Absoluut. Dat is een toezegging die misschien al bij het MIRT geregistreerd staat. Het is een bevestiging van de aandacht die de heer Amhaouch voor dit punt vraagt.

De **voorzitter**:

Oké. Met toevoeging van deze twee punten ben ik bij het VAO, waarvan ik voorzie dat dat na Kerstmis zal plaatsvinden. Dat leidt niet tot grote consternatie.

Ik dank de leden voor hun inbreng en de Staatssecretaris voor haar reactie en ik wens u allen een goede middag.

Sluiting 12.34 uur.