

Tweede Kamer, Spoorordening

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Concept

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 9 september 2020 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- de brief van de minister voor Milieu en Wonen d.d. 18 december 2019 inzake uitkomsten onderzoek naar de kansen en bedreigingen van open toegang tot de spoorinfrastructuur voor de Nederlandse spoormarkt en vervolgstappen (29984, nr. 881);
- de brief van de minister voor Milieu en Wonen d.d. 18 december 2019 inzake reactie op update quickscan Eerlijke kansen bij aanbestedingen van regionaal spoorvervoer (29984, nr. 882);
- de brief van de minister voor Milieu en Wonen d.d. 28 februari 2020 inzake midterm review van de vervoerconcessie voor het hoofdrailnet (29984, nr. 888);
- de brief van de minister voor Milieu en Wonen d.d. 19 februari 2020 inzake reactie op verzoek commissie over de rol van ACM inzake de klankbordgroepen voor de spoorordening per 2024 (29984, nr. 886);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 mei 2020 inzake internationaal personenvervoer per spoor - Analyse ACM gelijk speelveld verbinding Eindhoven Düsseldorf (29984, nr. 895);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2020 inzake midterm reviews van de concessies van NS en ProRail en de internationale benchmark NS en ProRail (29984, nr. 898);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2020 inzake hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024 (29984, nr. 899);
- de brief van de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 juli 2020 inzake beantwoording vragen commissie over hoofdlijnen integrale besluit marktordening op het spoor na 2024 (Kamerstuk 29984-899) (29984, nr. 900).

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

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

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

Voorzitter: Ziengs

Griffier: Rijkers

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

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 13.03 uur.

De voorzitter:

Hartelijk welkom bij het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Hartelijk welkom aan de staatssecretaris en haar gevolg zou ik zeggen, maar dat ziet er allemaal natuurlijk in verband met het aantal zitplaatsen hier wat karig uit, wat natuurlijk allemaal te maken heeft met alle regels rond corona. Ook de kijkers van harte welkom. We houden keurig netjes de afstanden aan, conform de regels en we zorgen dat alle maatregelen daarmee in acht worden genomen. Ik meld het maar even, voor degenen die daarop wellicht per mail nog een reactie willen geven. Want dat maken we natuurlijk ook mee hier in de Kamer, en dat is ook heel erg goed.

Aan de orde is spoorordening. Hartelijk welkom aan de leden: de heer Van Aalst namens de PVV, de heer Laçin namens de SP, de heer Schonis namens D66, de heer Amhaouch namens het CDA, mevrouw Kröger namens GroenLinks en zelf mag ik het woord voeren namens de VVD; ik ben vandaag waarnemend voorzitter. Spreektijden vijf minuten, twee interrupties in tweeën of, dat kan ook, maak er vier vragen van. Ik geef daarmee het woord aan de heer Van Aalst. Gaat uw gang.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. De strijd om de spoorordening is losgebarsten. In de links-liberale hoek staat staatssecretaris Van Veldhoven klaar om de NS koste wat kost te beschermen, en in de rechtse vrijemarkthoek staan de internationale vervoersbedrijven klaar om de staatssecretaris voor de rechter te slepen en zo het spoornet open te breken. Het is een titanenstrijd die de toekomst van het spoor in Nederland zal bepalen. Blijft de NS ons spoor domineren, of zullen de marktpartijen onze nationale trots te gronde richten?

Voorzitter. Zoals u van ons gewend bent, is ons antwoord natuurlijk iets genuanceerder dan dat. Het is volgens ons namelijk niet wenselijk als de ene partij de andere compleet uit de ring mept, want ze versterken elkaar. Ook deze week stelde NS-directeur Van Boxtel nog dat concurrenten op het spoor de NS scherper hebben gemaakt. De vervoerders zorgen dus niet alleen voor verbetering op overgenomen NS-lijnen die op sterven na dood waren, maar indirect ook voor verbetering bij de NS zelf. Dat kan alleen maar als positief worden gezien en als meerwaarde voor de reiziger.

Voorzitter. De PVV snapt de frustraties van de marktpartijen over de manier waarop de staatssecretaris heeft gehandeld dan ook zeker. Je bedrijf werkt hard mee om Nederland bereikbaar te houden en dan sta je ineens weer aan de zijlijn te koekeloeren. Een beetje zoals de Tweede Kamer zelf dus, want ook wij werden niet meegenomen in de onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan NS. De staatssecretaris is blijkbaar zo overtuigd van zichzelf dat ze eerst handelt en dan voor de vorm nog even bij het debat aanschuift vandaag. Het is een bepaald soort arrogantie tegenover de democratie dat je alleen bij D66 aantreft. Wie denkt de staatssecretaris wel niet dat ze is?

Voorzitter. Laten we ook niet vergeten dat de rechtszaken waar we nu in worden meegesleept, ook nog eens te danken zijn aan dat eurofile Vierde Spoorwegpakket van deze staatssecretaris dat openbare aanbesteding vaker wil toepassen. Met hetzelfde gemak waarmee staatssecretaris Van Veldhoven de NS nu onderhands het hoofdrailnet gunt, duwt ze diezelfde NS voor de EU-trein. En ja, wie zijn billen brandt, moet op de blaren zitten.

Voorzitter. NS kreeg deze onderhandse gunning van de staatssecretaris onder andere vanwege de goede prestaties van dat bedrijf. Een argument dat wat de PVV betreft buiten kijf staat, want door de inzet van al die hardwerkende NS-medewerkers die dagelijks hun uiterste best doen, is de waardering van de klant fors gestegen. Het was dan ook zeer terecht dat deze medewerkers een extraatje kregen en dat de bestuursbobo's afzagen van hun bonus. Nog mooier was dat directeur Van Boxtel, na daar door de PVV moreel toe gedwongen te zijn, eindelijk eens akkoord is gegaan met een salarisverlaging en inmiddels zijn positie ter beschikking stelde. Nu hij vertrekt, zal onze inbreng over de NS-top nooit meer hetzelfde zijn, vrees ik. We wensen hem oprecht het allerbeste en danken hem voor alle inspiratie voor onze spreekteksten.

Voorzitter. Dan de nieuwe directrice van de NS. Ze lijkt tot nu toe iemand van de werkvloer zelf te zijn en niet iemand uit het D66-bestelcarroussel. Haar kunnen wij dus alleen maar heel veel succes en plezier toewensen bij onze nationale trots.

Voorzitter. Dan is er nog de vraag wat de staatssecretaris nu wil met de duur van die onderhandse concessie. Wordt die straks voor een paar jaar gegund, of krijgt de NS haar voor de komende tien jaar, met een midterm review? Gezien de behoefte aan duidelijkheid horen wij graag het antwoord van de staatssecretaris hierop. Graag ook nog een reactie op de vraag hoe de staatssecretaris zal omgaan met het kortgeding dat inmiddels is aangespannen door een aantal marktpartijen. Is zij bereid recht te doen aan die marktpartijen en de uitkomst van dat kortgeding af te wachten? Of dendert de trein in volle vaart gewoon door? Wij horen graag van de staatssecretaris hoe zij deze soap tot een einde wil brengen.

Voorzitter, tot slot. De PVV wil niet dat we als Nederland de controle over onze spoorwegen verliezen aan Brussel of aan grote internationale bedrijven. We zijn en blijven de baas op ons eigen spoor. Maar dat betekent niet dat wij de voordelen van marktwerking niet zien, en daarom blijft het belangrijk om te blijven kijken naar welke onderdelen daarvoor in aanmerking komen. Laatste zin, voorzitter: met die balans houden we de NS scherp en zetten we het belang van de reiziger op één, want daar moet het uiteindelijk om gaan.

Voorzitter. Nu ben ik klaar voor de interrupties.

De **voorzitter**:

Ik had al een licht vermoeden. Ik zag de heer Laçin al aandacht vragen. Meneer Laçin, gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Ik onderschrijf een aantal elementen van het betoog van de heer Van Aalst. Ik zal zelf straks ook terugkomen op die elementen. Hij eindigt met de voordelen van de marktwerking op het spoor. Alleen heb ik hem niks horen zeggen over de fraude bij

Keolis. Ik heb hem niks horen zeggen over dat geen enkele van die partijen op de Valleilijn wil gaan rijden. Kan de heer Van Aalst van de PVV daar ook op reageren? Hoe ziet hij de voordelen van de marktwerking, terwijl er frauderende partijen zijn en partijen nu wegrekken omdat het even tegenzit?

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

Dat is altijd het selectief shoppen. Dat snap ik wel. De SP weet dat de PVV gehakt heeft gemaakt van de mensen van Keolis die er een rotzooitje van gemaakt hebben. We hebben daar in de provincie Overijssel echt een punt van gemaakt. We zijn er nog steeds mee bezig. Anderzijds hebben we ook ooit geconstateerd dat in Limburg bij NS hetzelfde misging. Dus ja, we zijn niet voor het volledig uit elkaar trekken van het hoofdrailnet. Dat gaf ik ook in mijn betoog aan. Alleen moeten we de voordelen pakken, bijvoorbeeld wanneer bij een aanbesteding een marktpartij het beter kan doen omdat NS het niet wil of kan doen. Uiteindelijk zitten wij hier voor de reiziger. Voor de reiziger moeten wij het beste beeld scheppen. Dat zal op het hoofdrailnet voornamelijk met NS zijn. Anderzijds zitten er op de randen best mogelijkheden voor marktpartijen om daar een goede invulling aan te geven.

De heer **Laçin** (SP):

Die marktpartijen zitten wat ons betreft al op die randen, dus laten ze daar vooral blijven zitten, zou ik zeggen.

Ik wil nog wel corrigeren dat de rechter de boete van de ACM richting NS van 41 miljoen van tafel heeft geveegd. Dat is allemaal nog onder de rechter. Dat is dus tot daaraan toe.

Ik wil wel een heldere uitspraak van de PVV hebben over de Valleilijn. Hoe kijkt de heer Van Aalst ertegen aan dat marktpartijen staan te springen en beweren dat ze het beter dan de NS zouden kunnen, maar dat nu bij een tegenslag meteen geen enkele van die partijen zich inschrijft voor zo'n aanbesteding? Staat dan de reiziger op één voor die partijen? Of staan hun marktaandeel en hun winst op één? Wat vindt de PVV daarvan?

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

Het antwoord is natuurlijk: beide. In de coronacrisis kan ik me voorstellen dat een commercieel bedrijf niet direct inschrijft op de eerste de beste lijnen die voorbijkomen. Anderzijds hebben zij altijd gezegd: geef ons die lijnen, dan willen we eraan meedoen. Dat snap ik. De SP moet het toch ook met mij eens zijn dat er wel wat verschil zit tussen de NS, waar we al dat belastinggeld in stoppen, en een commercieel bedrijf dat gewoon afgerekend wordt op zijn resultaat. Daar moeten we niet zo ingewikkeld over doen. Volgens mij staat de reiziger op één. Wij moeten ervoor zorgen dat we het zo aantrekkelijk mogelijk maken, dat de lijnen er zo meteen liggen en dat de bereikbaarheid geborgd blijft. We hebben onze trots. Dat is onze NS. Anderzijds moeten we ook gewoon ruimte bieden aan andere partijen.

De **voorzitter**:

De heer Laçin nog een keer.

De heer **Laçin** (SP):

Ik had het idee dat het een beetje uitlokking was. Ik kreeg een vraag, maar ...

De **voorzitter**:

Nou, ik noteer het als interruptie hoor.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, ik wil alleen maar zeggen dat we ook hele scherpe doelen aan de NS stellen. NS krijgt het niet allemaal zomaar gegund. NS presteert ontzettend goed. De prestaties worden steeds beter. Ook de doelen die we aan de NS stellen, worden steeds scherper. Laten we dat vooral zo houden, zeg ik ook richting de staatssecretaris. Maar daar hebben we geen andere marktpartijen voor nodig die de NS zogenaamd scherp zouden moeten houden.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de heer Van Aalst.

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

Voorzitter, u telt het als interruptie. Dan tel ik het antwoord.

Zelfs directeur Van Boxtel riep nog: goh, die concurrentie op het spoor heeft ons zeker scherper gemaakt, die heeft zeker geleid tot extra maatregelen en die heeft ons zeker geleerd dat we meer moeten doen voor de reiziger. De reiziger heeft dat uiteindelijk beoordeeld met een hoger cijfer. Je kunt wel zeggen dat we het niet nodig hebben, maar geloof me, ook als ondernemer zeg ik dat concurrentie op de markt goed is. Daarmee houden we elkaar scherp. Het leidt tot vernieuwing en het zorgt ervoor dat we niet met elkaar inslapen. Dat lijkt mij heel goed. Dat is alleen maar goed voor die reiziger.

De **voorzitter**:

Dan ga ik door naar de heer Schonis. Excuus, neem me niet kwalijk. Mevrouw Kröger gaf inderdaad eerder een signaal. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik begrijp dat de PVV vandaag een genuanceerd verhaal wil houden, maar dat is ook meteen wel moeilijk te volgen, merk ik. Er wordt eigenlijk een heel hard verwijt gemaakt naar de staatssecretaris dat de Kamer niet betrokken is, maar we zitten hier nu toch juist omdat de staatssecretaris een brief heeft gestuurd met haar voornemen voor een onderhandse gunning? Wij hebben het er vandaag over of wij dat als Kamer een goed idee vinden. Het is mij onduidelijk of de heer Van Aalst nou wel begrijpt dat het HRN naar de NS gaat — dat staat nog even los van de vraag of bepaalde randlijnen wel gedecentraliseerd worden — of dat hij vindt dat het HRN aanbesteed had moeten worden. Als dat zo is, wie had er dan meegedongen? Hoe ziet hij dat voor zich? Of vinden we het gewoon een goed idee dat dat naar de NS gaat?

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

Laat ik duidelijk zijn: wat ons betreft is het HRN vitale infrastructuur die we als Nederland zeker niet uit handen moeten geven en die wat ons betreft richting NS moet gaan. Laat ik even duidelijk zijn, want u vindt het gek dat ik de staatssecretaris aanval: ik wil dat wij die keus maken en dat de staatssecretaris die uitvoert. Dat er al voorgesorteerd wordt op de NS vind ik wat makkelijk en vind ik niet eerlijk richting andere partijen. Wij voeren hier met elkaar een nette discussie en aan het einde van die discussie bepalen we welke richting we de staatssecretaris meegeven. Dat is de volgorde en niet andersom. Ik heb het zo ervaren: we worden al geconfronteerd met een gunning van het hoofdtrainnetwerk voordat de Kamer zich daarover uitgesproken heeft. Dat het, wat ons betreft, uiteindelijk tot dezelfde conclusie had geleid, is prima, maar in onze optiek had

het andersom moeten lopen. Dat hebben we al vaker aangegeven. Wij hebben hierin dus een volledig helder verhaal. De lijn is nooit anders geweest. Deze lijn heeft de PVV al jaren. Het hoofdrailnetwerk is voor de NS. Dat is ook onze nationale trots. Prima. Daarom hebben wij ook tegen het Vierde Spoorwegpakket gestemd. Dan hadden we nu die ellende van kort gedingen niet gehad, maar goed, dat geef ik dan mee aan alle partijen die wel voor dat pakket hebben gestemd. Wij zijn baas op ons eigen spoor en dat moeten we zo houden; daar moeten we mee oppassen. Je kunt aanbestedingen gebruiken op de randen waar het nodig is, waar de reiziger er beter van wordt. Dat is volgens mij een fantastisch mooie combinatie, waarvan we kunnen leren.

De heer **Schonis** (D66):

Ik denk dat mevrouw Kröger net een hele mooie conclusie trok. Volgens mij is de PVV het inderdaad eens met de staatssecretaris. Dat is gelijk mijn vraag aan de heer Van Aalst. U steunt de staatssecretaris eigenlijk in haar voornemen. U doet net alsof de pap al gestort is, maar al die voorwaarden waar u het net over had, kunnen we vandaag juist meegeven aan de staatssecretaris. Na al die warme, lovende woorden van de PVV over allerlei voormalige D66-coryfeeën ben ik blij om te horen dat u zo blij bent dat het vandaag besproken wordt. Of zie ik dat verkeerd?

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

Ik moet de heer Schonis daar in die zin inderdaad blij mee maken. Het komt eigenlijk een beetje vanuit de beginperiode, toen ik me samen met Jetten, inmiddels uw fractievoorzitter, altijd druk maakte om dit punt, want we waren het hier wel over eens als partijen: het hoofdrailnetwerk hoort bij NS te liggen, omdat dat onze nationale trots en soevereiniteit is. Anderzijds vind ik het wel bijzonder dat u daar wel voor bent, maar vervolgens alles in Brussel over de balk gooit en er juist alles aan doet om alles kwijt te raken. Sterker nog, het Vierde Spoorwegpakket heeft u wel gesteund. Dat maakt het nu mogelijk dat die marktpartijen juist delen van NS af kunnen nemen. Ik ben het ermee eens dat het hoofdrailnetwerk naar NS gaat, maar ik ben het er natuurlijk niet mee eens dat de staatssecretaris al onze soevereiniteit, onze hele infrastructuur, bij Brussel over de balk gooit.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Verder geen interrupties? Dan geef ik het woord aan ... O, neem me niet kwalijk. Meneer Amhaouch, gaat uw gang.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, toch even over dat laatste, over dingen bij Brussel over de balk gooien. Brussel heeft de lijnen voor het Vierde Spoorwegpakket uitgezet. Is de heer Van Aalst het met mij eens dat we eerst zelf een afweging moeten maken van wat we willen en dat we daarna moeten kijken wat er kan? Volgens mij hoorde ik de heer Van Aalst zeggen: wij moeten onze nationale spoorweg niet zomaar verkwanselen. Dat hoorde ik hem net zeggen. En toch worstelt hij met Brussel. Laten we eerst hier vandaag het debat voeren over de richting die we op gaan; dan horen we straks misschien van de staatssecretaris wat er wel en niet kan in onze lijn. Want anders gaan we ons straks meer concentreren op wat er allemaal zou moeten van Brussel in plaats van op wat wij als Kamer graag zouden willen. Is dat een juiste richting? Kan de heer Van Aalst zich daarin ook vinden?

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

Nee, want zoals ik in mijn betoog heb gezegd, zit het probleem 'm er juist in dat we akkoord zijn gegaan met het Vierde Spoorwegpakket. We hebben nog een poging

gedaan dat te repareren met een onderhandse gunning, maar het leed was al geschied. Ook het CDA heeft daarmee ingestemd. De PVV staat er anders in: wij gaan over onze eigen spoorwegen; daar hebben we Brussel niet bij nodig. We laten Brussel niet voor ons bepalen of onze markt wel of niet open is. Dat bepalen we zelf wel! Wij bepalen wel wie we toelaten en wanneer een aanbesteding goed is voor de reiziger. Daar hebben we Brussel niet voor nodig. Maar u heeft daarmee ingestemd met het CDA. Deze coalitie heeft ingestemd met het Vierde Spoorwegpakket. Daar komt alle ellende vandaan, van kort gedingen tot rechtszaken. Alles wat er nu aankomt, komt doordat u voor dat Vierde Spoorwegpakket heeft gestemd en alles in de uitverkoop heeft gedaan.

De **voorzitter**:

Via de voorzitter spreken, graag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik heb het idee dat de heer Van Aalst vandaag met een beetje veel meel in de mond praat. Hij zet zich af tegen Brussel en wil tegelijkertijd de Nationale Spoorwegen beschermen. Daarin vindt hij ons aan zijn zijde. Eigenlijk zegt hij het via een omweg, met heel veel woorden. Ja, we hebben inderdaad ingestemd met het Vierde Spoorwegpakket, maar we bepalen nog steeds zelf wat we willen met het hoofdrailnet. Het een sluit het ander niet uit. Die discussie zou ik hier vandaag graag willen voeren, ook met ruimte voor andere spelers in dit land. Ik proef een beetje dat de heer Van Aalst niet helemaal wil zeggen dat we zo'n beetje op één lijn zitten vandaag, maar het komt vanzelf goed. Misschien aan het einde van dit overleg, want we hebben nog tot 17.00 uur.

De **voorzitter**:

Ja, we hebben nog even. De heer Van Aalst nog?

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

Nee, ik praat niet met meel in mijn mond. Ik denk dat meneer Amhaouch een beetje een selectief gehoor heeft. Laat het heel duidelijk zijn: wij hebben niet voor dat Europese pakket gestemd. En waarom niet? Omdat het onze soevereiniteit, onze infrastructuur en ons netwerk in de uitverkoop aan Brussel heeft gedaan. Dat is nou juist het probleem. Dat wilden we niet. Als het CDA dan ook nog zegt dat we op één lijn zitten, dan heeft u het niet begrepen. U heeft voor dat pakket gestemd; de PVV heeft daartegen gestemd. Laat dat duidelijk zijn.

De **voorzitter**:

En "u" is via de voorzitter. Dat doen we zo hier, in dit huis.

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

U heeft ook voorgestemd; dat klopt.

De **voorzitter**:

Ja, die was te makkelijk. Dat was een inkopper. Dan geef ik het woord aan de heer Laçin. Gaat uw gang.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Nederland behoort tot de top van de wereld als het gaat om vervoer over spoor. We hebben een enorm drukbezet spoor, een dienstregeling die enorm goed in elkaar zit en een nationale spoorvervoerder, de NS, die steeds beter presteert.

Complimenten aan de NS en ook aan deze staatssecretaris, want onder haar bewind gaat het ook steeds beter.

De SP steunt het voorgenomen besluit om de HRN-concessie na 2024 aan de NS te gunnen dan ook voor honderd procent, maar tegelijkertijd mag de staatssecretaris op dit punt meer ambitie tonen en meer duidelijkheid geven, zowel aan de NS als aan de werknemers van de NS. Het is voor toekomstige investeringen in zowel nationale als internationale verbindingen, voor behoud van werkgelegenheid en voor goede arbeidsvoorwaarden van belang voor hoelang de staatssecretaris de concessie wil gunnen, weer voor tien jaar of voor een langere periode, zoals we vaak bij decentrale concessies zien. Vijftien jaar is daar geen uitzondering. Waarom wordt de NS en de 20.000 werknemers die zekerheid niet gegeven? Waarom volgt de staatssecretaris haar collega-minister niet, die met een Luchtvaartnota 2020-2050 kwam? Naast het Toekomstbeeld OV 2040 zou een spoornota 2025-2050 met een prominente rol voor de NS wat ons betreft niet misstaan. Wat vindt de staatssecretaris hiervan?

Voorzitter. Verschillende onderzoeken wijzen uit dat marktwerking op het spoor geen toegevoegde waarde heeft. NS en ProRail werken keihard om de prestaties te verbeteren en nieuwe verbindingen mogelijk te maken. Met het aangekondigde Nationaal Groeifonds komt bijvoorbeeld de Lelylijn, waar de SP heel erg voor is, ook steeds dichterbij. Het uitgangspunt moet uiteindelijk altijd zijn dat de reiziger op één staat. Bedrijven als Arriva, Connexxion, Keolis, Qbuzz en FlixTrain laten met hun gang naar de rechter zien dat het hun niet gaat om de reiziger, maar puur om het vergroten van hun marktaandeel. Het is veelzeggend dat zij kiezen voor een civielrechtelijk kort geding op een besluit dat nog helemaal niet vaststaat, puur en alleen voor de Bühne dus. Ik hoop dat de staatssecretaris zich hierdoor niet laat afschrikken, aangezien de onderhandse gunning volgens nationale en Europese regels gewoon mogelijk is.

Voorzitter. Dat marktwerking niet werkt, toont de fraude van Keolis bij de concessie IJssel-Vecht aan, evenals het feit dat er geen inschrijvers voor de Valleilijn zijn, wat ik net al noemde. Ik wil de staatssecretaris dan ook vragen of zij al met de NS heeft gesproken over de Valleilijn, en zo niet, of zij dat heel snel wil gaan doen. Dan is het probleem wellicht heel snel opgelost. Het is de omgekeerde wereld als de NS, die flink betaalt om de HRN-concessie te mogen rijden en daarbij een topprestatie levert, lijnen moet afstaan aan buitenlandse staatsbedrijven die allemaal subsidie nodig hebben om overeind te blijven. Dat is absoluut geen bewandelbaar pad voor de SP.

Voorzitter. Naast het feit dat marktwerking geen voordelen voor de reizigers heeft, heeft zij ook negatieve gevolgen voor de werknemers. Zij worden dan gezien als kostenpost van een bedrijf, terwijl zij het kapitaal zijn. Conducteurs op treinen verdwijnen, de kwaliteit van opleidingen wordt minder en hulp op stations is er nauwelijks meer. Het is, zoals een conducteur van Keolis zelf stelt: Aldiprijzen betalen en de kwaliteit van Albert Heijn verwachten. Ik heb zelf zo mijn gedachten over Albert Heijn, maar dat is een uitspraak van die conducteur.

Voorzitter. Het wordt nog pijnlijker. Personeel dat tijdens het hoogtepunt van de coronacrisis aan het werk bleef om het ov beschikbaar te houden, verkeert nu in onzekerheid. De beschikbaarheidsvergoeding is er voor dit jaar, maar voor volgend jaar is er nog veel onduidelijk. Ook is er voor de NS geen steunpakket gekomen, zoals dat wel heel snel geregeld was voor de KLM. En dat terwijl er in Duitsland een steunpakket is afgesproken met Deutsche Bahn, met loonsverhogingen en het uitsluiten van

gedwongen ontslagen. De NS en zijn 20.000 werknemers verdienen die zekerheid wat ons betreft ook. Dat kan door duidelijkheid te geven over de duur en de omvang van de HRN-concessie na 2025 en door een steunpakket naar aanleiding van corona. Graag een reactie.

Voorzitter. Het Vierde Spoorwegpakket en open access op het spoor bedreigen de continuïteit van de binnenlandse dienstregeling en het doorontwikkelen van internationale verbindingen. Is de staatssecretaris het met ons eens dat nieuwe internationale lijnen die ook het HRN raken niet onze binnenlandse dienstregeling mogen verstoren? Hoe gaat zij dit regelen en handhaven?

Dan kom ik bij mijn laatste punt, voorzitter, de lijn Heerlen-Aken. Ik ben heel constructief geweest, maar dat gaat nu een beetje ophouden. De brief die de staatssecretaris maandag naar de Kamer heeft gestuurd, omvat weer allerlei aspecten die voor vertraging gaan zorgen. En dat terwijl de opdracht van de Kamer helder is: een intercityverbinding van de Randstad over Heerlen naar Aken als onderdeel van de HRN-concessie na 2024. En het kan. De NS heeft een alternatief vanuit Den Haag uitgewerkt dat veel voordelen heeft en na twee jaar ook geld oplevert. Zoals veel internationale verbindingen is er in het begin een exploitatietekort, maar dat wordt opgevangen als onderdeel van de HRN-concessie. Alle gemeenten op de lijn willen dit, de NS kan het en wat ons betreft gaat ProRail nu uitzoeken hoe het dat voor elkaar gaat krijgen. Daar is geen marktverkenning meer voor nodig. Het zou een blunder van jewelste zijn om dit verder uit te stellen, tot een onderdeel van een marktverkenning te maken en zelfs de optie open te laten voor een separate concessie. Is de staatssecretaris bereid nu knopen door te hakken en te kiezen voor NS als vervoerder om verder uitstel te voorkomen? Zo niet, dan zullen wij dat verzoek tijdens een volgend VAO doen. Graag een reactie.

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer Schonis, gaat uw gang.

De heer Schonis (D66):

Dank, voorzitter. In tijden van crisis leer je wat er van waarde is. Nederland heeft in het afgelopen halfjaar laten zien dat het een spoorstelsel heeft dat niet voor niets tot de top drie beste ter wereld behoort. Zelfs in tijden van de intelligente lockdown bleven de treinen met een aangepaste dienstregeling gewoon rijden. Hulde aan alle medewerkers van de vervoersbedrijven en ProRail, die ons land bereikbaar hebben gehouden. Vandaag spreken we over de toekomst van het spoor in Nederland. Ik zal eerst ingaan op het voornemen van de staatssecretaris om de HRN aan de NS te gunnen, daarna kom ik te spreken over de randvoorwaarden en ik rond af met een opmerking over Heerlen-Aken.

Voorzitter. D66 is blij met de toekomstvisie voor het ov in 2040, zoals de staatssecretaris die afgelopen jaar heeft gepresenteerd. Deze toekomstvisie geeft een duidelijk beeld van hoe over twintig jaar Nederland met een hoogwaardig spoornetwerk met elkaar verbonden blijft. Om dat toekomstbeeld te kunnen realiseren, zijn investeringen nodig. Investeren in het spoor, maar ook investeringen in nieuwe treinen. Willen wij dat de NS die investeringen ook kan gaan doen, dan zullen wij dat bedrijf de komende periode zekerheid moeten geven, juist nu in de tijd van de pandemie. Nu heeft het spoorbedrijf

NS baat bij zicht op continuïteit. D66 is dan ook blij met het voornemen van de staatssecretaris om de HRN-concessie onderhands aan NS te gunnen.

Een periode van minimaal tien jaar, met na vijf jaar een tussenevaluatie, is wat ons betreft dan ook noodzakelijk. Wanneer na die periode alle seinen op groen blijven staan, kan wat D66 betreft zelfs naar een verlenging naar vijftien jaar gekeken worden. Maar ik hoor natuurlijk graag van de staatssecretaris aan welke termijn zij zelf denkt en met welke bijvoorbeeld Europese regels zo'n termijn samenhangt.

Voorzitter. Voor D66 is marktwerking op het spoor geen doel op zich maar een middel om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen. Het gunnen van de HRN-concessie aan de NS doet wat D66 betreft niks af aan de regionale vervoersconcessies en aan het open access voor internationale spoorlijnen. Een hybride spoorsysteem, waarin een zekere mate van concurrentie zorgt voor een prikkel aan de NS om blijvend goede prestaties te leveren. Wat D66 betreft kunnen regionale spoorlijnen door andere vervoerders worden bediend. Ik hanteer daarbij zelf altijd drie voorwaarden. Een. De reiziger moet er beter van worden. Regionaliseren moet tot een beter product van de reiziger leiden. Twee. De provincies en regio's moeten het zelf willen. Het aanbesteden vergt expertise en niet elke provincie heeft die in huis. Van hogerhand moet dit niet worden opgelegd. Drie. Provincies en regio's moeten het zelf kunnen betalen. Een concessie duurt al snel tien tot vijftien jaar. Provincies zullen bij de start van die periode zekerheid moeten kunnen bieden over de hele exploitatieperiode. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen deze voorwaarden? Ziet zij een mogelijkheid om deze op te nemen in het afwegingskader voor verdere regionalisering?

De **voorzitter**:

Ik zie een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik vind het een heel lang lijstje voorwaarden, waarbij ik de volgende vraag heb. Dat het hele issue van de verdere versnippering daadwerkelijk impact kan hebben op je hoofdrailnet, zit dat ingebakken in voorwaarde één? Voorwaarde één is nu natuurlijk vrij breed, terwijl ik denk dat dat een vrij specifiek issue is. We hebben een heel fijnmazig spoornet in Nederland, waarop het ongelooflijk vol is. Alles wat je eraf haalt of erbij plust, heeft impact op het hele systeem. Hoe kijkt D66 daarnaar?

De heer **Schonis** (D66):

Ik kan de vraag zonder meer bevestigend beantwoorden, mevrouw Kröger. Want volgens mij zit dat inderdaad in de eerste voorwaarde dat de reiziger er beter van moet worden. Dat is natuurlijk een bredere vraag dan alleen maar wat het voor regionaal spoor A of B betekent. Want iedere ingreep die je op dat hele complexe spoorwegnetwerk van Nederland doet, heeft gevolgen voor andere delen. Ik ben in augustus op werkbezoek geweest bij ProRail. Daar werd mij uitgelegd hoe de Thalys naar Parijs invloed heeft op de dienstregeling. Ik meen dat er daardoor ergens bij Apeldoorn een knelpunt zit. Zo ingrijpend kan het zijn. Dus, inderdaad, het gaat om de eerste voorwaarde die ik net formuleerde: de reiziger moet er in totaal beter van worden. We moeten dus niet alleen kijken naar tijdwinst op één lijntje of anderszins. Het gaat om het totaal voor heel Nederland.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar mevrouw Kröger; aanvullend nog.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik denk dat het heel belangrijk is om dat heel scherp te benoemen, want een individuele reiziger op een bepaald traject kan er wellicht beter van worden, maar het gaat inderdaad om "de reiziger", het hele systeem. Dat moet robuuster worden. Het gaat precies om die uitruil. Een regio kan denken dat een groepje reizigers op een bepaald trajectje er misschien beter van wordt, maar ik vraag me af in hoeverre de hele robuustheid van het systeem altijd wordt meegenomen door een regio. Dat is een groot vraagstuk. Ik vraag me af hoe je dat meeneemt in zo'n beoordelingskader.

De heer **Schonis** (D66):

Terechte vraag. Uiteindelijk komt op enig moment een provincie aan het loketje bij het ministerie. Ik probeer het even beeldend te maken. Het ministerie zal natuurlijk zeggen: het is leuk dat je als provincie of als vervoersregio zo'n lijn erbij wil hebben, maar wij gaan wel even kijken hoe dat in het totaalplaatje past. Zo zal de procedure vormgegeven worden. Ik hoor graag van de staatssecretaris of dat beeld een beetje klopt.

De **voorzitter**:

Er is nog een interruptie van de heer Van Aalst.

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

Ik ga even in op het punt van de decentrale aanbestedingen. De heer Schonis gaf al aan dat hij af en toe inderdaad ziet dat de lokale overheden het wel of niet willen en wel of niet kunnen. Dan krijg je de discussie over arbeidsvoorwaarden et cetera die de heer Laçin net aanslingerde. Is dat wel allemaal gelijk? Hoe kijkt D66 er tegen aan als het Rijk toch een soort regierol neemt, door te zeggen: we moeten een uniforme aanbesteding hebben, zodat we voorkomen dat we in de discussie appels met peren vergelijken. We leggen NS iets op. Dat geldt dan ook voor de decentrale lijnen. Het is vaak niet het probleem dat de vervoerder niet wil, maar dat hem wat anders gevraagd wordt. Als hem gevraagd wordt om geen conducteur op de trein te leveren, levert hij die niet. Is D66 het dus met mij eens dat wij gewoon één uniforme lijn zouden moeten trekken om te voorkomen dat we elke keer appels met peren vergelijken en eigenlijk marktpartijen afrekenen op iets waar ze eigenlijk niets aan kunnen doen?

De heer **Schonis** (D66):

Dat zit volgens mij in de tweede voorwaarde die ik formuleerde. Provincies of vervoersregio's die zo'n aanbesteding doen, zullen natuurlijk heel goed aan de voorkant aan moeten geven wat ze precies vragen. Ik kan niet genoeg benadrukken dat dit aan de voorkant moet zijn. Dat vraagt behoorlijk wat expertise. Ik heb ook een ronde door Nederland gemaakt. Niet iedere provincie of vervoersregio heeft voldoende expertise in huis. Daarom is de tweede voorwaarde dat een provincie het niet alleen zelf moet willen, maar ook kunnen. Ik ben het inderdaad met u eens: op het moment dat je eisen stelt aan bijvoorbeeld de aanwezigheid van conducteurs op een trein, moet dat natuurlijk voor heel Nederland gelijk zijn. Dat zijn we met elkaar eens.

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

Mag ik concluderen dat mijn collega van D66 het ermee eens is dat we vanuit de rijksoverheid een uniform raster, pakket, stramien neer moeten leggen van waar de aanbesteding aan moet voldoen om te voorkomen dat we excessen krijgen of appels met peren gaan vergelijken? Is de heer Schonis dat met mij eens?

De heer **Schonis** (D66):

Dat ben ik met u eens, in die zin dat we, zoals in de brief van de staatssecretaris staat, een afwegingskader krijgen. Dat afwegingskader is natuurlijk wat mij betreft zeker geldig voor heel Nederland en daarmee dus ook uniform.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat de heer Schonis verdergaat met zijn inbreng.

De heer **Schonis** (D66):

Ik was gebleven bij die voorwaarden en de vraag of de staatssecretaris aan kan geven of het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer, het Locov, betrokken kan worden bij de verdere besluitvorming. Want het is natuurlijk ook belangrijk om de stem van de reiziger daarin te horen.

Dan heb ik nog twee wat kleinere aandachtspunten. Het eerste gaat over de stations. Zorgt de staatssecretaris ervoor dat er goede afspraken worden gemaakt over het beheer en het onderhoud van stations? Mij bereiken de laatste tijd nogal wat geluiden dat reparaties van liften en andere cruciale onderdelen van een station nogal lang op zich laten wachten. Dat moet wat D66 betreft wel beter.

Het tweede punt gaat over de reizigersdata oftewel over alle gegevens die we met zijn allen via de ov-chipkaart genereren. Die data zijn wat ons betreft van de reiziger. Het zou toch gek zijn wanneer deze informatie niet beschikbaar is voor partijen die de reiziger willen bedienen? Hoe wordt het beheer van en de toegang tot die data meegenomen in de verdere concessieverlening?

Dan tot slot het traject Heerlen-Aken. Ook wij hebben meerdere keren gevraagd om zo snel mogelijk een vervoerder te vinden die deze internationale spoorverbinding in kan passen. Ik ben dan toch altijd van de benadering: het glas is halfvol. Het is goed om te horen dat er zich na de eerste marktverkenning maar liefst twee partijen gemeld hebben. Ziet de staatssecretaris kans om eerder dan de aangegeven zes maanden een besluit hierover te publiceren?

Dank u wel.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Een interruptie van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb bewust gewacht omdat de heer Schonis al aangaf dat hij op dit punt zou terugkomen. Ik hoor D66 goed over de marktverkenning. Twee partijen hebben dit aangegeven. Maar we zien dat er een werkbaar alternatief ligt van de NS. Dat is uitgewerkt en levert 24 nieuwe binnenlandse lijnen op, met op den duur enorm veel mogelijkheden voor nieuwe reizigers. Dus waarom wil D66 nu eigenlijk gaan vertragen of gaan uitstellen, waarbij ProRail nog zes maanden gaat kijken hoe, wat en wie? De intentie van de meerderheid van de Kamer is volgens mij helder: we willen het onderdeel van de HRN-concessie maken na 2024. De NS kan het. We hebben hier een heel gesprek over hoe goed de NS het doet. Dus waarom zouden we met de reiziger op één er nu voor kiezen om een andere partij voor een separate concessie een kans te geven? Er is heel helder wat we zouden moeten doen. Vindt D66 ook niet dat we gewoon spijkers met koppen moeten slaan en het nu gewoon moeten vastklikken?

De heer **Schonis** (D66):

Wat ik net zei: we hebben vanaf het begin gevraagd naar het zo snel mogelijk uitvoeren van het traject Heerlen-Aken. Maar it takes two to tango. Je hebt twee partijen nodig voor zo'n spoorverbinding. Je hebt iets van de bovenkant nodig, een vervoerder, en aan de onderkant het spoorstelsel dat daarop moet aansluiten. De heer Laçin zegt dan: de NS en ProRail. Maar als de staatssecretaris zegt dat ProRail er goed naar moeten kunnen kijken, kan ik moeilijk roepen: doe het maar sneller. Als dan vervolgens het spoor niet gereed is, schieten we het doel voorbij. Maar goed, we horen zo wel de overwegingen van de staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we door naar de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Het belangrijkste vandaag is de aanbesteding van het hoofdrailnet, zoals we al gemerkt hebben. Vandaag wordt de eerste stap gezet in onze gedachtenvorming. Het CDA is onder strikte voorwaarden voorstander van onderhandse aanbesteding van het hoofdrailnet aan de NS. Consistentie, zekerheid en duidelijkheid is waar de reiziger behoefte aan heeft. De prestaties en klanttevredenheid van de NS zijn op hoofdlijnen goed. Dat is een compliment aan de duizenden medewerkers bij de NS. Ook moeten we de functie als een soort home carrier die de NS heeft behouden. We moeten een versnippering van het spoor voorkomen. We mogen geen slagkracht verliezen. Kan de staatssecretaris heel precies uitleggen welk proces zij gaat volgen met de Kamer om het hoofdrailnet aan te besteden?

Wat het CDA betreft zijn er drie voorwaarden. Eén. Er moet een duidelijk programma van eisen komen als belangrijk tolpoortje voor de definitieve onderhandse aanbesteding. Twee. Er moet een duidelijk afwegingskader komen voor de regionale vervoerders, met de provincies. Drie. De nieuwe concessie moet ambitieus zijn op het gebied van grensoverschrijdend vervoer. Dit laatste is voor ons iets anders dan de grote internationale verbindingen. Er moet voldoende ruimte zijn voor de regio's, maar wel met een duidelijk afwegingskader voor alle betrokken stakeholders, op het gebied van financiën, risico's, infrastructuur en ga zo maar door. Wanneer denkt de staatssecretaris hiermee te kunnen komen?

Voorzitter. Ondanks dat de prestaties en tevredenheidscijfers van de NS goed zijn, kan en moet het beter. Ik heb vaker gezegd dat ze jaar op jaar beter moeten zijn om elkaar uit te dagen. Wat ziet de staatssecretaris in het idee van het opzetten van een onafhankelijke raildenktank, waar mensen van ProRail, NS, experts van de universiteiten, het Railcenter en het ministerie zelf in zitten, als onderdeel van de onderhandse spoorconcessie die de NS krijgt? Het idee is dat zij jaarlijks een out-of-the-boxadvies gaan geven over verschillende knelpunten waar het hoofdrailnet mee te maken heeft. Ze kunnen bijvoorbeeld naast de officiële dienstregeling alternatieven en efficiëntere dienstregelingen opstellen. Er zijn signalen dat de capaciteit van het huidige spoor zelfs verdubbeld kan worden als wordt uitgegaan van andere scenario's voor de dienstregeling. Dit verdient prioriteit, aangezien onze inframiddelen en ruimtelijke invullingen beperkt zijn. Deze onafhankelijke raildenktank moet voor 1 januari 2020 komen met innovatieve scenario's voor mogelijke nieuwe dienstregelingen die leiden tot substantieel extra capaciteit op het spoor, die de regio's en steden beter en sneller verbinden en die grensoverschrijdende ic-verbindingen en goederenvervoer mogelijk

maken. De capaciteit moet vergroot worden. Ook moet er een betere verbinding komen om onze ambities op het gebied van goederen-, nationaal en grensoverschrijdend vervoer te realiseren.

Voorzitter. Dan de directe intercityverbinding Den Haag-Eindhoven-Heerlen-Aken, ofwel de Randstad-Eindhoven-Heerlen-Aken. De brief van de staatssecretaris van afgelopen maandag kunnen wij niet plaatsen in de lijn van de Kamerbreed aangenomen motie-Postma c.s. van 2 juli. Deze motie verzoekt de staatssecretaris om vóór het AO Spoorordering, dat wij vandaag hebben, met een uitwerking te komen om Randstad-Aken in de nieuwe concessie van het hoofdrailnet te brengen. Ik neem aan dat de staatssecretaris nog steeds grote ambities heeft om grensoverschrijdende verbindingen in de verschillende regio's mogelijk te maken. Het CDA ziet grensoverschrijdende verbindingen naar hsl-hubs als Aken als onderdeel van de klimaattransitie en als alternatief voor vliegen op de korte afstand. Daarom doen wij een dringende oproep aan de staatssecretaris om de gevraagde uitwerking op korte termijn alsnog naar de Kamer te laten komen, zodat wij die tijdig kunnen betrekken bij de nieuwe concessie. Liefst zien we dat allemaal gebeuren voor het MIRT, dat we in het najaar bespreken. Kan de staatssecretaris hierop reflecteren en antwoorden?

Kan de staatssecretaris aangeven wat de laatste stand van zaken is met betrekking tot de IC-verbinding Eindhoven-Düsseldorf? Is de aanbesteding al een feit? Als het aan het CDA ligt, worden op termijn alle grensprovincies verbonden met de hsl-hubs vlak over de grens. Ik blijf het herhalen: zeven van de twaalf provincies grenzen aan België of Duitsland. Dit heeft voor het CDA een hogere prioriteit dan bijvoorbeeld de nachttrein naar Wenen, waar ook geld bij moet. We wachten al een tijd op de uitvoering van de motie-Amhaouch c.s. om de verschillende routevarianten te onderzoeken voor de Berlijntrein. Waarom ligt dit rapport er nog niet? Wanneer komt het naar de Kamer?

Ten slotte corona. Het nettoverlies van 185 miljoen voor de NS is fors. Goed dat de Staat is bijgesprongen om het openbaar vervoer te laten rijden in de coronaperikelen. Daarbij rijst wel de vraag hoe de NS zich gaat reorganiseren. Voor welke prikkel gaat de staatssecretaris zorgen om de NS te laten reorganiseren? Hoe gaat de NS er weer voor zorgen dat zij zo spoedig mogelijk weer financieel gezond wordt?

De **voorzitter**:

Er is een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoor een heel warm pleidooi van het CDA voor meer internationaal spoor, ook vanuit klimaatoverwegingen. Het pleidooi voor meer treinen en minder vliegen ondersteun ik natuurlijk volledig. Er wordt gezegd dat er een onderscheid is tussen korte grensoverschrijdende lijnen en de grote internationale lijnen. Maar zouden we ze niet allebei zo veel mogelijk en met ambitie in zo'n nieuwe NS-concessie moeten vatten? We moeten uitvragen wat er mogelijk is, zowel voor die zeven provincies die grenzen aan Duitsland of België, als voor nieuwe internationale lijnen of versterking van de bestaande internationale lijnen. Is het CDA het met mij eens dat wij internationaal spoor gewoon ambitieuzer in die concessie moeten zien te krijgen?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik begrijp uw vraag absoluut. Volgens mij zitten we aan dezelfde kant van de lijn als we zeggen: we willen in het kader van de klimaattransitie ambitie tonen voor

grensoverschrijdend vervoer en voor internationale lijnen als Amsterdam-Berlijn en Amsterdam-Londen. Dat zijn andere zaken van een andere orde dan de grensoverschrijdende lijn naar Düsseldorf of naar Aken. Op 20 kilometer van de grens zit je al op een hsl-hub, die je naar het oosten of zuiden van Europa brengt en zelfs naar Londen. Voor de toekomst kunnen we het ook hebben over de intercityverbinding Eindhoven-Maastricht-Luik. Ook daar is een hsl-hub. Dat zijn verbindingen die in het vizier liggen van onze slagkracht, onze daadkracht. We weten hoe moeilijk en hoe moerassig het is om hele grote verbindingen, waar je meerdere landen voor nodig hebt, tot stand te brengen. Is de NS op voorhand de partij die Amsterdam-Parijs of Amsterdam-Londen het beste kan bedienen? Ik zou dat in deze fase uit het totaal halen. Ik zou graag naar een HRN-concessie willen, zoals we die nu eigenlijk ook hebben. We doen net of Eindhoven-Düsseldorf of Randstad-Aken iets nieuws is, maar dat stond al vijf jaar geleden in de huidige concessie. Eigenlijk had de NS daarover twee jaar eerder aan de bel mogen trekken, en wij ook. Vorig jaar hebben we de druk opgevoerd in het kader van het maatschappelijk debat over de transitie. Dat zijn zaken die passen in onze HRN-concessie. Ik zou niet op voorhand willen zeggen dat we de hele grote lijnen ook al bij voorbaat bij de NS moeten leggen.

De voorzitter:

Dank u wel.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik hoop dat dat een antwoord is.

De voorzitter:

Het was in ieder geval een begin van een antwoord, maar wel een lang begin. U bent door uw interrupties heen, mevrouw Kröger.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb één korte vraag, want ik heb er ook nog maar twee. Het CDA begon over een denktank met allerlei partijen erin om het spoor et cetera te verbeteren. Dat kan best interessant zijn, maar als het CDA dat zou willen, is het dan niet gek dat je je spoorbeheerder ProRail die je daarvoor wil gebruiken, op hetzelfde moment gaat hervormen, bijvoorbeeld qua bestuursvorm? Dat moet je toch helemaal niet willen?

De heer Amhaouch (CDA):

Eerst komt het doel en dan het instrument, het middel. Ik denk dat Nederland toe is aan expertise, een platform, op spoorgebied. We hebben grote spoorambities. Die raken elkaar regionaal, nationaal en grensoverschrijdend. Die raken ook de infrastructuur en de vervoerders, en een stukje innovatie. We hebben die kennis in huis, dus laten we die ook bundelen. Ik vind ook dat als we het HRN weer gaan vastleggen voor tien jaar, we dat niet in beton moeten gieten. Ik vind ook dat daar kritisch naar gekeken moet worden vanuit verschillende invalshoeken. De expertise, ProRail, de NS en anderen kunnen meedoen.

Dan over de vraag die ik niet helemaal goed begrepen heb. Die ging over hervorming van ProRail. Daar gaan we het nog over hebben. Volgens mij is maandag de schriftelijke inbreng. Die hebben wij voorbereid. Wij zijn daar heel kritisch in en wij volgen dat ook kritisch. Waarom? Omdat de uitvoering daarvan heel goed moet zijn. Daar staan wij voor. Die uitvoering moet goed zijn; dat moet een stap verder zijn. Ik denk dat we daar nog heel veel over komen te spreken, zo zeg ik in de richting van de heer Van Aalst.

De voorzitter:

Dank u wel. Nee, meneer Laçin, u bent echt door uw interrupties heen. Het is niet anders. Ik ga richting mevrouw Kröger. Mevrouw Kröger, gaat uw gang.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal proberen om de verdere vraag die ik nog had aan het CDA, op creatieve wijze in mijn spreektekst te verwerken.

Voorzitter. Ik wil heel erg graag beginnen met het uitspreken van grote complimenten aan alle mensen die in een ongelofelijk moeilijke tijd het openbaar vervoer in de lucht of op de rails hebben gehouden: al die machinisten, conducteurs, de mensen op de stations en bijvoorbeeld de schoonmakers. Daar kunnen we echt heel trots op zijn. Maar de werknemers hebben ook een hoge prijs moeten betalen. Dat merk je aan de onzekerheid. Wat mij betreft is het dus ongelofelijk belangrijk dat we vandaag dit debat hebben, zodat we in ieder geval voor de NS duidelijkheid scheppen.

Voordat ik helemaal inga op de spoorordering wil ik nog één opmerking maken over de grote onzekerheid bij ov-bedrijven, die ook al door de heer Laçin werd benoemd. Hoe zit het op dit moment met de beschikbaarheidsvergoeding? Is die echt al aan iedereen uitgekeerd? En wanneer krijgen we als Kamer duidelijkheid over het vervolgtraject? Er zitten weer meer mensen in het ov, maar er zijn natuurlijk nog steeds tegenvallende resultaten. Op welke manier wordt de steun aan ov-bedrijven voortgezet? En wanneer is dat duidelijk?

Maar goed, het hoofdonderwerp van vandaag is: hoe ordenen we het spoor in Nederland? Daarbij is het wat mij betreft heel erg van belang om het doel goed voor ogen te houden: mensen snel, comfortabel, betrouwbaar, voordelig en veilig kunnen laten reizen op een manier die zo min mogelijk ruimte, energie en grondstoffen verbruikt. Dat is een publiek belang, want zonder goed functionerend ov kan Nederland niet draaien. Daarom zijn we echt blij dat de staatssecretaris voornemens is om de HRN-concessie, de ruggengraat van ons publieke mobiliteitssysteem, weer aan de NS te gunnen. De staatssecretaris schrijft dat de prestaties goed zijn. Ik denk dat iedereen die weleens in een trein zit, dat ook echt heeft kunnen merken. Voor een goed functionerend ov-systeem zijn betrouwbaarheid en stabiliteit van ongelofelijk groot belang. Ook voor onze klimaatambities — daar hadden we het net al even over — is langetermijnzekerheid, investeringszekerheid in het spoor, cruciaal. Wat ons betreft had een aanbesteding van het HRN enorme risico's gegeven, zonder dat daar duidelijke publieke baten tegenover staan. Volgens mij hoor ik tot nu toe alle leden in deze Kamer dat uitspreken, dus dat lijkt me een vrij duidelijke uitkomst van dit debat.

Wel hebben we, net zoals anderen, vragen over wat die gunning nou precies inhoudt. Voor hoelang gaat die nieuwe concessie gelden en hoeveel zekerheid biedt die dan echt? En is die echt voor het hele net? Want ook de definitie van wat nou echt het hoofdrailnet is en het antwoord op de vraag of alles onder die nieuwe concessie gaat vallen, zijn eigenlijk niet gegeven. We willen het hoofdrailnet aan de NS gunnen vanwege de betrouwbaarheid, maar dan moet die natuurlijk ook van ons als overheid komen.

Wat GroenLinks betreft is een verdere versnippering van het hoofdrailnet een risico. Daar hadden we het net al even over. Je moet je echt afvragen waarom je dat risico zou

willen lopen. Nederland is te klein en ons spoor is te fijnmazig en te druk om te denken dat we er zonder risico van alles af kunnen knippen of aan toe kunnen voegen. De allergrootste uitdaging waar het spoor voor staat, is de enorme reizigersgroei. Dat is een uitdaging, maar natuurlijk ook een ongelofelijk goed iets, een enorme ambitie. We moeten een enorme reizigersgroei bergen op een net dat eigenlijk amper groeit. Daar zit een spanning. Ons spoor is voller dan waar dan ook in Europa. Sprinters, intercity's, hogesnelheids- en goederentreinen moeten allemaal over dezelfde rails en wissels. Je hebt een ongelofelijk geïntegreerd systeem, dat je robuust wilt houden. Als je daarin gaat knippen of er dingen af gaat halen, dan is het de vraag wat dat doet met de robuustheid van het systeem. Daar hebben wij grote zorgen over, want dat is direct in strijd met het primaire doel, namelijk een betrouwbare dienstverlening aan alle reizigers. Vandaar de volgende vraag. Je moet in zo'n afwegingskader niet kijken naar individuele reizigers op een bepaald traject, maar naar de robuustheid van het hele systeem.

Het internationaal spoor heeft in de afgelopen tijd, volgens mij mede dankzij deze commissie en heel veel Kamervragen, moties en dergelijke, veel meer aandacht gekregen. Daar ben ik echt heel erg blij mee. Ik zou dan ook heel graag zien dat er ambitieuze afspraken rond het internationaal spoor verankerd worden in de concessie van de NS. Mijn vraag aan de heer Amhaouch ging eigenlijk over de Eurostar naar Londen. Het gaat zowel om de verbindingen tussen hoofdsteden als om de grensoverschrijdende kleinere spoortrajecten. Volgens mij zitten er nu twee Eurostars naar Londen in de concessie. Twee zijn open access. Als je als Nederland zegt "wij willen de frequentie van de Eurostar omhoog", moet dat dan niet ook in de concessie belegd worden? Hetzelfde geldt voor de Randstad of waar dan ook, bijvoorbeeld het traject Heerlen–Aken, maar ook de versnelling naar Berlijn. Wat ons betreft zijn dat allemaal noodzakelijke internationale spoorverbindingen die verankerd kunnen worden in een concessie.

Ik kijk even naar de voorzitter. Hoe zit ik in de tijd?

De **voorzitter**:

U bent aan het einde van uw spreektijd.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Helaas. Als laatste afsluitende zin zou ik willen zeggen ...

De **voorzitter**:

Alleen als het een korte zin is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het is een hele korte zin. Om het internationale spoor aan te jagen, hebben we een overheid nodig die daar echt ambitieus in is en volgens mij kunnen we die ambitie uitspreken in deze concessie.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie.

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

Dank u wel, meneer de voorzitter. Vandaag hebben we een klassiek orderingsvraagstuk

bij de kop. Traditiegetrouw gaat zo'n debat over wie waar nou precies mag rijden op het spoor gepaard met een flink stuk ketelmuziek voorafgaand aan het debat. Dat hebben we deze week ook gemerkt. Dat is niet zo verwonderlijk, want het gaat om grote belangen. Het gaat om marktaandelen en verdienmodellen. Maar laat ik ook helder zijn: voor mij en voor de ChristenUnie gaat het vanmiddag niet over het dienen van private belangen, maar om het dienen van publieke belangen. Daarbij denken wij als eerste aan de reizigers, aan bereikbaarheid, snelheid, veiligheid en duurzaamheid, maar ook aan de werknemers: zijn hun belangen goed geborgd? We denken ook aan de robuustheid en toekomstvastheid van de voorgestelde ordening op het spoor. Dat zijn vanmiddag zo wat ijkpunten voor mij.

Concreet is de ChristenUniefractie voor het onderhands gunnen van de hoofdrailnetconcessie aan de NS voor een periode van tien jaar, met halverwege de termijn een evaluatie. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of ze bereid is om die duidelijkheid vandaag ook te geven in het debat en om klip-en-klaar aan te geven dat ze de NS die concessie gunt voor die periode. Want dat laatste, die periode van tien jaar, hield ze open in haar brief. Graag een reactie daarop. Daarbij heb ik gelijk ook de vraag aan de staatssecretaris hoe zij de bezwaren weegt die de andere vervoerders nu hiertegen opwerpen. Ik ben daar gewoon heel erg benieuwd naar, want ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat die onderhandse gunningen onder voorwaarden heel goed mogelijk zijn onder de bestaande Europese verordening, maar ik hoor graag de weging van de argumenten aan de kant van de staatssecretaris.

Hoe ziet de staatssecretaris de relatie tussen het open access dat vanaf 2025 geldt en de onderhandse gunning van het hoofdrailnet? Hoe wil de staatssecretaris daarbij omgaan met het risico van cherrypicking? En hoe worden de belangen van reizigers en werknemers daarbij gewogen? Is de staatssecretaris bereid om het consultatierecht van consumenten en reizigersorganisaties ook vast te leggen als die open toegang actueel wordt?

Stel dat de hsl-verbinding naar Parijs en de Thalys open access zouden zijn en deze vervoerder zou besluiten zijn treinen te verplaatsen naar Parijs-Nice, een ander spoor. Hoe borgt de staatssecretaris dat er op dat moment wel voldoende hsl-materieel beschikbaar blijft? Ik lees in nummer 46 van de feitelijke vragen en antwoorden wel wat over een noodconcessie, maar op dit punt is nog niet specifiek ingegaan. Daar zouden wij wel graag helderheid over krijgen. Graag een reactie.

Dat de staatssecretaris de lijn Amsterdam-Parijs als open access wil behandelen, begrijpen wij. Maar hoe ziet de staatssecretaris dat voor zich voor de lijn naar Brussel? Ook graag een reactie daarop. Hoe is hierbij de verhouding tussen open access aan de ene kant en het integraal onderdeel zijn van de binnenlandse treindiensten aan de andere kant? Denk bijvoorbeeld ook aan de knelpunten rondom Schiphol. Zou dat op termijn niet gewoon een concessietrein moeten zijn, als de zuiderburen daar ook aan meewerken? Graag een reactie.

Hoe draagt de nieuwe concessie bij aan de modal shift van vliegtuig naar trein, een beweging die wij als ChristenUnie graag willen stimuleren? Als de Kamer de staatssecretaris vandaag het comfort biedt om verder te gaan in lijn met haar brief van 12 juni jongstleden, hoe ziet het vervolgproces er dan precies uit? Wat gaat de staatssecretaris wanneer doen en hoe wordt de Kamer daar tijdig en zorgvuldig bij betrokken?

Dan betere toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor reizigers met een beperking. Daarbij vraag ik naar de uitwerking van de motie die ik heb ingediend bij de implementatie van het VN-Gehandicaptenverdrag om concrete afspraken te maken over wat toegankelijkheid nou precies inhoudt en dat ook als minimumeis te laten gelden bij aanbestedingen. Hoe staat het met de uitvoering daarvan? En wanneer komt de staatssecretaris met een reactie op het tienpuntenplan dat wij voor de zomer hebben gepresenteerd om het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer aan te passen?

Dan nog specifiek iets over de decentralisatie van de lijnen. Ik vraag even aan de voorzitter hoeveel spreektijd ik nog heb.

De voorzitter:

U heeft nog iets meer dan een halve minuut.

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

Oké. Dan ga ik snel door.

Ik vraag de visie van de staatssecretaris op de sprinterdiensten als onderdeel van een regionaal netwerk. Wat betekent dat voor de nieuwe concessieperiode? Is er verschil tussen de viersporige en de tweesporige gebieden? Wat betekent dit voor het in- en uitchecken? Is de single check-in/check-out operationeel voordat we verder gaan decentraliseren? Dat zouden we toch moeten doen. Uit Friesland krijg ik vragen over de decentralisatie van dat traject, zoals: wat zijn nou precies de voordelen voor de reiziger? Er zijn vier bruggen in dat traject die deze overstap wellicht ingewikkeld maken. Ik vraag een reactie van de staatssecretaris daarop. Hoe loopt het overleg met de provincies over deze decentralisatie? Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het feit dat de aanbesteding voor de Valleilijn geen inschrijvers heeft opgeleverd? Ik ben wel benieuwd naar de visie van de staatssecretaris daarop in het licht van deze stap richting de decentralisaties.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel.

Dan moet ik even het voorzitterschap overdragen. Volgens mij komt de heer Amhaouch daar normaliter voor in aanmerking. Ik zie hem al in gereedheid zitten. Ik geef de hamer niet af — die laat ik hier liggen — maar ik zou wel graag het voorzitterschap even aan u willen overdragen, meneer Amhaouch.

Voorzitter: Amhaouch

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Ik dank u wel, voorzitter. Corona heeft een aantal ontwikkelingen binnen de spoorordering echt doen vertragen, maar ik mag inmiddels vaststellen dat het qua reizigers in het openbaar vervoer de goede kant op lijkt te gaan. Naast de aantallen blijkt

ook de spreiding van het aantal reizigers positief uit te pakken voor de afname van de spitsdrukke. Dat wil zeggen dat we wat betreft de spoorordering onze blik op de toekomst moeten richten. Ik heb daarover meerdere vragen voor de staatssecretaris. Gisteren werd bekend dat meerdere vervoerders een rechtszaak hebben aangekondigd in verband met het voornemen van de staatssecretaris om tot een spoedig besluit te komen voor onderhandse aanbesteding. De staatssecretaris zegt dat ze goede argumenten kan aandragen om voor de onderhandse gunning te gaan. Onze vraag is dan ook: waarom wil ze niet iets langer wachten om deze argumenten te gebruiken richting Europa?

Dan de internationale treinen. Hoe gaat de staatssecretaris rekening houden met de doelstelling van het open access, de open toegang? Is de staatssecretaris bereid bij een dergelijke gunning een percentage vrij te houden voor deze open toegang? De overheid zal op dat punt marktmeester moeten blijven en minimaal 25% spoorvrij moeten houden om te voldoen aan open access. Hoe staat de staatssecretaris daarin?

In het regeerakkoord spreken we over vier decentrale lijnen. Eén lijn blijkt niet mogelijk, één staat in de startblokken en twee staan nu voor 2032 en 2035 gepland. Zijn er mogelijkheden om dit alsnog te gaan versnellen?

Verder wordt er binnen de concessie van het hoofdrailnet gesproken over "het ademende spoor". Vaak hoor ik dat er behoefte zou zijn aan decentralisatie van lijnen, maar echte voorbeelden worden vervolgens niet aangedragen. Misschien is het goed om eens per twee jaar de vinger aan de pols te leggen en mogelijkheden in het MIRT te bespreken. Zou dat een optie zijn voor de staatssecretaris?

De periode van de concessie bij onderhandse gunning wordt nu gesteld op tien jaar. Dat is een voorstel. Indien het onderhands doorgaat, zou mijn fractie graag een tussentijds meetmoment willen zien. De ChristenUnie noemde dat net ook al. Het kan bijvoorbeeld na vijf jaar, als de KPI's gebruikt gaan worden om te beoordelen of er nog recht wordt gedaan aan de overeengekomen voorwaarden.

Dan de stations. Het voorstel om er hubs van te maken en de partijen ProRail en NS het beheer te laten doen, lijkt een beetje op een salomonsoordeel. Onze fractie heeft al eerder aangegeven dat exploitatie van winkels en dergelijke niet tot de kerntaken van een vervoerder behoort. Hoe staat het nu met het afstoten van deze belangen? Ik heb begrepen dat er destijds al een aanvang mee is gemaakt, maar hoever is het op dit moment, zo vraag ik de staatssecretaris.

Verder wil onze fractie graag weten hoe we de kwaliteitsbeleving van deze stations gaan meten. Het lijkt ons wat te gemakkelijk om ze gewoon mee te nemen in de KPI's van de totale reis. Anderen doelden daar ook op. Je ziet vaak dat er op zo'n station zaken specifiek beter kunnen. Is hier een oplossing voor, zo vraag ik de staatssecretaris. Onze fractie pleit voor een concretere prestatieafspraken ten aanzien van deze Stationsagenda.

De gescheiden boekhoudingen heb ik eerder ingebracht. Kan de staatssecretaris bevestigen dat het advies van de ACM op dit punt opgevolgd is?

Dan hebben we nog het lijntje Randstad-Aken. Ik sluit me aan bij de heer Schonis van D66 en anderen die dat al hebben aangedragen.

Ten slotte een vraag naar aanleiding van een eerdere inbreng van mij over de treinverbinding Emmen-Rheine. Het zal ongetwijfeld terugkomen in het MIRT, maar mijn nieuwsgierigheid over deze lijn doet mij toch al de vraag stellen of de staatssecretaris al wat zicht kan geven op de vormgeving van deze grensoverschrijdende verbinding.

Daar wil ik het in eerste termijn bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ziengs. Ik zie een interruptie van de heer Van Aalst. Hij wil zijn laatste joker inzetten.

De heer Van Aalst (PVV):

Inderdaad heb ik mijn laatste interruptie bewaard voor de heer Ziengs. Ik hoor de heer Ziengs over de gescheiden boekhouding in de ACM. Daar voelen wij ook wat voor, zij het misschien niet vanuit hetzelfde perspectief. Er moet duidelijkheid worden verschaft. Hoe zit het nou? Wij horen enerzijds de NS en anderzijds marktpartijen. Het zou een goed idee zijn om het gewoon op tafel te gooien. Dan hebben we duidelijkheid. Ongeveer anderhalf jaar geleden lag er een motie van de heer Ziengs, die wij graag hadden gesteund, maar de heer Ziengs besloot die motie op het laatste moment in te trekken. Is hij van plan om die motie opnieuw in te dienen om het gewoon af te dwingen? Dan kunnen we voor eens en voor altijd een eind aan deze discussie maken.

De heer Ziengs (VVD):

Als het gaat om de gescheiden boekhouding, zijn de signalen dat dat inmiddels in gang is gezet. Ik wil daarop graag een reactie horen van de staatssecretaris. Is dat daadwerkelijk het geval? Ik heb de motie indertijd aangehouden vanwege de toezegging dat daarmee aan de gang gegaan zou worden. In de rapportages die ik tussentijds heb gezien, kreeg ik ook de indruk dat het de goede kant op zou gaan. Daarom is die motie op dat moment aangehouden.

De voorzitter:

Dank. Ik geef het voorzitterschap terug aan de heer Ziengs.

Voorzitter: Ziengs

De voorzitter:

Dank u wel. De staatssecretaris stelt voor om tot 14.20 uur te schorsen. Dat gaan we doen.

De vergadering wordt van 14.02 uur tot 14.28 uur geschorst.

De voorzitter:

We gaan verder met het algemeen overleg Spoorordering. We zijn terug na de schorsing, die iets langer heeft geduurd dan de bedoeling was, maar er moesten wat afstanden overbrugd worden, zo heb ik van de staatssecretaris begrepen. Zij gaat nu over tot de beantwoording van de in eerste termijn gestelde vragen. Wat mij betreft krijgen de leden twee interrupties in tweeën. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Hartelijk dank. Ook met de ondersteuning voor de beantwoording houden we ons natuurlijk netjes aan de anderhalvemetermaatregelen. Er zijn daarom ook wat

minder mensen hier in de Kamer aanwezig. Dat vraagt wat extra logistiek. Dank voor de flexibiliteit van de Kamerleden.

Aan het begin van mijn beantwoording zou ik mij heel graag willen aansluiten bij de complimenten die velen van u, vrijwel allemaal, hebben gemaakt aan al die medewerkers bij al die vervoersbedrijven die tijdens de coronaperiode en nog steeds zo ontzettend hard hebben gewerkt om het openbaar vervoer in Nederland op peil te houden. Ik denk dat het heel mooi is om het debat vandaag daarmee te beginnen. Ik sluit mij er graag bij aan.

Ik zie een aantal rode lijnen in wat u in eerste termijn naar voren heeft gebracht. Daar wil ik even mee beginnen in een blokje algemeen. Daarna wil ik ingaan op de nieuwe concessie, een aantal vragen over marktwerking en open toegang, vragen over decentralisatie, dan een blokje internationaal, vragen over stations en een blokje overig.

De voorzitter:

Ik stel voor om per blokje te proberen tot een afronding te komen en daarna gelegenheid te geven tot interrupties. Dan houden we het mooi per blokje intact.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Vier interrupties toch?

De voorzitter:

Ja, vier vragen. We hebben even de tijd. Het is eigenlijk twee interrupties in tweeën of vier korte vragen. We kijken wel even hoe we uitkomen. Als het een beetje evenredig verdeeld wordt, dan kunnen we eventueel een besluit nemen om iets meer ruimte te geven. Daarvoor kijk ik naar de leden, maar ook naar de klok. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met het voornemen voor onderhandse gunning. De heer Van Aalst was wat verward over waar we nu precies staan in het proces, maar ik wil hem geruststellen. Er is nog niks gegund. Daarvoor zou ik natuurlijk altijd eerst het debat met uw Kamer aangaan. Dat doen we vandaag, zoals mevrouw Kröger zegt, maar dit is ook niet het enige of het laatste debat dat we hierover voeren. Straks zal ik in reactie op de heren Amhaouch en Schonis u wat meer in detail aangeven welke stappen wij de komende tijd allemaal nog gaan doorlopen. Die zijn belangrijk, want we zullen met elkaar een bepaalde balans moeten vinden.

Ik hoorde u als allereerste allemaal waardering uitspreken voor de NS, voor de goede prestaties die geleverd zijn. Dat is een terecht compliment. Het is niet alleen onze eigen ervaring, maar het is ook de internationale benchmark die we hebben gebruikt als basis voor dit besluit. Daaruit blijkt dat de NS het gewoon goed doet. Ik proef bij u en dat proeft u ook bij mij dat we het goede willen behouden en daarnaast willen inzetten op verbetering. We willen scherp blijven om voor de reiziger alles uit dit spoornet te halen wat we kunnen. Die reiziger zetten we allemaal centraal. Als we vandaaruit steeds redeneren, dan voldoen we in belangrijke mate aan het Europese kader dat steeds voor ons allemaal het kader is waarbinnen we onze afwegingen maken. Ik proef steun om verder te gaan op de route van onderhandse gunning van het hoofdrailnet aan de NS. Ik hoor bij u ook wensen over de vormgeving van die concessie. Dat is ook echt een aparte stap. We zullen met elkaar apart nog moeten besluiten welke elementen we op welke

manier onder welke voorwaarden in die concessie willen verpakken. Ik proef bij u ook de behoefte om kansen van open access en decentralisatie te benutten, maar daarbij worden ook de risico's meegewogen en eventueel afgedekt wanneer we op punten daarvoor kiezen.

De reiziger moet steeds centraal staan en dat is niet alleen de nationale reiziger, maar ook de reiziger die de grens over wil. Dat zijn denk ik belangrijke elementen die ik bij u allemaal geproefd heb. Daarom wil ik daarmee starten aan het begin van dit debat. Ik zal op alle specifieke vragen terugkomen.

Ik refereerde al even aan het Europese kader. Wat stelt dat Europese kader? Dat kader stelt dat onderhandse gunning mag. Onder de huidige, maar ook onder de volgende regels is onderhandse gunning een van de opties. Dan is het wel belangrijk om te kunnen aantonen waarom dat in het belang van de reiziger is. Het is ook belangrijk om aan te geven welke ruimte er wel is voor concurrenten om degene die een onderhandse gunning krijgt, te blijven uitdagen en te blijven prikkelen tot goede prestaties, tot steeds verbeterende prestaties. Dat is precies wat ik u ook heb horen zeggen. We moeten bekijken waar open access, uitdagingen, concurrentie en decentralisatie mogelijkheden bieden om de reiziger meer te bieden. Maar laten we ook voor de concessie die we aan het hoofdrailnet gunnen — ik heb de wens voor een robuust hoofdrailnet gehoord — steeds laten zien dat we een verbetering voor de reiziger bewerkstelligen. Dat zullen we allemaal moeten laten terugkomen in het programma van eisen. Ik kom zo meteen op het totale proces.

Om in 2025 met een nieuwe concessie van start te gaan, doorlopen we een aantal stappen. Ik heb u mijn voornemen voor de koers gestuurd. De volgende stap is het opstellen van een beleidsvoornemen. Ik wil dat begin 2021 sturen. Daarna komt het programma van eisen. Daarvoor heb ik ongeveer een jaar nodig. De planning is dat ik dat in het voorjaar van 2022 aan de Kamer stuur. Tot slot is er het opstellen van de conceptconcessie, die moet leiden tot de uiteindelijke concessieverlening in 2023. Al deze stappen worden aan u voorgelegd. We zullen uitgebreid de mogelijkheid hebben om er met elkaar over te spreken. In het beleidsvoornemen dat u begin volgend jaar krijgt, beschrijf ik hoe de betrokken markt eruitziet, maak ik een schatting van de kosten van de concessieverlening en de waarde van de concessie. Ook beschrijf ik dan nader het proces dat we doorlopen om tot de concessie te komen. Van de marktverkenning internationale verbindingen verwacht ik volgend voorjaar de eerste resultaten te hebben. Dan hebben we zicht op wat er per traject komt qua aanbod aan de markt en waar we met concessies zullen moeten werken. Ik vond de suggestie van de heer Amhaouch om bij het doen van zo'n marktverkenning en bij het daarna besluiten wat je eventueel wel en niet in de concessie doet, voor ogen te houden in welke mate we kunnen aansluiten op de eerste hsl-verbinding over de grens, wel een prikkelende. We moeten nader uitwerken wat daar de consequenties van zouden zijn, maar ik vind dat eigenlijk wel een mooi perspectief om onze marktverkenning in ieder geval voor een deel op te richten.

We gaan komend jaar met de relevante stakeholders in gesprek om de Stationsagenda op te stellen. Dat zijn dus niet alleen NS en ProRail, maar ook de andere ov-vervoerders op stations, deelvervoerders et cetera. Ook daar verwacht ik volgend jaar de resultaten van te kunnen sturen. Dat zal dan waarschijnlijk volgend jaar najaar zijn.

Voor de decentralisatie Zwolle-Leeuwarden wil ik dit jaar al bij het BO MIRT tot een volgende stap komen. Over het uitgangspuntenkader dat ik voor toekomstige

decentralisaties wil opstellen met stakeholders verwacht ik u weer in het voorjaar van 2021 te informeren.

Kortom, komend jaar gaan we nog volop met elkaar in gesprek over de contouren van het integrale besluit, en ook in de jaren daarna zullen er steeds stappen worden genomen samen met de Kamer. En uiteraard consulteer ik ook de overige in de Wp2000 formeel voorgeschreven stakeholders; ook al zou dat niet formeel voorgeschreven zijn. Er werd specifiek gevraagd naar Locov, ProRail, decentrale overheden en Rover. Uiteraard zorgen we dat die ook op een goede manier betrokken worden.

De PVV vroeg nog naar het kort geding. Over een kort geding kan ik geen uitspraak doen, maar vandaag gaat het dus niet om het juridisch besluit en de formele stappen, en dat is eigenlijk waar het kort geding op ziet. Dat ligt dus echt allemaal nog ruim voor ons. Ook FMN wordt uiteraard als belanghebbende en betrokkene bij dit hele verhaal netjes geconsulteerd. Dat is ook van belang, want daar waar we het hebben over het benutten van kansen is het ook belangrijk om naar deze partijen te luisteren.

Voorzitter, dit was mijn inleidende blokje. Dan kom ik nu bij de vragen over de nieuwe concessie.

De voorzitter:

Ik kijk even of er nog behoefte is aan een interruptie. Ik zie de heer Van Aalst en de heer Amhaouch. De heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Eerst een korte opmerking. Een voorgenomen gunning zonder duidelijkheid zorgt bij zowel NS als de andere marktpartijen voor rumoer. Dat punt wilde ik maken. Het was dus niet onduidelijk, maar het was juist onduidelijk voor al die partijen in de markt. Uiteindelijk is de conclusie volgens mij dat wij in meerderheid NS het hoofdrailnet gunnen, maar door alleen het voorgenomen besluit in de markt te gooien zonder enige duidelijkheid, zowel voor NS, om te investeren, als voor de marktpartijen, veroorzaakt je alleen maar rumoer. Vandaar ons punt.

Ik wil ook even kijken of ik de staatssecretaris goed begrijp rondom het kort geding. Zegt de staatssecretaris nu dat het kort geding in principe is afgerond voordat de Kamer een besluit neemt over de definitieve gunning? Dat vraag ik om duidelijkheid te geven aan iedereen. Dat is ook het hele punt. Volgens mij moeten we vooraf alle discussies fatsoenlijk met elkaar gehad hebben, met alle partijen, zodat iedereen er vrede mee heeft, wat er ook uiteindelijk door de Kamer besloten wordt. Begrijp ik goed dat het kort geding heeft plaatsgevonden voordat wij overgaan tot definitieve gunning van het hoofdrailnet?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Kijk, de definitieve gunning van het hoofdrailnet is eind 2023. Ik mag dus hopen dat we dan een heel eind zijn. We kunnen in ieder geval het proces voorlopig gewoon doorzetten; er worden geen onomkeerbare stappen genomen. We zijn bezig met de voorbereiding. Ik denk dus dat de heer Van Aalst zich weinig zorgen hoeft te maken.

De voorzitter:

En het kenmerk van een kort geding is ook vaak het spoedeisende karakter, zeg ik nog tegen de heer Van Aalst.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Fijn dat de staatssecretaris ons meeneemt in de belangrijkste processtappen. Wij zijn voor de onderhandse aanbesteding van de NS, maar wel onder strikte voorwaarden. Het is goed dat de staatssecretaris ons meeneemt in die belangrijke punten. Het beleidsvoornemen en het programma van eisen zijn heel belangrijk voor het CDA, en dadelijk die conceptconcessie. Maar ik hoorde tussen neus en lippen door ook dat bij het beleidsvoornemen gekeken wordt naar de kosten en naar de waarden. Natuurlijk, maar hoe nemen we in het spoorgevoel onze ambities mee voor het spoor als alternatief voor vliegen? Dat hoort eigenlijk in een klimaattransitie. We weten dat er aanloopverliezen zullen zijn. Of we het nou hebben over het subsidiëren van elektrische auto's of over het op gang brengen van alternatieve energievormen, hoe gaat dit onderdeel daarbij een rol spelen, zeker in het begin? Want als we gaan kijken of iets op dag één rendabel is, gaat het er nooit komen. We moeten dus wel perspectief bieden. Wat zijn dan de mogelijkheden, ofwel vanuit nationale middelen ofwel vanuit de Europese middelen, die we daarbij kunnen gebruiken? De heer Timmermans loopt namelijk heel Europa rond met een hele grote koffer vanuit de green deal, en hij wil dat geld allemaal kwijt. Als wij dus goede ideeën hebben, misschien samen met een buurland, kunnen we misschien toch geld lospeuteren. Pegels noemen wij dat in Limburg.

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

We zijn er altijd voor om te kijken of wij goed gebruikmaken van de middelen die we vanuit Europa bij onze eigen middelen kunnen leggen om onze beleidsdoelstellingen te verwezenlijken. Daarbij zal de heer Amhaouch mij altijd aan zijn zijde vinden. Volgend jaar is het internationale jaar van het spoor. Het lijkt me heel goed dat we richting Europa duidelijk optrekken, om bijvoorbeeld te kijken of wij gebruik kunnen maken van het TEN-T, dat voor de eerste keer nu ook voor personenvervoer geopend wordt. Maar we zijn ook heel actief om te kijken of we die middelen kunnen benutten om voor het goederenvervoer onze spoorambities verder te verbeteren. Ik hoorde de heer Amhaouch tussen de regels door vragen of je ook iets in een concessie mag opnemen dat verlieslatend is onder een publiekedienscontract. Ja, het mag een mix zijn van verlieslatende en winstgevende lijnen. Je moet uiteindelijk natuurlijk ook de rekening kunnen betalen met elkaar. Daar zijn we dus ook zelf bij. Maar er is geen belemmering in de regelgeving om er iets verlieslatends in te laten zitten. Het is een publiek programma van eisen, maar we moeten natuurlijk ook wel kunnen verantwoorden, ook naar elkaar toe, waar we ons geld aan besteden. Maar die discussie gaan we dus nog voeren.

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch, aanvullend.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik zie dat we een heel grote opgave hebben richting 2030 en dadelijk ook 2050. Ook op het gebied van vervoer zal je iets moeten doen. Je moet het stimuleren. We hebben het nu vaak over de elektrische auto stimuleren. Eigenlijk creëer je zo een vraag naar elektrische auto's. De vraag is hoe je vanuit de klimaatgedachte een vraag kunt creëren naar verbindingen, grensoverschrijdend of anders, waarvan je zegt: oké, dat is te overzien. Misschien dat ze de eerste twee, drie jaar niet helemaal rendabel of kostendekkend zijn, maar we zouden moeten weten welke richting we op moeten gaan.

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

Bij de nachttrein hebben we precies dat gedaan: voor een korte periode een impuls geven om te kijken of daarmee een zelfstandige markt tot stand kan komen als alternatief voor het vliegtuig naar Wenen. Dat is dus inderdaad steeds een afweging die we kunnen maken: als we iets willen bereiken, zijn we dan ook bereid om een stukje aanloop daarvoor te nemen? Dat is wat anders dan tot het einde dingen doorfinancieren die nooit rendabel zullen worden. Maar het onderscheid of het een aanloopverlies of een structureel verlies is, is belangrijk. Het lijkt me ook een belangrijk punt om in het kader van de definitie van ons beleidsvoornemen en programma van eisen met elkaar de discussie over te voeren.

De heer **Schonis** (D66):

Ik hoor de staatssecretaris zeggen dat ze in het eerste kwartaal van volgend jaar met haar afwegingskader komt voor onder andere de regionalisering. Maar dit najaar zal er bij het BO MIRT al wat duidelijk zijn over een van die lijnen. Je zou iets van een doorkijkje willen krijgen over hoe die lijn in het andere toetsingskader, dat er heel snel op volgt, uit zal pakken. Ik zie de volgorde dus wat schuren.

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

Daar heeft de heer Schonis gewoon gelijk in, maar dit is een van de lijnen waarvan in het regeerakkoord was afgesproken dat we er al in deze periode naar zouden kijken. Er is een quickscan gedaan. Er is dus ook goed gekeken naar de robuustheid, een punt van mevrouw Kröger. Uit die analyse kwam naar voren dat bij een van de vier lijnen, namelijk Dordrecht, geen meerwaarde te verwachten was en dat het voor twee lijnen potentieel aan de orde kan zijn maar daarvoor nog nadere discussie nodig is. Toen hebben we ook gezegd dat we zo'n helder kader gaan opstellen. Voor één lijn lijkt het gewoon echt meerwaarde te hebben. Dan wil je ook niet per se wachten, zeker omdat we in het regeerakkoord hebben afgesproken dat we bereid waren om dit te verkennen. De drie voorwaarden die u noemde, waarop ik graag terugkom wanneer ik terugkom op het kader, liggen heel erg in lijn met de discussie die we hebben gevoerd. Het kan goed zijn om dat met elkaar neer te leggen in een gedragen vertaling door alle betrokken partijen. Daar kijken we natuurlijk ook wel naar wanneer we het hebben over deze lijn naar Leeuwarden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil even doorgaan op het punt van de heer Amhaouch en het idee dat je met klimaatmiddelen bepaalde dingen zou kunnen stimuleren om te proberen de vraag aan te jagen. Ik wil ingaan op de marktverkenning voor het internationale spoor. Is dat een verkenning van de huidige reizigersbehoefte, of is dat veel meer gedacht vanuit: als wij als Nederland ambities hebben om bijvoorbeeld bepaalde vluchtverbindingen te vervangen door internationaal spoor dan zouden we dit of dat netwerk moeten ontsluiten? Is het dus meer een toekomstperspectief of een verkenning van wat op dit moment een marktvraag is en wat potentiële aanbieders zijn? Ik merk dat ik eerst behoefte heb aan een antwoord op de vraag wat wij als Nederland nodig hebben en waar onze ambities op het spoor liggen. Dan ga je kijken hoe de markt eruitziet en daarna wat je nodig hebt om dat te krijgen.

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

Dit debat is nou juist bedoeld om dit soort aandachtspunten bij de volgende stappen die we gaan zetten op te halen. Het is zeker niet mijn bedoeling om alleen maar te kijken naar wat we nu hebben en naar de reizigersvraag op de lijntjes die we nu hebben. Mijn ambitie is om te gaan naar meer internationaal spoor. Tegelijkertijd kan de sky niet the

limit zijn. We zullen dus met elkaar bij de internationale marktverkenning moeten vaststellen wat hetgeen is waarnaar we gaan kijken. Ik noemde net al de suggestie van de heer Amhaouch. Wanneer we spreken over het voorstel over de internationale marktverkenning, zal ik daarop terugkomen, om eens te kijken wat het perspectief zou zijn en wat het zou opleveren met de eerste hsl-hub over de grens als toetssteen. Nogmaals, ik moet de impact daarvan bekijken, maar ik ben graag bereid om het mee te nemen richting de internationale marktverkenning. Datzelfde geldt voor dit aandachtspunt van mevrouw Kröger, dus om niet alleen te kijken naar wat er nu is, maar ook naar wat we willen en waar we de potentie zien die er misschien nu nog niet is, maar die in principe wel onderbouwd kan worden. Dan komen we daar nader over te spreken met elkaar. Het zit verderop nog ergens in mijn mapje internationaal, maar ik dacht: dit antwoord kan ik vast al geven.

De heer **Laçin** (SP):

Ik dacht dat we vandaag met de staatssecretaris die tien jaar zouden aftikken, maar dat gaat niet gebeuren, volgens mij. De staatssecretaris schetst een tijd ... Sorry?

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

Ik kom er zo op terug.

De heer **Laçin** (SP):

Graag, want ik praat er graag over door, maar ik heb nog wel een andere vraag. De staatssecretaris schetst een tijdspad, begrijp ik, met een definitieve gunning in 2023. In de tussentijd hebben wij als Kamer natuurlijk wel heel veel ambities op het gebied van internationaal spoor en grensoverschrijdende verbindingen. Ook hebben we te maken met de gevolgen van corona. Ik praat dan met name over de werknemers, die ook in een onzekere positie zitten. De NS zit in een onzekere positie, vooral als het nog drie jaar gaat duren voordat er definitieve duidelijkheid is. Hoe strookt de NS de zekerheid te geven om door te gaan met internationale spoorverbindingen, nieuwe treinen te bestellen met aan de andere kant de werknemers, die wachten op zekerheid: wat gaat er met onze banen gebeuren, kunnen wij straks nog wel door? Kan de staatssecretaris toelichten hoe zij daarnaar kijkt en hoe we op korte termijn toch wat meer zekerheid kunnen bieden aan de werknemers en de NS?

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

Dit is een punt dat ik voor later in mijn mapje heb zitten, maar laat mij in algemene zin antwoorden. Ik zie heel duidelijk dat er op de echt korte termijn voor de NS ... Op dit moment rijden de treinen. Na de vakantie hebben we gelukkig een grote stap gezien in het openbaar vervoer. Dat is hartstikke mooi, want het is een ontzettend fijne, schone en veilige manier van reizen. Ik ben dus ook blij dat de mensen weer de weg naar het openbaar vervoer terug weten te vinden. Maar dat is nog steeds niet de normale bedrijfsvoering. Daarom hebben we voor 2020 afgesproken dat er een beschikbaarheidsvergoeding is. Bij Prinsjesdag en daarna zullen we met elkaar het nadere gesprek kunnen voeren over wat we in 2021 voorzien. Laat ik het zo zeggen: ik denk dat ik samen met de heer Laçin niet echt in een glazen bol kijk als we de voorspelling doen dat het per 1 januari 2021 nog niet allemaal back to normal zal zijn. De zekerheid over hoe en wat precies, daar gaan we na Prinsjesdag met elkaar verder over spreken. Dat over de korte termijn. Voor de langere termijn hebben we de discussie over de concessie, maar daar zal ik zo nog op terugkomen.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we volgens mij bij het blokje concessies.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja. Bovenop ligt de vraag: wat is de duur van de nieuwe concessie? Het is belangrijk om te beseffen dat we rekening moeten houden met een Europese regel. De duur van een concessie die onderhands gegund wordt, mag maximaal tien jaar zijn voor het hoofdrailnet. Daarmee is een vijftienjarige concessie dus geen optie. U hebt in uw inbreng eigenlijk allemaal een balans aangegeven: we willen de concessie onderhands gunnen en we willen er ook zo veel mogelijk uit halen. Het lijkt mij dus belangrijk dat we daar ook een besluit over de duur aan koppelen op het moment dat we met u spreken over het beleidsvoornemen en over hoe het programma van eisen eruit gaat zien. Dan weten we dus wat we eruit willen halen. Ik heb heel goed gehoord dat u allemaal zegt dat die tien jaar u een mooie termijn lijkt. Laat mij dus als uitgangspunt nemen dat ik ga kijken wat ik vind dat er in die tien jaar te realiseren zou moeten zijn. Maar ik vind dat we dat pas moeten vastleggen als we ook werkelijk met elkaar concreet hebben vastgelegd wat we ervoor willen hebben. Want we hebben er natuurlijk wel nog een onderhandeling over te voeren.

Dan was er nog de vraag naar een midterm review, die velen van u ook gesteld hebben. Ik wil er vandaag helder over zijn: ja, dat lijkt me een goed idee. We praten nu, in 2020, over een concessie die mogelijk gaat lopen tot 2035. Dat is een heel lange periode. We hebben dit jaar ook de midterm review gedaan. Zo'n formule biedt aan de ene kant continuïteit, maar biedt ook de mogelijkheid om op nieuwe ontwikkelingen in te spelen, KPI's te actualiseren en de scherpere erin te houden, maar ook om rekening te houden met onverwachte omstandigheden. Daar hebben we allemaal belang bij. Ik zeg u dus graag toe dat we met die MTR rekening zullen houden.

Voorzitter. Dat waren de twee specifieke vragen over de nieuwe concessie, maar ik heb natuurlijk nog heel veel punten die daar heel erg aan raken, zoals marktwerking en open toegang, waar ik dan nu aan zal beginnen.

De voorzitter:

Ik stel voor dat we dan gewoon doorgaan naar dat blokje.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Er waren vragen over open toegang. Levert dat geen verstoring op van het geconcessioneerde vervoer? Voor het binnenlandse vervoer blijft de concessie het uitgangspunt. We zullen wel goed moeten gaan aangeven — dat is een verschil met hoe de concessie nu werkt — wat de omvang van de concessie is. Wat vragen we eigenlijk in die concessie? Dat betekent dat ook duidelijk is waar er nog ruimte is in de capaciteit. Dat betekent dus dat ook open access-vervoerders weten waar er nog capaciteit is op het spoor, zodat zij scherp kunnen bedenken waar ze de reiziger nog wat extra's kunnen bieden. Wij maken op basis van onze inschatting van de behoefte samen met de NS een programma van eisen. Uiteindelijk bepalen we in overleg met uw Kamer wat de omvang is van de concessie. Daarin ligt dus het verschil met hoe het nu is, want toen was er geen omvang van de concessie. Dat gaan we deze keer wel doen. Dat betekent ook dat je in de capaciteitsverdeling voorrang kunt geven aan de omvang van de concessie, want je hebt dan een duidelijke afspraak gemaakt. Het binnenlandse vervoer onder concessie krijgt voorrang in de capaciteitsverdelingsregels, en kan dus niet zomaar doorkruist worden door opentoegegangvervoerders.

We gaan met u ook nog spreken over de capaciteitsverdelingsregels en de actualisatie daarvan. We zullen ook komen met een heel duidelijke volgorde van capaciteitsverdeling. Daarbij willen we natuurlijk ook ProRail als letterlijke dag-tot-dagmarktmeester enige ruimte bieden om zo efficiënt mogelijk te zijn, maar een aantal basisspelregels moeten helder zijn.

Het is natuurlijk wel zo dat een opentoeegangvervoerder zich niet hoeft te houden aan concessievereisten en dat de overheid dus beperkter kan sturen op het aanbod en de voorwaarden waaronder een vervoerder rijdt. Ook kan een opentoeegangvervoerder zomaar de markt verlaten; volgens mij heeft de heer Laçin daar ook aan gerefereerd. Daarom is het belangrijk dat datgene wat je essentieel vindt, wat je altijd moet hebben, onderdeel is van je hoofdrailnetconcessie. Maar het is ook zonde om niet gebruik te maken van de kansen die open toegang kan bieden. Daarom is het belangrijk dat we die allebei hebben. De reiziger moet verzekerd zijn van goed openbaar vervoer. De randvoorwaarden moeten dus goed zijn. We kijken ook naar de regels rondom de kwaliteit van het ov, ook voor opentoeangsvervoer. Nogmaals: bij de capaciteitsverdeling hebben we een belangrijk middel in handen.

Hoe voorkomen we bij open access cherrypicking, vroeg de heer Ziengs. Hoe blijft de overheid marktmeester? Om cherrypicking te voorkomen zijn drie onderdelen van belang. Nogmaals: met de capaciteitsverdelingsregels geven we voorrang aan het binnenlandse concessievervoer. Er is ook nog de mogelijkheid voor een heffing, zodat een opentoeegangvervoerder een heffing moet betalen waarmee eventuele gederfde inkomsten voor de concessieverlener kunnen worden vergoed door een opentoeegangtoetreder. Europa geeft daarvoor mogelijkheden. Voordat een opentoeegangtoetreder mag toetreden, checkt de ACM of het economische evenwicht van de concessie niet in gevaar komt. Die economisch-evenwichttoets is ook nog weer een belangrijke toets, maar daarmee hebben we wel de kans om door dat opentoeegangsvervoer meer te bieden dan we op het moment van vastleggen van de concessie voor mogelijk hielden. Daarmee blijf je de markt dus uitdagen om zo veel mogelijk te bieden. Gezien de grote vraag die we allemaal zien en gezien de grote groei die we met elkaar voorzien, denk ik dat dat een kans is die we niet willen missen.

De heer Ziengs vroeg nog wat we doen met de aanbeveling van de ACM. Er is ook nog een vraag over gescheiden boekhouding, maar er was ook een aanbeveling over de investeringen onder de 100 miljoen. De minister van Financiën gaat daarover. Hij heeft daarover een brief gestuurd aan de Kamer. Hij heeft geoordeeld dat er toch te weinig toegevoegde waarde is om ook op investeringen van de NS onder de 100 miljoen euro te toetsen. Daarover heeft hij al aan de Kamer, ik denk aan de woordvoerders financiën, bij de staatsdeelnemingen, een brief gestuurd. Overigens gaat het bij veel regionale spooraanbestedingen om grotere bedragen dan 100 miljoen over de looptijd van de concessie, en daar toetst de minister van Financiën dan automatisch wel.

Dan de vraag over de gescheiden boekhouding. Volgen we het advies op van de ACM over de gescheiden boekhouding? Ja. De ACM adviseert om duidelijkheid te geven over de gescheiden boekhouding. Ik maak in mijn reactie ook duidelijk dat iedere concessie een eigen boekhouding heeft, zoals verplicht in de PSO-verordening. Op dat punt is het absoluut een bevestiging.

Dan vroeg de ChristenUnie nog of het wettelijk adviesrecht voor consumentenorganisaties ook voor opentoeangsdiensten geldt. Nee, in het wettelijk

kader geldt dat alleen voor de concessies. Maar ik denk wel dat de opentoeegangvervoerders er verstandig aan doen om hun doelgroep te betrekken bij hun reisproduct. Ik kan het ze niet opleggen, maar ik denk dat het essentieel is, als je als opentoeegangvervoerder gaat investeren om op de Nederlandse markt te komen, dat je heel goed contact houdt met je doelgroep, want dat is waar je een mogelijkheid definieert boven op de concessie die al is vergeven. Ik denk dat inherent is aan de open toegang dat daarbij heel goed gesondeerd wordt wat in het belang van de reiziger is. Anders maken ze namelijk weinig kans om die investeringen succesvol te doen.

Voorzitter. Dan heb ik een aantal vragen over decentralisatie. Ik laat het even aan u. Wanneer u denkt: ik wil weer even een break doen ...

De voorzitter:

Ik zag inmiddels een vinger van mevrouw Van der Graaf, dus ik kijk even rond of er nog meer interrupties te verwachten zijn op dit blokje. Mevrouw Van der Graaf, gaat uw gang.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Hoeveel interrupties mogen wij doen?

De voorzitter:

We hebben gezegd: twee interrupties in tweeën. Op verzoek van mevrouw Kröger gaan we straks, als we lekker aan het discussiëren zijn, even inventariseren of er nog wat ruimte is op de klok en of er misschien nog een extra interruptie aan toegevoegd kan worden. Anders doen we dat gewoon in tweede termijn. Dus u heeft in ieder geval twee interrupties in tweeën of vier korte vragen. Gaat uw gang.

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

Ik begin even met het consultatierecht van de reizigersorganisaties en de consumentenorganisaties. Wat gaat de staatssecretaris nu nog meer doen om dat te borgen? Daar krijg ik vragen over van mensen die zich daar zorgen over maken. Gaan we dat vastleggen of niet?

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

Ik heb aan het begin al geantwoord dat ik het heel erg belangrijk vind dat we het betrekken van consumentenorganisaties in het Locov en ProRail, dus al die partijen, bij de vormgeving van onze eigen hoofdrailnetconcessie en de onderhandse gunning heel goed borgen. Als dat de zorg van mevrouw Van der Graaf is, hoop ik dat ik die kan wegnemen. We kunnen in een brief aan de Kamer nog eens het hele proces schetsen dat ik hier mondeling heb geschetst. Daarin kunnen we ook opnemen hoe we al die partijen erbij zullen betrekken.

Ik dacht dat de vraag van de ChristenUnie specifiek betrekking had op de open toegang. Dat kan ik ze gewoon niet opleggen. We weten op voorhand nog niet welke partijen eventueel geïnteresseerd zouden zijn in open toegang. Maar ik denk dat de essentie van het willen rijden in open toegang is dat je een goed beeld hebt van waar de reiziger belang bij heeft. Je hebt namelijk geen garantie op inkomsten. Dan is de voorwaarde daarvoor dat je als bedrijf heel scherp in beeld hebt waar de reiziger behoefte aan heeft boven op wat er al gereden wordt. Als wij het gevoel hebben dat partijen zich bij ons melden vanwege interesse om te starten met open toegang, zullen wij in het belang van goede consultatie sowieso — laten we dat wel toezeggen aan mevrouw Van der Graaf

— instituties als Rover en het Locov benaderen. Dat komt omdat het hele goede en directe ingangen zijn om een beeld te krijgen van waar de behoeftes, de zorgen en de wensen van de Nederlandse reizigers liggen.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb een vraagje. Ik hoor de staatssecretaris net zeggen dat de concessie in principe definitief vergund wordt rond 2023 en dat straks allerlei eisenpakketten et cetera voor komen te liggen. Als ik het zo bekijk, gaat dat over deze kabinetsperiode heen. We hebben nog een halfjaar te gaan tot aan de verkiezingen. Als ik even om mij heen kijk met alle vertrouwen dat ik in de kiezer heb, denk ik dat er een heel ander kabinet zal zitten, waarschijnlijk zonder D66 aan boord. Is het gerechtvaardigd dat deze staatssecretaris in deze samenstelling in het laatste halfjaar allerlei eisen op papier gaat zetten, terwijl er zo meteen een hele andere Kamer zit, die misschien wel hele andere eisen stelt? Wat vindt de staatssecretaris daarvan? Zou het niet gerechtvaardigd zijn om dit gewoon over deze kabinetsperiode heen te tillen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Gezien de brede steun voor de gekozen lijn, denk ik dat ik mij minder zorgen maak dan de heer Van Aalst. Het tweede punt is dat een kabinet gewoon missionair is zolang het missionair is. Wij moeten vooral nu al het werk doen dat we kunnen doen. Daarbij valt deze periode gewoon over de verkiezingen heen. Een nieuw kabinet heeft weer alle kans om wijzigingen aan te brengen, omdat de definitieve gunning pas eind 2023 is. In die zin worden er geen onomkeerbare stappen gezet.

De heer Van Aalst (PVV):

Er zitten twee dingen in het antwoord van de staatssecretaris. Enerzijds geeft ze aan: er zijn geen onomkeerbare stappen, dus voordat de gunning plaatsvindt, kan alles nog veranderen. Ik vraag me wel af wat we nu dan aan het doen zijn als we het zo meteen bij wijze van spreken allemaal weer overboord kunnen gooien. We kennen allemaal de situatie waarin een kabinet demissionair is. Iedereen weet wat er dan gebeurt. Direct de dag na de verkiezingen gaan we alles controversieel verklaren en valt alles stil. De staatssecretaris zal het dus met mij eens zijn dat in principe alles controversieel wordt op het moment dat het kabinet demissionair wordt. Nogmaals, mijn vraag is: is het handig om nu zo'n heel pakket aan eisen samen te stellen? We zijn het over de gunning eens, maar er is volgens mij Kamerbreed nog wel wat discussie over welke eisen we willen gaan stellen aan NS, de vervoerder op het hoofdrailnet. Nogmaals, is de staatssecretaris het met mij eens dat het pakket aan eisen misschien wat langer op zich moet laten wachten?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat lijkt me zeer onverstandig. Het einde van de huidige concessie stoort zich namelijk niet aan het wel of niet hebben van verkiezingen. Het is een proces dat zorgvuldig moet worden vormgegeven. Zowel deze Kamer als de volgende Kamer heeft alle gelegenheid om daarover haar wensen kenbaar te maken. Het zou echt onverstandig zijn om dat proces pas na de verkiezing of na de formatie van een nieuw kabinet onder zeer hoge tijdsdruk vorm te geven. We weten natuurlijk ook niet hoelang de formatie duurt. Het lijkt me dus heel verstandig om voorlopig door te gaan. Daarbij is het goed om rekening te houden met de breedte van het draagvlak in de Kamer. Maar dat is in z'n algemeenheid hoe ik het liefste met u werk.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan heb ik zelf nog een vraag. O, nee, eerst de heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

De heer Van Aalst stipt in zoverre een terecht punt aan dat je zo meteen natuurlijk wel in een gek jaar zit, met de verkiezingen en de formatie. Deze Kamerperiode houdt gewoon een keer op. Ik hoor de staatssecretaris ook zeggen: over zoiets als de duur van de concessie kan ik nu op voorhand moeilijk uitspraken doen. Maar we zitten op dit moment natuurlijk wel met een bedrijf en eigenlijk met een hele sector die vanwege corona met grote onzekerheid zit. Ik kan me toch wel voorstellen dat als deze Kamer nog een aantal uitspraken meegeeft, een volgend kabinet die niet zonder meer naast zich neer zal kunnen leggen. Als deze Kamer op voorhand dus nog een aantal goede suggesties meegeeft, dan denk ik dat het voor een volgend kabinet toch wel lastig wordt om zich daaraan te onttrekken. Ik hoop dat die duidelijkheid, dat stukje zekerheid, wellicht nog geboden zou kunnen worden.

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

Dan moet ik de heer Schonis toch teleurstellen. In de politiek werkt het zo dat elk kabinet weer besluiten kan nemen die anders zijn dan de besluiten van een vorig kabinet. Des te belangrijker is het dat u vanuit de breedte van het debat vandaag een aantal signalen afgeeft, want tenzij u als partijen allemaal een gigantische draai gaat maken, mag de kiezer toch ook op een zekere bestendige lijn vanuit de partijen rekenen. Dat mogen niet alleen de kiezers, maar ook de bedrijven die hiermee te maken hebben. Als u het voor zich ziet om die bestendige lijn door te trekken over deze verkiezingen heen, dan zou dat ook niet in één keer een hele andere lijn moeten opleveren in het vervolg van de discussies. Ik denk dat we die nu heel zorgvuldig moeten starten en dat die straks zorgvuldig kunnen worden afgemaakt.

De **voorzitter**:

Ik heb weleens gehoord van voortschrijdend inzicht, maar ik begrijp dat dat op dit moment niet helemaal in het woordenboek van de staatssecretaris past. Maar we gaan het zien.

Mijn interruptie gaat over het open access. Ik had specifiek gevraagd of het niet wat is om een percentage vast te stellen voor wat je wilt inzetten op open access. Daar heb ik eigenlijk geen antwoord op gehad.

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

Dat klopt. Dat heeft de heer Ziengs inderdaad gevraagd en daar was nog geen antwoord op gekomen. We moeten eerst met elkaar vaststellen wat wij in ieder geval gegarandeerd als bediening willen hebben op het hoofdrailnet. Als we dat vaststellen, dan kunnen we dat ook relateren aan de capaciteit die er is op het spoornetwerk. Dan kun je dus ook zien waar de ruimte is. Op voorhand zeggen "ik wil dat 25% van de capaciteit op het spoorwegnet in open access wordt gegund" zou kunnen betekenen dat je, gezien de grotere onzekerheden die er zijn bij de diensten die verleend worden door de open access-toegangsverleners of bedrijven, voor een deel van dat programma van eisen minder zekerheid kunt bieden dan voor de rest. Ik zeg niet dat dat in z'n geheel onverstandig zou zijn. Je kunt er ook voor kiezen, omdat je denkt: daarmee bieden we een extra prikkel of een stukje extra flexibiliteit. 25% lijkt me dan wel heel erg veel. Maar de vraag of we dat willen en in welke mate we dat willen, is echt iets wat we bij het programma van eisen met elkaar moeten bespreken, denk ik. Als de optelsom van de eisen die wij echt gegarandeerd vastgelegd willen hebben bijna zo groot is als de

capaciteit op ons hoofdrailnet, dan blijft er de facto weinig ruimte over. Als blijkt dat ons programma van eisen zegt "dit is een need-to-have en dat is een nice-to-have", kunnen we daar de discussie over voeren. Maar je moet starten vanuit wat je wil en dat relateren aan de fysieke infrastructuur die we hebben, en dan bepalen welke marge je daarin wil bieden.

De voorzitter:

Helder. Er is nog een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja ... Ik zit even te denken of mij dit nou geheel helder is. Je moet starten met wat je wil, maar volgens mij is dit debat ervoor om met elkaar bijvoorbeeld te zeggen: wat wij willen is een robuust hoofdrailnet dat als systeem intact blijft. Volgens mij hebben diverse partijen dat ingebracht. Wat ik nu hoor is eigenlijk: we gaan nog kijken wat het beslag daarvan is en of dat 100% is van wat het nu is of dat het 75% of 80% wordt. Op basis waarvan zou je besluiten om het minder te laten zijn dan het nu is?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Het punt is dat de concessie zoals die nu is vormgegeven eigenlijk onbegrensd is. De NS kan nu altijd besluiten om dingen toe te voegen als men dat wil. Dat is onder de Europese regelgeving straks niet meer mogelijk. We moeten dus wel definiëren wat de omvang van onze concessie is. Om te definiëren wat de omvang van je concessie is, moet je aangeven wat je wil. Dat betekent dat we nu, in tegenstelling tot bij de verlening van de vorige concessie, gewoon gaan definiëren welke capaciteit we onder het hoofdrailnet gaan vatten. Afhankelijk van hoe lang die lijst is, heb je in de fysieke capaciteit op je spoorwegnet dan nog meer of minder ruimte over. Nu kiezen we dus voor de hoofdlijnen. Ik heb het al gehad over dat beleidsvoornemen begin 2021 en daarna dat programma van eisen in het voorjaar van 2022. Dan ga je steeds nader inkaderen en specificeren wat je wil. Daar zijn we met elkaar bij. Daarmee bepalen we dus ook welke ruimte er nog is voor het open access. Maar we zullen het volume van de concessie wel moeten vastleggen. Dat is een verschil met de concessie zoals die nu is.

De voorzitter:

Er is nog een interruptie van de heer Amhaouch. O, neem me niet kwalijk, mevrouw Kröger, aanvullend. Gaat uw gang.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap dat dat nu moet, maar dit debat lijkt me in principe wel het moment waarop we bijvoorbeeld uitspreken dat we zien dat de concessie op het hoofdrailnet niet substantieel minder of kleiner zou moeten worden dan die nu is. Ik snap dat je het moet begrenzen of verankeren vanuit de Europese regelgeving, maar dat dat een soort touwtrekken of soebatten wordt met onduidelijke parameters over wat er dan nog af gesnoept wordt, daarvan denk ik: nee. Als we zeggen dat de robuustheid van het hoofdrailnet een primair belang is voor ons zoals we hier zitten, dan is dat de opdracht die wij meegeven. Dan verwacht ik dat dat eigenlijk betekent dat de additionaliteit dan zou bestaan uit lijnen die er nu nog niet zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, on top-lijnen. Daar is open access ook voor bedoeld. Wij gaan na dit debat natuurlijk het beleidsvoornemen en het programma van eisen vormgeven. Daarbij hoor ik ook heel duidelijk welke aandachtspunten mevrouw Kröger daarbij legt. Eigenlijk zegt u: het moet

ongeveer zijn wat we nu met zekerheid kunnen bedienen. U zegt ook: het moet integraal en robuust zijn. Dat zijn precies het soort elementen die wij nodig hebben om met een goed beleidsvoornemen te komen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik dacht: wanneer moet ik deze vraag kwijt? Maar ik hoor het woordje "capaciteit" zo vaak dat ik het hierbij aan laat sluiten. Mijn vraag gaat namelijk over het punt dat ik inbracht over het onafhankelijk platform om met ProRail, experts van bepaalde universiteiten die ook met het vakgebied spoor bezig zijn, de NS en het ministerie goed te kijken wat de capaciteit is. Onze signalen zijn dat er veel meer mogelijk is als je naar andere scenario's voor de dienstregeling gaat kijken. We hebben gezegd: we gaan het onder strikte voorwaarden onderhands aanbesteden aan de NS. De NS is een partij, maar ik vind niet dat daar het monopolie moet liggen van de dienstregeling, bij de NS in z'n oppie. Het woord "capaciteit" is hier zo vaak gevallen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat ze eens wil onderzoeken hoe wij zo'n platform, of in elk geval die stakeholders, erbij kunnen betrekken, zodat die daar eens onafhankelijk naar kunnen kijken? Wij hadden gezegd: we willen dat voor 1 januari 2022. Ik zie hier dat het programma van eisen in het voorjaar van 2022 komt. Dat past allemaal. Kan de staatssecretaris naar een vorm kijken om scenario's op tafel te krijgen waarmee we kunnen zien wat de maximale capaciteit op het spoor is? Elk scenario heeft natuurlijk voor- en nadelen. Dat geeft ons ook ruimte om te kunnen zeggen, in lijn met de vraag van de heer Ziengs: wat is dadelijk het hoofdrailnet, wat gaat in de onderhandse aanbesteding naar de NS en welke ruimte hebben we mogelijk nog meer weg te geven of te gebruiken naar de toekomst toe? Is de staatssecretaris bereid om daar een toezegging op te doen?

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

Ik vond het een hele frisse suggestie van de heer Amhaouch om zo'n spoordenktank te gebruiken. Laat me er dus even over nadenken hoe we dat precies positioneren en dergelijke. De ontwikkeling van het netwerk staat niet stil. Binnen het Toekomstbeeld OV zijn we natuurlijk ook aan het nadenken. Aan het eind van het jaar nemen we daar ook alweer belangrijke stappen in. Ik denk dat dat op zich een logisch platform is om afspraken te maken over het netwerk. Maar laten we eens kijken hoe we dat misschien kunnen omvormen tot een spoordenktank, want het Toekomstbeeld OV is straks het Toekomstbeeld OV, maar je hebt eigenlijk de kennis van al die partijen nodig om het maximale uit je netwerk te kunnen halen. Dat zien we soms echt in de praktijk. Hier in de buurt van Den Haag is een keer een heel knooppunt aangepast op basis van een idee dat iemand had, waardoor het veel efficiënter kon. Eigenlijk wil je dat soort kennis benutten, ook bij het nadenken over de vraag hoe we het maximale uit die concessie halen. Laat ik dus toezeggen dat ik in de brief waarin ik terugkom op het proces, dus de stappen die ik voor u heb geschetst, ook even terugkom op dit voorstel om zo'n denktank te benutten bij het ophalen van hoe je nou een maximale capaciteit zou kunnen halen.

De **voorzitter**:

Dan gaan we daarmee door naar het blokje decentralisaties, volgens mij.

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

Ja, decentralisaties. Er zijn vragen gesteld over het kader dat ik heb toegezegd. De heer Schonis vroeg: hoe vult u dat kader in? Na dit overleg met uw Kamer ga ik in overleg met alle betrokkenen een uitgangspuntenkader opstellen. We zullen ook zorgen dat dat

met het programma van eisen naar u toe komt. De volgende aspecten zullen in ieder geval onderdeel zijn van het uitgangspuntenkader: de mogelijkheden voor een beter geïntegreerd regionaal vervoer, het draagvlak voor decentralisatie, de samenhang van de reizigersstromen met het bredere netwerk — dat was het punt waarover mevrouw Kröger bevestiging vroeg: het voorkomen van versnippering — en de financiële inpasbaarheid. Ik heb ook al gezegd dat we zullen terugkomen op de drie punten van de heer Schonis. Zoals ik al zei, is dit een beetje zoals we er nu naar kijken, maar we willen dat samen met alle partijen uitwerken. Daar komen we dus op terug.

De heer Laçin had gevraagd naar de kwaliteitseisen. Daar zet de Wp2000 al een aantal hele belangrijke piktalen neer. Maar ook op het punt van veiligheid hebben we natuurlijk eerder gezegd dat het goed zou zijn om bij wisseling van vervoerders in ieder geval goede afspraken te maken over opleidings- en testperiodes. Ik kan me ook voorstellen dat we dan ook kijken hoe we dat met zo'n kader verder kunnen versterken. Uiteindelijk moet elke decentralisatie natuurlijk individueel beoordeeld worden, maar dat spreekt voor zich. Ik denk dat het de voorspelbaarheid helpt als we met elkaar zo'n kader hanteren.

Dan vroeg mevrouw Van der Graaf: is er verschil tussen twee- en viersporige trajecten? Hoe gaan we om met single check-in/check-out? En hoe staat het met Friesland? Het gaat bij decentralisatie in principe niet om het aantal sporen op een traject. De drukte op een traject kan wel een afweging zijn. De decentralisatie mag immers niet te veel leiden tot verstoring van andere treindiensten. Volgens mij was mevrouw Van der Graaf ook de auteur van de motie die zei: laat de intercity's er in ieder geval niet door geraakt worden. Dat zijn precies het soort afwegingen die we moeten maken: tussen de voordelen voor de lokale en regionale reiziger en de verdere effecten op het netwerk. Dat was weer het punt van mevrouw Kröger. Dat nemen we daarbij mee.

In het nieuwe ov-betalen komen er meer mogelijkheden voor single check-in/check-out. Maar als je verschillende vervoerders en dergelijke hebt, blijft dat gewoon een aandachtspunt bij decentralisatie. Het zou overigens ook wel interessant zijn om te kijken of je niet tot combinaties kunt komen. Dat is niet echt iets voor dit debat, maar wellicht kunnen vervoerders ook samen tot aanbiedingen komen, waardoor je zo'n single check-in/check-out voorkomt. Er zijn ook al apps die dat mogelijk maken. Er zijn dus ook wel weer oplossingen voor, zeker digitaal.

Dan Friesland. Ik ben in goed overleg met de provincies Friesland, Overijssel en Drenthe. De belangrijkste afweging is of de reiziger erop vooruitgaat. We kijken ook naar de sporen en bruggen en wat er eventueel voor extra's nodig is als je een lijn wil decentraliseren. Dat maakt natuurlijk allemaal onderdeel uit van die totale afweging, waarbij ook de financiën een rol spelen.

De heer Ziengs vroeg: is het eigenlijk mogelijk om het toch eerder te doen dan 2032 of 2035? Als we tot nadere inzichten komen of als de provincies dat zouden vragen, kan dat dan? Ik vind dat wij daar absoluut voor open moeten staan. De provincies hebben gezegd: in principe zijn we bereid om naar deze lijnen te kijken. We hebben nog een kader. Dat helpt ons weer bij de beoordeling. De provincies geven nu aan dat ze het liefst bij de wisseling van de concessie willen, maar mochten ze toch tot een andere afweging komen, dan staat de deur wat mij betreft open. Dat lijkt mij iets om in het MIRT met elkaar over te praten. Ook als we het hebben over verdere decentralisaties — daar zal ik zo meteen nog op terugkomen — geldt: het denken moet niet stoppen, maar je

moet ook investeringszekerheid geven aan degene die een hoofdrailnet rijdt. Daar moeten we dus een goede balans in vinden.

Dat was eigenlijk ook de vraag van GroenLinks, denk ik: gaan we in het afwegingskader kijken naar de robuustheid van het hele systeem en ook rekening houden met de risico's van verder opknippen? Zeker. Die robuustheid is belangrijk. Dat betrekken we bij het afwegingskader. De reizigers moeten erop vooruitgaan. Ik heb het net al gezegd: het gaat niet alleen om de lokale of regionale reiziger; we moeten ook kijken naar het effect op het geheel.

In het regeerakkoord is natuurlijk een analyse gedaan en zijn we tot vier lijnen gekomen waarbij we decentralisatie zouden kunnen overwegen. Voor eentje zijn we daar concreet en actief mee aan de slag, eentje is afgefallen, en twee bekijken we nog nader. De heer Ziengs vroeg eigenlijk: wordt er ook een vinger aan de pols gehouden? Ik heb u net in ieder geval een midterm review toegezegd in de volgende concessie. Dat lijkt me ook een moment waarop we met elkaar kunnen kijken of er weer reden is om toch nog naar andere lijnen te kijken. Dat verzin je namelijk ook niet elke twee jaar. Maar om zoiets bij een midterm review nog tegen het licht te houden, lijkt mij het midden houden tussen de zekerheid die belangrijk is voor degene die de hoofdrailnetconcessie krijgt — die moet namelijk ook investeringen doen — en er vijftien jaar vooruit helemaal de ogen voor sluiten dat er toch nog ergens een optimalisatiemogelijkheid is. Daar moeten we dan ook voor kunnen kiezen.

De heer Laçin vroeg naar de Valleilijn. Door de onzekerheid rondom de reizigersaantallen en de vervoersopbrengsten is het op dit moment niet gelukt om vervoerders te vinden die zich wilden inschrijven. Dat geldt ook voor de Valleilijn. Dat ligt dus in handen van de provincie Gelderland. Zij beraden zich nu natuurlijk op de volgende stappen. We hebben natuurlijk goed contact met de provincie Gelderland. Breder bespreken we in het kader van het NOVB met de decentrale overheden en de vervoerders in het algemeen de langetermijngevolgen van de coronacrisis, ook met het oog op aanbestedingen die nog gaan komen. We hebben natuurlijk een kalender; we weten ongeveer wanneer er wat aan komt. Ook daar spreken we met elkaar over.

De voorzitter:

Daarmee zijn we aan het einde gekomen van dit blokje. Er is een interruptie van mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw Van der Graaf (ChristenUnie):

Ja, even op dit laatste punt over de Valleilijn. De heer Amhaouch vroeg daarnaar, maar ik vroeg daar ook naar, want dat vraagt eigenlijk wel om een bredere reflectie van het kabinet op decentralisatie van spoorlijnen en wat dat betekent voor de continuïteit van het openbaar vervoer. Dat hoor ik de staatssecretaris niet zeggen. Ik hoor de staatssecretaris vooral zeggen: de provincie Gelderland kijkt ernaar en we helpen ze natuurlijk met meedenken en wat we allemaal kunnen doen. Maar dit vraagt om een wat meer diepgaande reflectie op de stap richting decentralisaties. Dat mis ik bij de staatssecretaris. Ik wil vragen of ze daar toch op in wil gaan. En daaraan annex: als je wilt gaan decentraliseren, dan zul je toch de boel gewoon op orde moeten hebben. Ik vroeg even naar de single check-in/check-out. Dan zegt de staatssecretaris: dan moeten we daar gewoon rekening mee houden; dat is gewoon niet helemaal op orde als we verschillende vervoerders hebben. Nee, maar dat is wel de wens die we hebben, dat we dat op orde hebben. Zorgen we ervoor dat dat netjes op orde is op het moment dat we

die stappen gaan zetten?

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

Ik hoor een heleboel vragen. Op dit moment hebben we natuurlijk een uitzonderlijke situatie. Ons hele kader, en ook de besluitvorming over decentralisatie, was natuurlijk niet ingericht op een covidsituatie waardoor we in één keer nog maar 10% van de reizigers hadden en waardoor de vooruitzichten onzekerder zijn. Overigens begon ik het debat door te zeggen dat we na de vakantie weer een enorme stap gemaakt hebben in de reizigersaantallen. Hopelijk hebben bedrijven er in volgende aanbestedingsrondes ook weer meer vertrouwen in om daarin te investeren in Nederland.

Het tweede is dat wanneer een lijn eenmaal gedecentraliseerd is, het mij natuurlijk niet zou passen om meteen te zeggen: ik neem daarover weer de regie. Dit is gedecentraliseerd naar de provincies. Zij voelen daar dus ook de verantwoordelijkheid voor. Dan kan ik dat niet in één keer gaan overrulen en zeggen: nou, dan besluit ik maar weer. We hebben natuurlijk wel heel goed contact. Ook wanneer we het hebben over dat kader voor verdere decentralisaties — dat is een van de punten die de heer Schonis noemt, maar ik heb u dat volgens mij ook horen noemen — moeten we goed doordenken of het ook financieel houdbaar is, want we willen niet dat het iets betekent voor de robuustheid van het netwerk en de betrouwbaarheid van de dienstverlening aan de reiziger. Ik denk dat dat namelijk uiteindelijk de onderliggende zorg is: het kan niet zo zijn dat er straks geen trein meer rijdt. Dat willen we allemaal niet. Bij het doordenken over eventuele verdere decentralisaties moeten we dus ook kijken of het financieel te dragen en houdbaar is. In elk geval geldt het volgende. Dat hebben we recent bijvoorbeeld met Limburg gedaan bij de Maaslijn. Als een provincie uiteindelijk zegt "we hebben dit op ons genomen, maar we zien toch dat er problemen zijn en we vinden het toch moeilijk om het in ons eentje verder door te trekken", dan staat de deur natuurlijk altijd open om daarover in gesprek te gaan, gezien het belang van het hele spoornetwerk. Maar laten we daar zeker bij het vaststellen van het kader niet lichtvaardig overheen stappen. We moeten natuurlijk altijd kunnen garanderen dat het openbaar vervoer gewaarborgd blijft.

De **voorzitter:**

Was dat voldoende? Ja. Er is nog een aanvullende vraag over de single check-in/check-out, grijp ik.

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

Ja, de single check-in/check-out. Dat is een hele discussie die we nog heel vaak kunnen voeren. De nieuwe wijze van betalen gaat dat veel makkelijker maken. Maar we zijn eigenlijk ook wel gewend dat je met verschillende tarieven werkt als je van de trein overstapt naar de bus of van de bus naar de metro. Het is voor een deel ook die tariefstelling die het ingewikkelder maakt om een single check-in/check-out te hebben voor alle modaliteiten. Dat is inherent aan het hebben van verschillende vervoerders. We proberen allerlei oplossingen te vinden waarmee we dat makkelijker maken, maar als je de privacy wilt beschermen en mensen dus niet precies van deur tot deur wilt volgen, dan heb je er toch mee te maken dat je op een gegeven moment moet laten zien wanneer je instapt en uitstapt. We moeten het wel zo makkelijk mogelijk maken. De nieuwe vormen van betalen bieden ook echt weer meer mogelijkheden om dat makkelijker te maken. Maar dat we het helemaal kunnen oplossen, durf ik niet te garanderen. Daarvoor is het ook al een heel lang lopende discussie. Dat weet mevrouw Van der Graaf ook. Onze gezamenlijke intentie moet steeds zijn om het zo makkelijk

mogelijk te maken.

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

Ik heb toch even een vraag over die decentralisatie. Het kwam al een klein beetje voorbij, maar ik merk dat de staatssecretaris een beetje aangeeft dat ze eigenlijk pas gaat schakelen op het moment dat de provincies in die decentralisaties vragen om hulp. Daar kun je van alles van vinden — mijn collega van de SP had het erover, ik noemde het zonet al in een interruptie — maar volgens mij moeten wij als Kamer een bepaalde basis scheppen en zeggen: om appels niet met peren te vergelijken moeten we zorgen dat er een bepaalde basis ligt. Is de staatssecretaris toch bereid om op voorhand te zeggen: een aanbesteding moet gewoon hieraan voldoen? Dat betekent gewoon: op elke trein wel of geen conducteur. Wat we er ook van vinden, dat moeten we met elkaar vastleggen. Zolang we dat niet doen, krijgen we zinloze discussies over arbeidsvoorwaarden enzovoort. Als wij dat vooraf vastleggen — en dan is de rest aan de provincie — dan gaan we ervoor zorgen dat de kwaliteit gewaarborgd blijft, ook in die decentralisaties. Is de staatssecretaris dat met mij eens?

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

Er is een kader. Dat is namelijk de Wp2000, die een aantal basiseisen vastlegt. Ik neem even het voorbeeld dat de heer Van Aalst noemt. Als je dat zou vastleggen, zou je voorbijgaan aan een innovatie als ATO, waarmee er ook mogelijkheden zijn om treinen meer automatisch te laten rijden. Op dit moment is dat nog geen vraagstuk, want dat is echt nog in de pilotfase; heel vaak wordt er wel nog gewoon een machinist bij aan boord gezet. Maar je wilt die mogelijkheden niet per definitie uitsluiten.

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

De essentiële eisen liggen vast in de Wp2000. We kunnen als onderdeel van het gesprek met de decentrale overheden over het decentralisatiekader natuurlijk bekijken welke afspraken we verder met elkaar willen maken. Ik snap wel waar u heen wil, maar ik vind ook dat we moeten oppassen om te kort door de bocht te gaan en misschien ook dingen uit te sluiten die we uiteindelijk ook met elkaar willen.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil op dit punt doorgaan. Ik vind het eigenlijk heel goed dat verschillende partijen pleiten voor een afwegingskader waarin ook sociale eisen worden opgenomen, zoals conducteursopleidingseisen. De staatssecretaris weet dat de SP daar al langer voor pleit. We moeten het personeel vooral niet als kosten maar als kapitaal zien. Ik sluit wel een beetje aan op de vraag van mevrouw Van der Graaf over de decentralisaties en de meerwaarde daarvan. Hoe gaan we dat eigenlijk vastleggen? Ik heb zelf de Valleilijn genoemd. De Maaslijn is ook niet het beste voorbeeld van decentralisatie. Het heeft heel lang gekost om dat een beetje op de rit te krijgen. Hoe gaan wij er bijvoorbeeld bij Zwolle-Leeuwarden, de lijn die in het regeerakkoord staat opgenomen naast drie andere lijnen, voor zorgen dat we helder krijgen wat nou de meerwaarde is? Single check-in/check-out is al heel lang een discussiepunt waar ik niet heel veel vertrouwen in heb, maar dat is mijn mening. Dat is een traject dat nu al bereden wordt, maar dat straks wellicht door een andere trein bereden wordt, een trein die niet geel-blauw is, maar een andere kleur heeft en die geen single check-in/check-out heeft, waardoor de reiziger moet uit- en instappen. Wat is daar de meerwaarde van op dit moment? Kan de

staatssecretaris daar iets meer over vertellen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De punten die de heer Laçin noemt, zijn punten die we moeten meewegen bij de vraag of we de voordelen die de reizigers geboden kunnen worden door de decentralisatie van een bepaalde lijn, vinden opwegen tegen de nadelen. Geen enkele optie is zonder nadelen. En geen enkele optie is zonder voordelen. We zullen het totale pakket van voor- en nadelen, ook in robuustheid en financiële termen, steeds moeten afwegen. In de quickscan hebben wij bijvoorbeeld een hele analyse gemaakt. Het kader dat we gaan ontwikkelen, gaat eigenlijk gewoon een soort standaardstappenplan betekenen dat je gaat aflopen om te komen tot een oordeel. Daarmee voorkom je dat de ene keer het ene aspect wel wordt meegenomen en de andere keer niet. Precies daarom willen wij via dat kader een wat gestructureerdere afweging maken om tot een goed oordeel te komen: vinden wij het in het belang van de reiziger, ja of nee, met alle plussen en minnen bij elkaar?

De voorzitter:

Aanvullend, de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Als we het over voor- en nadelen hebben, weet de staatssecretaris dat ik heel veel nadelen kan opnoemen. Ik heb er net heel kort een paar opgesomd. Als ik dan vraag naar de voordelen van de decentralisatie voor de reiziger, hoor ik daar niet alleen in de debatten niks over, maar zie ik daar ook heel weinig van terug in onderzoeken die ernaar zijn gedaan. Ik wil dus graag van de staatssecretaris horen ... Ik begrijp dat het afgewingskader er komt en dat we daar allemaal bij zijn en vorm aan moeten geven. Ik wil op voorhand ook wel proeven of horen wat de eventuele voordelen voor de reiziger zijn als die op hetzelfde traject met dezelfde snelheid, maar met een andere trein en met uit- en instappen, in- en uitchecken, rijdt. Wat voor voordelen kan dat opleveren? Ik zie die niet.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat de heer Laçin die niet ziet, dat weten we. Maar daarmee gaat hij toch ook voorbij aan resultaten die zijn geboekt. Die zijn allemaal meermaals onderzocht en die onderzoeken zijn ook naar uw Kamer gegaan. Daarin is ook zichtbaar dat de dienstverlening in die regio's verbeterd is, net als de aansluiting op het lokale vervoer. Iedereen weegt die voor- en nadelen natuurlijk op zijn eigen manier, maar door te zeggen dat er geen voordelen zijn, gaat de heer Laçin ook voorbij aan datgene wat onderzocht is. Daarom sloot ik ook af, toen ik het had over het kader van decentralisaties, met te zeggen dat het niet een heel simpele invuloefening zal zijn waarbij er altijd onder de streep ja of nee komt te staan. Het is ook altijd een weging: hoe weeg je bepaalde voordelen en hoe weeg je bepaalde nadelen? Dat zullen we steeds met elkaar doen.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan heb ik namens de VVD-fractie zelf nog een interruptie. Over de periode die ik noemde om bijvoorbeeld in het MIRT te gaan kijken of er nog opties zijn voor mogelijke decentralisaties, zei de staatssecretaris dat ze daarvoor de midterm review zou pakken. Over het algemeen is dat zo'n beetje na vijf jaar. Ik vermoed dat zij dat zelf een goede termijn vindt, maar zelf zou ik willen opteren voor een wat kortere termijn, waardoor je in ieder geval iedere twee jaar als vast punt in het MIRT meeneemt om die

opties onder de loep te nemen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

We zitten aan de ene kant met de investeringszekerheid voor de partij die je vraagt om zich erop voor te bereiden een heel hoofdrailnet te rijden, waarvoor een heel uitgebreid plan van aanpak en een plan van eisen is opgesteld, waarop ook een aanbod is gebaseerd. Dan vind ik dat je echt op moet passen met zeggen dat je daar elke twee jaar mogelijkerwijs weer van alles uit gaat halen. Aan de andere kant zijn we nu, nogmaals, de voorbereiding aan het doen voor een concessie die al loopt tot mogelijk 2035, afhankelijk van de uiteindelijke duur. Dat is ook wel een hele periode, waardoor je niet in marmer wilt beitelen dat je goede inzichten en duidelijke voordelen voor de reiziger niet zou willen benutten. Daarom leek mij de midterm review, waar de Kamer om vraagt, een mooi midden, waarmee we enerzijds de noodzaak tot investeringszekerheid respecteren en anderzijds niet de ogen sluiten voor kansen die we de reiziger kunnen bieden. In de vier lijnen van het regeerakkoord zie je ook dat het een aantal jaren kost om dingen goed uit te werken en dat het ook een aantal jaren kost voordat zoiets weer geïmplementeerd kan worden. Dan lijkt mij één zo'n moment waarop je toch probeert om je voorbereiding klaar te hebben, een helder moment voor iedereen om zich op voor te bereiden.

De voorzitter:

Dan nog aanvullend. Dat het een aantal jaren kost om het te implementeren, zou volgens mij dan toch het argument zijn om het sneller te gaan doen. Dan kun je namelijk in ieder geval in het kader van het ademende netwerk, het ademende spoor, eerder signaleren waar de mogelijkheden zijn. Als je toch weet dat het implementeren wat langer duurt, kun je zo'n moment van inventarisatie toch beter eerder houden dan wachten op een midterm review?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, dat ben ik niet met u eens, want op welk moment je zo'n inventarisatie ook doet, er is altijd een implementatieperiode. Het is ook niet zo dat ons netwerk zo snel verandert dat we elke twee jaar een totaal andere situatie hebben. We weten ongeveer hoe het netwerk in elkaar zit en we maken aan het begin van de concessieperiode een bewuste afweging: wat laten we vallen onder de hoofdrailnetconcessie? Want naast decentralisatie zijn er natuurlijk ook vormen van open toegang, van manieren om concurrentie te houden op het spoor. Ik heb het net met mevrouw Kröger gehad over de definitie van wat er allemaal valt onder die hoofdrailnetconcessie. Daarin maken we een bewuste afweging. Daarnaast hebben we net een scan gedaan voor de vier lijnen die op dit moment het meest voor de hand lagen. De analyse die daaruit is gekomen geeft ook al aan dat het niet voor alle plekken op het hoofdrailnet interessant is; daar waarschuwen de rapporten ook voor. Het lijkt mij heel belangrijk om halverwege zo'n nieuwe concessie eventueel opnieuw besluiten te kunnen nemen en dat open te houden, maar het verandert niet zo snel dat ik denk dat we dat elke twee jaar moeten doen. Dat lijkt mij te veel onzekerheid geven.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan gaan we door naar het kopje internationaal, dacht ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ja, internationaal. Hoe draagt de nieuwe concessie bij aan de modal shift van vliegtuig naar trein? Mevrouw Kröger en mevrouw Van der Graaf vroegen daarnaar. We willen

meer ruimte geven aan het langeafstandsvervoer, onder andere op de bestemmingen die ik eerder heb benoemd in het kader van substitutie, zoals Brussel, met de HSL-Zuid, Parijs, Londen en Berlijn. Daar heeft de internationale reiziger baat bij. Het biedt ook kansen voor betere kwaliteit en hogere frequenties en/of een concurrerende prijs. Dat blijkt ook uit het onderzoek over de HSL-Zuid. In de marktverkenning kijken we hoe dit het beste te organiseren is.

De Intercity Brussel onder de concessie, was een vraag. Het is wat ons betreft nog te vroeg om een uitspraak te doen over de Intercity Brussel en andere verbindingen. We gaan juist met deze marktverkenning kijken wat vervoerders te bieden hebben op deze verbinding. We brengen daarbij ook de knelpunten in kaart die de totstandkoming van deze verbinding in de weg staan. Als andere vervoerders onder betere voorwaarden tot stand kunnen brengen wat ik wil, moeten we dat natuurlijk meenemen in de afweging. Daar bent u ook zelf bij. Als we een beter aanbod hebben, waarom zouden we dat dan op voorhand laten liggen? Als uit de marktverkenning blijkt dat een verbinding niet onder de door ons gewenste voorwaarden in open toegang tot stand komt, kunnen we haar alsnog onder de HRN-concessie scharen. Het is dus no regret om eerst te inventariseren of er manifest betere oplossingen zijn. Als die er zijn, hebben we daar allemaal baat bij. Als die er niet zijn en we die verbinding wel essentieel vinden, kunnen we die alsnog in de concessie opnemen. Overigens hebben we dan ook, in de hele context van de Europese regels, natuurlijk het bewijs dat we het na een zorgvuldige verkenning van of er andere aanbieders zijn in ons programma van eisen hebben opgenomen.

De heer Amhaouch vroeg naar het rapport over de Berlijntrein. Zodra de gesprekken met de Duitse partners zijn afgerond, kan ik de uitkomsten met uw Kamer delen. De verwachting is dat we die dit najaar afronden, dus dan komen ook die scenario's.

Dan internationaal, de lijn Heerlen-Aken. De Europese Commissie kijkt in het kader van het hele Vierde Spoorwegpakket en alle stappen die er zijn genomen ook zeker mee of alle landen meedoen aan het toch verder openen van de spoormarkten en het bieden van mogelijkheden aan bedrijven die zich bijvoorbeeld echt specialiseren op het grensoverschrijdende vervoer. Als we kijken naar Heerlen-Aken, zien we dat de NS niet de enige partij is die zich gemeld heeft voor de periode na 2024. Ook Arriva heeft hiertoe al zijn plannen gepresenteerd. Die plannen moeten nader onderzocht worden op het punt van realiseerbaarheid, betaalbaarheid en toegevoegde waarde voor de reiziger. Ik denk dat het no regret is om op de kosten, de effecten voor de reizigers en de effecten op het verdere netwerk een aantal punten in kaart te brengen, maar ik deel heel eerlijk gezegd de kritiek van de heer Amhaouch dat dat niet zes maanden moet duren. Ik geef hem daarin eigenlijk gelijk. Dus laat ik hem toezeggen dat we ervoor gaan zorgen dat we tot een goede vergelijking van de verschillende opties kunnen komen — nogmaals, dat lijkt me voor ons allemaal no regret — en dat we ervoor zorgen dat die er ligt voor het notaoverleg over het MIRT. Dat is ook het moment waarop we besluiten over investeringen. Laten we zorgen dat we dan die vergelijking helder hebben. Dan weten we ook waar we voor kunnen kiezen. Daar gaan we dus wat extra tempo achter zetten. Dan zal ik wel een aantal punten nog als risico's moeten melden, in orde van grootte. Wat betekent het bijvoorbeeld voor overwegveiligheid en voor tractie-energievoorziening? Ik zal in die vergelijking ook aangeven wat we nog niet precies weten, maar dan hebben we in ieder geval wel de hoofdlijn. Dat gaan we dan zo doen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de aanbesteding voor Eindhoven-

Düsseldorf? De openbare aanbesteding is gestart. Op 12 juni heeft de Duitse vervoersautoriteit, die dit voor ons uitvoert, de aanbestedingsdocumenten openbaar gemaakt. Inmiddels is er al door verschillende vervoerders interesse kenbaar gemaakt om de treindienst te gaan rijden. Samen met I&W zal VRR het aanbestedingsproces de komende periode verder vormgeven. Daarbij worden de definitieve biedingen eind 2020 verwacht. Op basis daarvan kan naar verwachting voor de zomer van 2021 gunning plaatsvinden.

Emmen-Rheine, een vraag van de heer Ziengs. ProRail onderzoekt momenteel in opdracht van de provincie Drenthe de mogelijkheid voor het rijden van personentreinen vanaf Coevorden naar Bad Bentheim. Ook is deze verbinding bekeken in het kader van het Toekomstbeeld OV. Wanneer alle resultaten bekend zijn, ga ik richting het BO MIRT graag in gesprek met de regio om te zien of er gezamenlijk stappen te nemen zijn voor het realiseren van zo'n verbinding.

Dan was de vraag of er voldoende materieel is op de hsl als we kiezen voor open toegang. Het staat bij open toegang de vervoerder vrij om de markt te verlaten. Dat is inderdaad een risico bij open toegang. Dat kunnen ze niet van vandaag op morgen doen. Ze moeten van tevoren een notificatie doen, maar bij open toegang heb je niet de garantie dat ze altijd blijven rijden. Als uit de marktverkenning echter blijkt dat een gebrek aan materieel voor een bepaalde verbinding een belemmering vormt voor de totstandkoming van een internationale verbinding, houd ik de mogelijkheid open om deze verbinding onder te brengen in een concessie. In een concessie kan je dan afspraken maken over het materieel.

De voorzitter:

Daarmee hebben we volgens mij het blokje internationaal gehad. Ik zag eerst een interruptie van de heer Laçin. Hij was eerst. Daarna de heer Amhaouch. Ik zag mevrouw Van der Graaf en ik zag mevrouw Kröger. We beginnen met de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik wil toch nog een opmerking maken over Heerlen-Aken. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris om in ieder geval eerder met dat onderzoek te komen, zodat we dat in het MIRT nog kunnen behandelen. Ik begrijp dat zich twee partijen hebben aangediend en dat er gesprekken zijn gevoerd. Maar wat ik gewoon nog niet zo heel goed begrijp, is het volgende. We weten dat er een plan ligt van de NS voor het traject van Den Haag over Heerlen naar Aken met alle voordelen van dien, ook met een exploitatiebegroting voor de eerste twee jaar. Ik heb me laten vertellen dat dat bij heel veel internationale verbindingen zo is. Als onderdeel van de HRN-concessie kan dat tekort van 10 miljoen gedekt worden. De variant van Arriva wordt dan sowieso geen onderdeel van de HRN-concessie, wat ook weer allerlei problemen gaat opleveren met uitstappen, instappen, single check-in/check-out en andere zaken die we net allemaal besproken hebben. Dus waarom houdt de staatssecretaris vast aan twee varianten, terwijl we van de eerste variant weten dat die gewoon haalbaar is? Het maakt ook de opdracht richting ProRail makkelijker als het gewoon één variant gaat onderzoeken: dit is wat de Kamer wil, dit is wat ik wil, en werk het uit. Waarom die slag om de arm, terwijl de hele Kamer dat eigenlijk niet wil?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik vind dat als meerdere vervoerder zeggen dat zij dit kunnen aanbieden, wij dat dan wel goed moeten vergelijken. Dat is eigenlijk het hele simpele antwoord. De heer Laçin zegt

dat we het onder de concessie kunnen brengen, maar dat maakt het nog niet gratis. Als het geld kost, kost het geld, ook als we dat geld onderbrengen in de concessie. We moeten goed kunnen afwegen en beargumenteren waarom het de beste oplossing is om voor NS te kiezen als een andere vervoerder zich ook heeft gemeld. Aan de Europese Commissie zullen we moeten kunnen uitleggen dat we dat netjes hebben vergeleken en waarom we ervoor kiezen om het op deze wijze te doen. Ik denk ook dat de reiziger er belang bij heeft om te zien dat we alle voor- en nadelen goed tegen elkaar hebben afgewogen. Tot die weging komen we, en we gaan ervoor zorgen dat die informatie er voor het notaoverleg MIRT ook is, zodat we met elkaar een goede afweging kunnen maken.

De voorzitter:

Meneer Laçin, ik geef u de gelegenheid ...

De heer Laçin (SP):

Heel kort, voorzitter, over die varianten. We hebben in het onderzoek naar de HSL-Zuid ook eerder gezien dat heel veel partijen riepen: wij kunnen het ook. Uit onderzoek bleek uiteindelijk dat niemand het kon. Dus ik zou heel graag van de staatssecretaris dat plan van Arriva willen hebben, als zij zeggen dat ze dat kunnen. Dat ligt niet aan de staatssecretaris, maar ik doe daartoe een oproep. Het plan met de voor- en nadelen van de NS kennen we. Maar ik zou ook graag heel snel het plan van Arriva willen hebben, zodat wij ook die vergelijking kunnen maken.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik denk dat Arriva vast meeluistert met dit debat, en de wens van de Kamer hoort om de gelegenheid te krijgen kennis te nemen van hun plan. Maar we gaan ervoor zorgen dat in die afweging beide varianten tegen elkaar kunnen worden afgewogen. Dan kunt u ook zien wat dat plan inhoudt en wat daar de voor- en nadelen van zijn. Dan kunnen we gewogen een zorgvuldig besluit nemen met elkaar. Maar daar kunnen we niet nog een halfjaar op wachten: daar geef ik de heer Amhaouch maar ook de heer Laçin, die daar kritische opmerkingen over maakte, gewoon gelijk in.

De voorzitter:

Wie was nou eerst? Ik dacht de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik heb geen interruptie, maar ik hoorde het gewoon niet goed. Volgens mij zei de staatssecretaris over Eindhoven-Düsseldorf dat de aanbesteding gestart was op 12 juni en dat ze de aanbiedingen voor het einde van dit jaar verwacht. Heb ik dat goed gehoord?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De definitieve biedingen worden eind 2020 verwacht, en op basis daarvan hopen we voor de zomer van 2021 een gunning te kunnen doen.

De heer Amhaouch (CDA):

Het doel was volgens mij altijd om in 2024 te starten. Dat klopt nog steeds?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik zeg het even uit mijn hoofd, maar dat is ook de datum die ik in mijn hoofd heb, dus: ja.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat was puur informatief, voorzitter. Ik hoop niet dat de laatste interruptie van mij dadelijk weg is.

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

Ik zal de heer Amhaouch in tweede termijn even ongevraagd een bevestiging geven of dat nog steeds de planning is.

De **voorzitter**:

Dan heb ik eerst de dames in de interruptielijn, daarna is de heer Schonis aan de beurt.

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

Ik kom even terug op het voorbeeld dat ik gaf over de hsl. Stel dat die vervoerder in het kader van de open toegang zegt: ik ga mijn materieel toch ergens anders inzetten, ik ga die lijn niet meer rijden. De staatssecretaris zegt dat we dan altijd weer kunnen teruggrijpen naar die concessie. Moet ik dat dan zien als de noodconcessie, waarop in de feitelijke vragen ook is ingegaan? Of is dat een andere vorm? Want de ChristenUnie maakt zich gewoon zorgen over de continuïteit van dit soort belangrijke, grensoverschrijdende lijnen. Hoe kunnen we de continuïteit van het vervoer daar borgen? Kunnen we niet iets meer houvast krijgen dan de staatssecretaris hier nu neerlegt? Want het komt op mij over als best wel een risico.

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

Ik deel die zorgen van de ChristenUnie wel. Dat is gewoon een van de kenmerken van open toegang. Ze moeten geloof ik een halfjaar van tevoren notificeren, dus dan heb je nog een halfjaar, maar dat is niet heel erg lang voor verbindingen die toch soms heel erg belangrijk zijn. Aan de andere kant vraagt het nogal wat investeringen om zo'n lijn op te zetten. Een bedrijf dat dat gaat doen, doet dat omdat er een kans is in de markt. Dat maakt ook de kans wat kleiner dat dergelijke investeringen voortijdig weer worden afgebroken. Als het ook een winstgevende lijn is, ligt dat niet echt voor de hand. Zelfs als het wel zou gebeuren, ligt het ook voor de hand dat iemand anders daar snel weer in springt.

Maar ik hoor wel wat mevrouw Van der Graaf zegt. Laat ik toezeggen dat we in de volgende brief, of bij het beleidsvoornemen, nog eens even op een rijtje zetten wat we vanuit de regelgeving precies wel of niet kunnen met open toegang. Dan inventariseren we ook, ook internationaal, daarbij kijkende naar de lijnen die nu al in open toegang gereden worden, op welke wijze er toch een manier is gevonden om wat meer zekerheid te hebben over zo'n opentoevangdienst. Je bent als opentoevangrijder niet verplicht om dat te doen, maar je kunt natuurlijk altijd een concessie afspreken. Als je het de vorm geeft van een concessie, zijn er ook afspraken waar je aan gehouden kunt worden.

Mevrouw Van der Graaf vraagt om een verkenning te doen en daarbij te kijken welke partijen nog meer kunnen bijdragen. Welke opties zijn er dan om binnen open toegang toch wat meer zekerheid te geven dat een lijn, als iemand die gaat rijden, ook gereden blijft worden? Welke andere oplossingen zijn er dan nog eventueel? Denk aan een concessie. De ultieme optie is natuurlijk altijd het toevoegen aan de hoofdrailnetconcessie, maar dan moet je ook wel kunnen beargumenteren dat dit gedaan is op basis van een goede afweging van de bestaande alternatieven.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Om op dat laatste punt door te akkeren: eigenlijk schetst de staatssecretaris nu als een soort laatste optie dat het altijd nog in de hoofdrailnetconcessie kan. We hebben een aantal treinverbindingen die deel uitmaken van de basisinfrastructuur van ons spoor. Die zijn deel van de ruggengraat die Nederland heeft naar andere plekken in Europa. Die wil je gewoon met zekerheid en solide verankerd hebben. Laten we dat dan doen op een manier waarop we er de meeste zekerheid uit putten. Dat is toch wel in een concessie. Als we dat nu goed hebben gedaan met de NS en een aantal partners, laten we dat dan verankeren. Kijk naar het contrast met de ÖBB in Oostenrijk, waar aangejaagd wordt om ambitieus zo veel mogelijk uit te rollen. Hier in Nederland zijn we de NS internationaal bijna aan het afremmen en zeggen we: nee, we gaan eerst eens kijken wat er voor de rest nog in de markt is. Ik vind het zo'n omgekeerde wereld.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Juist vanuit de ambitie om zo veel mogelijk internationale treinen te realiseren wil ik, even heel simpel gezegd, zien wat er te koop is in de markt. Daarnaast hebben we natuurlijk allerlei ambities. In de huidige concessie hebben we met de NS bijvoorbeeld twee treinen naar Londen afgesproken. Het is wel heel mooi om te zien dat er, als de markt uiteindelijk groter blijkt dan de treinen die je hebt afgesproken, een mogelijkheid is om er via open toegang extra treinen aan toe te voegen. We moeten het dus niet alleen maar zien als een bedreiging, maar ook als een kans om vrij flexibel makkelijk meer aanbod te kunnen toevoegen als er meer vraag is.

Tegelijkertijd deel ik ook het volgende met mevrouw Kröger. Als we bepaalde ambities en bepaalde basiseisen hebben en het gevoel hebben dat er via open toegang te weinig zekerheid is dat die gerealiseerd worden, kunnen we die als onderdeel van onze eigen plannen vastleggen in de concessies. Maar als we die marktverkenning doen, zien we welke opties er zijn. Dat zien we ruim voordat we uiteindelijk de concessie met elkaar vastleggen. Dus er is ook echt ruimte voor het debat over de vraag of het voldoet aan onze ambitie en de eisen die we stellen en of het ons voldoende zekerheid geeft over de basisvoorzieningen die we nodig hebben, richting Parijs, richting Londen, richting Berlijn. Je wilt gewoon die treinen hebben rijden en je wilt zeker weten dat ze rijden.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, het kan. Dan geef ik u, net als de heer Laçin, nog even dat hele korte stukje.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat voorbeeld van die Eurostar naar Londen ... We hebben nog steeds 60 vluchten per dag naar Londen. De Eurostar heeft het verdubbeld, maar Nederland zou ook kunnen zeggen: we willen bij de Eurostar een uurfrequentie naar Londen, net als bij de Thalys. Dat zal op dit moment misschien nog spannend zijn voor Eurostar. Dan komt het verhaal van meneer Amhaouch erbij, over dat je in het begin misschien nog even wat steun nodig hebt, bijvoorbeeld vanuit de klimaatgelden. Maar dit is toch typisch iets waarbij de wens van Nederland om per trein goed verbonden te zijn, centraal staat. Vervolgens kijk je dan hoe je dat het beste organiseert. Dat lijkt mij dan in een concessie met Eurostar en NS.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dat is een optie die wij met elkaar kunnen bespreken. Maar wat is ertegen om van tevoren goed in kaart te brengen of er ook andere opties zijn? Daar verliezen we helemaal niks mee, daar hebben we alleen maar een heleboel bij te winnen. Verder zijn

we er uiteindelijk zelf bij welke frequentie wij willen realiseren. Wat natuurlijk wel altijd geldt, is dat als je over de grens gaat, je altijd het akkoord en de samenwerking met die grenspartijen nodig hebt. En dat is natuurlijk onderdeel van de mate waarin we dingen kunnen opnemen. We moeten dan zeker weten dat het in het buitenland uit kan, zal ik maar zeggen, in de capaciteit aldaar.

De heer **Schonis** (D66):

Ik wil nog even ingaan op Heerlen-Aken om het tijdpad goed te begrijpen. Ik ben blij om van de staatssecretaris te horen: een halfjaar duurt wat lang. Zij hoopt bij het BO MIRT, begin december, meer duidelijkheid te hebben. Er zitten nog wat kanttekeningen aan. Als ik het goed begrijp, gaat ze eigenlijk al vanaf deze week in gesprek met de twee aanbieders over hun deal en waarschijnlijk ook over de inpasbaarheid voor het hele landelijke netwerk. Dat is een van die voorwaarden waar we het daarstraks ook al over hadden. Daar rollen een aantal parameters en risico's uit, die we in december gepresenteerd krijgen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om de capaciteit op het spoor, de spanning en dat soort zaken. Heb ik het daarmee goed verwoord?

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

We zijn echt al in gesprek. Recent is er een stuurgroep geweest, waarin ik heb verzocht om een presentatie van beide partijen van hun plannen. We hebben natuurlijk ook met onze Duitse partners te maken. Die uitwerking, die vergelijking, is allemaal al gestart. Daar wordt allemaal al naar gekeken. Een van u zei dat de Thalys een effect had op de trein in Apeldoorn of omgekeerd. Ja, dat geldt hier dus ook. Het is iets complexer dan we misschien op voorhand zouden denken en ik zelf misschien ook zou hebben ingeschat, maar het gaat ons wel lukken om voor het notaoverleg MIRT in ieder geval de basis voor de vergelijking te hebben voor uw Kamer. Ik denk dat we die nodig hebben. Maar dat gesprek is echt al gestart.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan gaan we over naar het kopje stations.

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

Nog even voor de heer Amhaouch: in de brief aan de Tweede Kamer van november 2018 over het programma van eisen staat dat vanaf 2025 gereden gaat worden. Het gaat waarschijnlijk om begin 2025. Dat is in de brief aan de Kamer gemeld.

Dan de stations. We zijn aan de ene kant met elkaar denk ik hartstikke enthousiast over de prachtige stations die we in Nederland hebben. Aan de andere kant vraagt de heer Schonis aandacht voor de reparatie, het schoonhouden en dergelijke. Eigenlijk vraagt hij om een KPI. Uit onderzoek dat ik heb laten uitvoeren, blijkt dat de samenwerking van NS en ProRail in belangrijke mate heeft bijgedragen aan de goede prestaties die de reizigers ervaren, maar er zijn echt ook nog verbeterpunten. De rolverdeling en de onderlinge afstemming kunnen beter om te voorkomen dat dingen dubbel of traag gebeuren. Vervoerders geven aan meer invloed te willen op de stations waar zij halteren. Zij willen kansen om zich op deze stations te profileren. Dat vind ik heel logisch. Onderzoek laat zien dat deze verbeterpunten binnen de bestaande ordening op stations kunnen worden aangepakt. Ik heb NS en ProRail gevraagd om onderling aan een plan van aanpak te werken om deze knelpunten aan te pakken. Ze hebben dat al aangeleverd. Met de Stationsagenda krijg ik een nieuw instrument, waarmee ik tijdig kan bijsturen als er onvoldoende voortgang is of als ik verdere ruimte zie.

De heer Ziengs vroeg heel concreet of er kwaliteitsprestaties op de stations komen. Als onderdeel van die algemene KPI voor de reizigers blijft dat onderbelicht. Ja, ik wil met de Stationsagenda wil ik duidelijke en bindende afspraken met NS en ProRail maken over die kwaliteit. We gaan daar komend jaar de prestatie-indicatoren voor uitwerken. Ik zie voldoende mogelijkheden om deze afspraken met NS en ProRail te maken. Dan kijken we nog even in welke juridische vorm we dat gieten. We zullen de aandeelhouder van NS daar goed bij betrekken. Er komen dus inderdaad aparte kwaliteitseisen.

Het afstoten van commerciële activiteiten op de stations is een discussie die een tijd loopt, maar waarin gelukkig ook veel voortgang is geboekt. De aandeelhouder van de NS, de minister van Financiën, is hiervoor verantwoordelijk en heeft met de NS afgesproken dat de NS slechts een klein aantal basisvoorzieningen, zoals de Kioskformule, nog zelfstandig exploiteert op stations. Veel andere voorzieningen zijn of worden afgestoten.

Dan de belangrijke vragen van de ChristenUnie naar de verbeteringen op stations voor de toegankelijkheid en duurzaamheid. Op het gebied van duurzaamheid zet ik met NS en ProRail bij aanleg, beheer en onderhoud van stations al in op zero emissie en hergebruik van stoffen. Laatst was er een heel mooi project van ProRail, die vrijwel circulaire tegels heeft laten aanleggen. Ik heb u er iets over gestuurd in de context van de circulaire economie.

Voor het spoor werkt ProRail aan de toegankelijkheid via het Programma Toegankelijkheid Stations. In 2030 zal dat programma zijn afgerond. Dan zijn alle stations toegankelijk. Bij het AO MIRT van 25 juni heb ik de ChristenUnie toegezegd om voor de begrotingsbehandeling te reageren op het tienpuntenplan. Daarmee krijg ik een nieuw instrument om aanvullende afspraken te maken op de verbeteringen die ik samen met NS en ProRail heb ingezet. Ook met de Stationsagenda kunnen we verdere verbeteringen realiseren.

De voorzitter:

Daarmee komen wij bij het kopje overig.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Laçin heeft gezegd dat nieuwe internationale lijnen die het HRN raken, daar niet tot verstoringen mogen leiden. Internationaal en nationaal vervoer moeten altijd in samenhang worden bekeken, zowel qua capaciteit op het spoor als qua reizigerseffecten. Daarom wordt in het Toekomstbeeld OV, maar ook in de evaluatie van de capaciteitsverdeling spoor integraal gekeken naar mogelijkheden voor binnenlands en internationaal treinverkeer. Ik heb al aangegeven dat ik daar verder op terugkom bij de capaciteitsverdeling.

Dan de spoornota 2025-2050. Ik werk nu met alle partijen de contouren van het Toekomstbeeld OV uit tot een meer concrete ontwikkelagenda voor de periode tot 2040. Daar zit ook een belangrijke analyse van het spoorwegnetwerk in. Daarmee wordt de heer Laçin dus op zijn wenken bediend, denk ik.

Over de duidelijkheid van de beschikbaarheidsvergoeding 2020 heb ik al iets aangegeven. Laten we dat na Prinsjesdag met elkaar bespreken.

Ik denk dat ik al veel heb gezegd over de motie-Van der Graaf bij het debat over het VN-

verdrag, over het tienpuntenplan. Er vinden uiteraard ook gesprekken plaats met vertegenwoordigers van mensen met een handicap, met decentrale overheden en met vervoerders. We hebben een net proces gewaarborgd, waarbij iedereen gehoord wordt. Dat is belangrijk, want er zijn slechts beperkte middelen. Er moet dus duidelijkheid komen over wat wanneer gerealiseerd kan worden. Ik verwacht hierover aan het einde van dit jaar of in het voorjaar 2021 een bestuursakkoord te kunnen sluiten met concrete acties en het bepalen van minimumeisen waar dat mogelijk is, conform de motie-Van der Graaf. Ook komt er een reactie op het tienpuntenplan voor het begrotingsoverleg. Dat had ik al toegezegd.

Voorzitter, dat waren de vragen die wij hebben kunnen noteren. Ik hoop dat wij de meeste te pakken hadden.

De voorzitter:

Dat horen we wel, want we gaan de tweede termijn in. De sprekers hebben anderhalve minuut. De heer Van Aalst is eventjes weg, maar die zal zo dadelijk wel terugkomen. Dan geef ik nu eerst het woord aan de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil nogmaals benadrukken dat Nederland echt gebaat is bij betrouwbaarheid op het spoor en bij nog betere capaciteitsverdeling. De overheid moet daarin leveren. Ons spoornetwerk is al enorm drukbezet en als we nog hogere eisen gaan en willen stellen aan bijvoorbeeld de NS, dan moet de overheid ook bekijken hoe ze dat kan faciliteren.

Over de internationale verbinding zei de staatssecretaris in antwoord op de vraag van mevrouw Kröger dat zij ook wil kijken wat er allemaal op de markt te koop is. Ik wil de staatssecretaris er wel aan herinneren dat wij de koploper van die markt hebben. Wij zijn de top van die markt. We moeten dan ook niet te veel gaan kijken naar wat er nog meer is. Het is prima dat de staatssecretaris dat wil, maar laten we vooral ook een beetje uitgaan van eigen kracht. Laat dat het uitgangspunt zijn in het Toekomstbeeld OV 2040 of wat mij betreft de spoornota 2050.

Ik ben blij met de toezegging op Heerlen-Aken, dus dat we daar wat eerder over kunnen praten. Maar ik maak me nog steeds zorgen over de zekerheid die we de NS en de medewerkers kunnen bieden richting 2025, ook vanwege corona. Om die twee punten te markeren, wil ik een VAO aanvragen. Ik zal straks met de heer Van Aalst bepalen of hij dan als eerste wil en ik als tweede, want hij was even weg. Ik gun hem dat, uiteraard. Maar bij dezen vraag ik het VAO aan. Dan kunnen we daarin nog een aantal punten verduidelijken.

De voorzitter:

Dank u wel. Collegialiteit ten top! Ik had daar niet bij stilgestaan. Inderdaad, de eerste aanvrager kan dat natuurlijk altijd doen. Ik geef het woord alsnog aan de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Het ging sneller dan ik dacht! Ik dacht dat het kopje overig nog even ging duren, maar het ging dus sneller dan ik verwacht had.

Ik ben weer terug, voorzitter. Ik hecht eraan dat we geen discussie hebben over het HRN en dit, maar ik wil wel dat het middels een ordentelijk proces verloopt. Ik hoop dat

de staatssecretaris nogmaals in gesprek treedt met de marktpartijen, juist om het kort geding toch op de een of andere manier van tafel te krijgen. Ik heb in mijn eerste termijn aangegeven dat ik denk dat juist door het Vierde Spoorwegpakket in combinatie met de onderhandse gunning die deze staatssecretaris er zelf in gefietst heeft — ze heeft er in ieder geval voor gepleit om dat erin te krijgen — de frustratie en discussie op de markt ontstaan zijn. Het lijkt me heel handig dat de staatssecretaris gewoon in gesprek gaat en dit probeert op te lossen. Dan neemt ze eigenlijk alle partijen serieus.

Normaal gesproken had ik inderdaad een VAO aangevraagd, maar ik hoor dat de SP dat al aangevraagd heeft. We komen er samen wel uit wie er als eerste gaat. Dat komt goed.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Schonis.

De heer **Schonis** (D66):

Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Als de heren naast mij geen VAO hadden aangevraagd, had ik dat wellicht zelf gedaan. Ik denk dat het belangrijk is dat we een aantal dingen markeren en meegeven. Want de staatssecretaris signaleert ook dat we vanaf volgend jaar een wat ander politiek veld krijgen of zouden kunnen krijgen. Juist omdat NS zo'n goed spoorbedrijf is, is dat gebaat bij een stukje continuïteit en een doorkijk naar de toekomst, ook gelet op de coronatijd en hoe NS tot op heden heeft gepresteerd. Ik denk dat het daarom belangrijk is dat we de staatssecretaris een aantal tips en trucs — zo zal ik het maar noemen — aan de hand doen.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording, ook dank dat zij ons helderheid heeft gegeven in de processtappen die we gaan nemen. Dat zijn voor ons belangrijke tolpoortjes om te komen tot de uiteindelijke onderhandse aanbesteding, het beleidsvoornemen dat is genoemd: het programma van eisen in 2021 en de concept-concessie in 2022.

Dank ook voor de toezeggingen met betrekking tot de informatie rondom Randstad-Aken, wat veel provincies ondersteunen en natuurlijk ook de Kamer. De Kamer wil inderdaad graag een NS-concessie, maar ik begrijp dat de staatssecretaris zegt: geef mij de ruimte om die afweging te maken, wat wij dan als Kamer kunnen beoordelen.

Ook belangrijk — daar zit ik nog even over te twijfelen of wij iets gaan doen met een motie of niet, maar dat laat ik ook een beetje aan de staatssecretaris over — is dat wij als CDA vinden dat er echt een gat zit in het spoor. In de luchtvaart zie je heel veel kennisinstituten die meedenken, maar in het spoor zie je dat daar een gat zit, een manco. De afgelopen jaren zien we een grote ambitie op het spoor. Laten we ook onafhankelijke experts laten meedenken met de grote partijen als ProRail en NS, zodat

we het beste uit ons netwerk halen.

De heer **Laçin** (SP):

De heer Amhaouch herhaalt dat nu al twee, drie keer in het debat. Die kennis zit natuurlijk bij ProRail, bij NS en bij anderen die zich ermee bezighouden. Dus ik begrijp niet zo goed waar de heer Amhaouch op doelt als hij zegt dat we dat op het spoor missen. Volgens mij hebben we een goed samenspel en hebben we ook veel ambitie op het spoor. Ik begrijp niet zo goed wat de heer Amhaouch mist op dat vlak.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat ga ik u vertellen. NS is een grote jongen op het spoor en die doet goed zijn werk, maar die moet ook elk jaar uitgedaagd worden. Dat kan niet alleen maar van binnenuit komen. ProRail heeft bepaalde expertise over de infrastructuur, NS heeft bepaalde expertise over dienstregelingen, maar ik zie ook wetenschappelijke expertise, onafhankelijke mensen die op afstand staan en die kritisch kunnen zijn, zodat wij samen het maximale kunnen gebruiken. Ik wil dat niet in handen leggen van één partij die er een bepaald belang bij heeft. We hebben vandaag ook gesproken over het onderhands toekennen van een concessie aan NS. De hele Kamer is daarvoor, tenminste, ik heb niemand gehoord die daarop tegen is. Dat wil niet zeggen dat je een hoofdrailnet oneindig toekent zonder dat je weet wat de maximale capaciteit is. Dus ik ben ernaar op zoek dat je in een goed functionerend staatsbedrijf, want is de NS, probeert prikkels in te voeren zodat je jaar op jaar beter kunt performen. Ik hoop dat de staatssecretaris daarover kan meedenken en dat we een expertiseplatform kunnen oprichten dat scenario's op tafel kan leggen waaraan de NS, ProRail en het ministerie zich committeren, maar ook de universiteiten die daarover expertise hebben. Dat is inderdaad voor de vierde keer, meneer Laçin, ik hoop dat dat nu een beetje neerkomt en anders kan ik het dadelijk onder een kopje koffie nog nader toelichten.

De **voorzitter**:

Hij slaat de koffie even over, zie ik, dus aanvullend, kort.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb net koffie gekregen, dus die slaan we over. Het prikkelen en het verbeteren begrijp ik allemaal, dat proberen we ook met z'n allen door die KPI's, die prestatie indicatoren te verscherpen en beter te maken. Dat lukt ook, dat laten de cijfers zien. Zeker, we moeten ook niet zeggen dat NS tot het einde van de tijd het mag doen, maar dat prikkelen hoeft niet per se door externe factoren continu wat zwaarder te wegen. Natuurlijk moeten experts hun zegje doen. Natuurlijk moeten universiteiten meekijken. Maar of we nou continu een platform moeten creëren, denktanks moeten creëren, daar sta ik wat kritischer in. Volgens mij doen we dat al met z'n allen, presteert de NS steeds beter en doet ProRail het steeds beter. Laten we dat vasthouden.

De **voorzitter**:

En uw vraag?

De heer **Laçin** (SP):

Is de heer Amhaouch het daarmee eens? Dat is geen vraag. Amen.

De **voorzitter**:

Ik denk dat ik het antwoord al weet. Ik zag mevrouw Kröger ook nog even, kort graag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik sla toch ook een beetje aan op dat idee dat die NS verder geprikkeld moet worden om te verbeteren, terwijl ik denk: als je nou kijkt naar waar de echte knelpunten zitten of waarom er soms problemen op ons spoor zijn, dan zou de overheid vooral ook even zelf in de spiegel moeten kijken. Dan gaat het over dingen als: hoe versnellen we de uitrol van ERTMS, hoe zorgen we voor het opschalen van stations, hoe krijgen we uiteindelijk vat op de problemen op de HSL-Zuid? Dat zijn infraproblemen, dus dan kun je nog zoveel prikkels introduceren voor de NS, maar dan denk ik: volgens mij moet het ministerie dan even in de eigen spiegel kijken. Dan denk ik dat we als overheid vooral moeten zorgen dat we die robuustheid van dat netwerk ook zelf kunnen leveren.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dit is precies wat ik wilde en dit is volgens mij precies het voorbeeld dat we moeten voorkomen dat de NS een luie monopolist wordt. Ik heb dat al eerder gezegd. Ik bekijk het met eerbied, want ik weet dat heel veel mensen bij NS elke dag het beste doen. En waarom? De infrastructuur is belangrijk. Het netwerk van de NS is belangrijk. We hebben het gezien op de hsl. Daar werd ook in eerste instantie gezegd: het ligt allemaal aan de infrastructuur. Er zijn onderzoeken geweest die hebben aangetoond dat het eerste laaghangend fruit helemaal niet aan de infrastructuur ligt, maar aan het materieel. Die stap hebben we ook genomen. Het gaat mij erom dat wij met onafhankelijke partijen kritisch kijken. En NS is daar ook partij in. Het gaat mij erom dat we het beste uit het spoor halen. Want NS is niet de enige die op het spoor zit, dus laten we ook de kennispositie niet alleen maar aan NS toekennen. Want ze hebben die kennis en natuurlijk hebben ze slimme mensen die dat kunnen doen. Dit is precies waarom ik graag zo'n platform wil hebben, waar mensen onbevangen kijken naar: wat is des infrastructuurs, wat is des dienstregelings, des logistieks, wat is des mensen? Ook een NS heeft binnen een organisatie te maken met een cultuurverandering. Misschien moeten we dadelijk andere dienstregelingen. Dat betekent impact op de mensen, waar de NS misschien niet zelf graag naartoe gaat, maar wat misschien wel nodig is voor een toekomstig netwerk in Nederland, om daar meer capaciteit uit te halen. Want we hebben niet zo veel geld, we hebben niet zo veel ruimte. Daar wou ik het bij laten.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Het was goed toegelicht. De inbreng van de heer Amhaouch was dacht ik ten einde. Dan gaan we naar mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Volgens mij hebben we een goed debat gehad. Het is goed om te zien dat eigenlijk de hele Kamer de staatssecretaris steunt in het voornemen om het HRN intact te houden en onderhands aan de NS te gunnen. Ik denk dat het ongelofelijk belangrijk wordt om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen, dus eigenlijk wel begin maart, over de duur en de omvang van de concessie: waar hebben we het nou precies over? Ik denk dat die duidelijkheid belangrijk is, niet alleen voor de NS, maar voor ons allemaal. Ik ben heel erg blij dat de staatssecretaris zich op het punt van de robuustheid van het netwerk realiseert dat het kwetsbaar is omdat het complex en overvol is en dat er ongelofelijke uitdagingen op ons afkomen. Ik noem een ERTMS en nog wat van die zaken. Dat is complex. Als we de robuustheid als wens, als gegeven, nemen, denk ik dat dat veel betekent voor hoe je het verder gaat inrichten.

Over het internationaal spoor maak ik me wel zorgen. Aan de ene kant snap ik dat de staatssecretaris zegt dat ze wil kijken wat er nog meer te koop is. Aan de andere kant

hebben we gewoon een aantal trajecten die nu goed lopen, waarvan we weten dat we er meer van willen. Ik noem een Amsterdam-Londen, waarvan we weten wat er te bieden is. Ik ...

De voorzitter:
Wilt u afronden?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik zou zeggen: laten we zorgen dat we zo snel mogelijk van vier naar acht kunnen en een uurdienst naar Londen draaien.

De voorzitter:
Dank u wel. Mevrouw Van der Graaf.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Voorzitter. We hebben een goed debat gevoerd, waarin veel gewisseld is. Er is ook een VAO aangevraagd. Dat is, denk ik, een goed moment om als Kamer nog even de vinger te leggen bij een aantal punten. Voor de ChristenUnie is het volgende belangrijk. Ik heb de staatssecretaris horen zeggen dat de concessie voor het hoofdrailnet aan de NS voor maximaal tien jaar zou kunnen worden vastgelegd, maar dat de staatssecretaris daar nu nog geen duidelijkheid over wil geven. Daar leid ik een beetje uit af — maar dat moet de staatssecretaris maar aangeven — dat het nog een punt is in de onderhandelingen met de NS over de prestaties die van de NS worden verlangd. De ChristenUnie denkt dat het goed is om op dit punt zekerheid te bieden. Ik denk ook dat het goed is dat de Kamer het beleidsvoornemen van het kabinet in ieder geval in februari zal ontvangen, zodat we daar nog over kunnen spreken.

Dan de decentralisaties. Ik denk dat het goed is dat vanuit de Kamer nog wat aandachtspunten voor die uitgangspunten worden meegegeven, ook op dit moment al. Ik ben blij dat de staatssecretaris bij het beleidsvoornemen nog terugkomt op hoe we de internationale verbindingen, waar een kwetsbaarheid in zit, beter zouden kunnen borgen. Want daar zit toch echt wel een zorgpunt. Dat erkent de staatssecretaris ook. Het is goed om te kijken wat we kunnen doen om daarin meer zekerheid te bieden. Als die zekerheid is ...

De voorzitter:
Wilt u afronden?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
... om het aan de concessie van het hoofdrailnet toe te voegen, dan is dat ook een optie. Maar het is wel goed om daarnaar te kijken.

Ik ben blij dat de staatssecretaris zegt ...

De voorzitter:
Wilt u echt afronden?

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
... dat ze bij de aanbestedingseisen komt met minimumeisen voor de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Ik zie daar met ongelofelijk veel belangstelling naar uit. Die eisen komen voor het einde van het jaar; ik heb haar goed gehoord. Daar kijken veel

mensen reikhalzend naar uit en ik ook.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik zal mijn eigen inbreng ook nog even doen. De stopwatch gaat weer aan. Ik ga het voorzitterschap niet overdragen, want ik houd het heel kort.

Twee dingen richting de staatssecretaris. Ten eerste. Ik had inderdaad gevraagd naar de treinverbinding Emmen-Rheine. Daar gaf zij een wat algemeen antwoord op. Het zou mooi zijn als ik misschien een nog wat positieve benadering hoor van de staatssecretaris. Dat komt een overleg van zo'n provincie ook altijd ten goede.

Ten tweede. Over de gescheiden boekhouding, die ik specifiek benoemd heb, zei de staatssecretaris dat ze het per concessie bekijkt. Toen ik daarover nadacht, dacht ik: we hebben natuurlijk ook te maken met de exploitatie van stations en dergelijke. In hoeverre hebben we daar dan ook te maken met die gescheiden boekhoudingen? Want volgens mij was dat het punt dat ik in een eerder debat heb ingebracht.

Dat waren mijn vragen. Ik wilde zeggen: dat waren mijn vragen, voorzitter. Maar ik zit hier zelf als voorzitter. Dit waren dus mijn vragen aan de staatssecretaris. Ik schors even heel kort. Dan komen we straks weer terug in de vergadering voor de beantwoording.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

We zijn aangekomen bij de beantwoording van de vragen en opmerkingen in de tweede termijn. Het woord is aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dank u wel, voorzitter. Laat mij beginnen met een woord van dank aan alle Kamerleden voor de steun voor de beleidsvoornemens zoals die geschetst zijn in de brief. Daarmee kunnen we beginnen aan het hele proces dat ik u mondeling heb toegelicht, maar waarvan ik al heb toegezegd dat ik het ook graag nog even voor u in een brief neerzet zodat het voor het vervolg — het is een langdurig traject — voor iedereen goed vastligt wat de stappen zijn die we met elkaar voorzien.

De heer Van Aalst zei: houd goed contact met de andere vervoerders en spreek ze ook. Ik spreek ze vrijwel wekelijks op dit moment. Dat is een heel goed contact. Er gebeurt op dit moment heel veel in ov-land. Ik zat vlak voordat ik hiernaartoe kwam letterlijk bij het NOVB. Bij hen heb ik afgesloten met de boodschap: ik moet nu naar de Kamer; daar wilt u mij vast ook niet te laat hebben. Wij spreken elkaar heel veel. Er is veelvuldig contact op bestuurlijk niveau en ook op ambtelijk niveau. We hebben deze maanden te dealen met heel veel vraagstukken. Dat doen we echt in heel goed en constructief overleg, echt als een soort team ov. Ook de samenwerking tussen alle vervoerders onderling en decentrale overheden gaat heel erg goed. Laat ik daarvoor ook mijn dank uitspreken aan al die partijen.

De voorzitter:

Toch een kleine interruptie van de heer Van Aalst.

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

Het eerste deel was ik blij dat de staatssecretaris aangaf in gesprek te blijven, maar vervolgens gaf zij aan dat zij wekelijks aan tafel zit. Het verbaast me dan eigenlijk dat we nu in de situatie zitten waarin het escaleert en we tot een kort geding komen. Ik hoor andere signalen uit de markt waaruit blijkt dat men zich eigenlijk niet echt serieus genomen voelt. Men komt met plannen en vervolgens wordt men een beetje afgescheept. Volgens mij zit daar de crux en zit daar misschien een andere beleving. Dat is een aandachtspuntje voor de staatssecretaris om mee te nemen in de gesprekken. Dat is wat ik bedoelde met het ordentelijk afhandelen van deze soap. Laten we met elkaar proberen iedereen serieus te nemen, of in ieder geval om over te brengen dat ze serieus genomen zijn, om in ieder geval de kou uit de lucht te halen en te zorgen dat dit op een nette manier afgehandeld wordt.

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

Absoluut. Er zijn meerdere hele belangrijke partijen in het openbaar vervoer in Nederland. Die proberen we ook allemaal recht te doen. Dat neemt niet weg dat je alsnog op goede gronden tot een besluit kunt komen waarvan andere partijen dat liever anders hadden gehad. Dan staat de gang naar de rechter ook altijd open om nog de toets te doen of alles op de juiste gronden is gedaan. Dat verstoort mijn gemoedsrust in ieder geval niet. Iedereen moet zijn rechten kunnen uitlopen. We zullen daar ook gewoon netjes op antwoorden. Als we het kunnen voorkomen, is dat natuurlijk beter. Dat is de oproep die ik hoor van de heer van Aalst. Wat mij betreft is dat prima.

Dan de heer Laçin. Hij is blij met een aantal toezeggingen. Betrouwbaarheid noemt hij als een belangrijk onderwerp. Dat is ook wel een van de rode draden van vandaag: hoe zorgen we voor betrouwbaarheid en borging van wat we in Nederland willen bereiken? Zekerheid is absoluut belangrijk. Ik denk dat er ook na de verkiezingen nog belangrijke stappen zullen moeten worden genomen. Met elkaar kiezen we een heldere koers vandaag. Die zekerheid ontstaat ook door de brede steun die in de Kamer vandaag heel helder is uitgesproken voor die koers. Namens de ov-partijen dank daarvoor.

De heer Schonis heeft ook zijn steun uitgesproken. Hij heeft wellicht her of der nog een punt dat hij extra wil benadrukken. Ook juist omdat we— dat hoorde ik ook bij mevrouw Van der Graaf — over de verkiezingen heen gaan kan het nuttig zijn om een paar punten expliciet te maken in uitspraken van de Kamer. Daarmee zijn ze niet in marmer gebeiteld, maar het maakt wel helder wat de gekozen koers is.

De heer Amhaouch zegt dank voor de processtappen. Dat zijn belangrijke tolpoortjes. We zullen inderdaad steeds met elkaar weer een volgende stap helder moeten definiëren. Dat zullen we ook in goed overleg met uw Kamer moeten doen. We zijn daar samen bij, bij deze concessie die nog voor zo lang de toekomst van ons spoor gaat bepalen.

De heer Amhaouch had het ook over dat kennisinstituut. Ik hoorde de zorgen van de heer Laçin daarover. We zijn nu heel intensief bezig met de discussie over het openbaar vervoer en de inrichting van het spoor en waar we naartoe willen. Het zou toch zonde zijn als dan tien jaar lang de luiken weer dichtgaan. De ideeënontwikkeling kost veel tijd. Het platform Toekomstbeeld OV hebben we benut om met elkaar een visie te maken op waar heen willen. Daarbij kunnen nieuwe ideeën opkomen. Ik heb al toegezegd aan de heer Amhaouch dat ik in de brief die ik nog zal sturen over het verdere proces, graag op zijn idee terugkom. Ik zal daar even op kauwen. Het idee "laten we zorgen dat frisse

ideeën naar boven komen zodat ze bediscussieerd kunnen worden" is wat anders dan dat je elke keer interfereert met de lopende concessie, maar de gedachteontwikkeling moet doorgaan. Ik heb aan de heer Amhaouch toegezegd dat ik daar in de brief op terugkom. Dat zal ik doen.

De voorzitter:

De heer Laçin heeft daar een interruptie op.

De heer Laçin (SP):

De staatssecretaris noemde mijn naam, dus daar sla ik even op aan. Ik zeg absoluut niet dat de luiken dicht moeten. Ik zeg alleen dat we het op het spoor heel goed voor elkaar hebben, dat we het met z'n allen nog beter willen doen en dat we altijd open moeten staan voor nieuwe ideeën. Maar ik ben een beetje kritisch als het gaat om denktanks, platforms en stuurgroepen, wat de heer Schonis net ook zei. Dat was mijn enige kritiek. Laten we vooral koesteren wat we goed doen en verbeteren, zodat we het nog beter gaan doen. Dat was mijn oproep.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Zeker. Je moet oppassen voor interferentie met de afspraken die je voor een zekere periode maakt in de concessie, maar we moeten echt blijven nadenken. Als er nieuwe ideeën zijn, als er verbeteringen zijn: we willen steeds hogere eisen stellen. Dat heb ik u ook allemaal horen zeggen. We willen bij een midterm review KPI's ook weer een keertje tegen het licht houden. De Europese eisen vragen ons om nadrukkelijk te laten zien dat we een steeds verdere verbetering voor de reiziger willen realiseren. Daar heb je ideeën voor nodig die je tijdig met elkaar moet bediscussiëren. We komen met een uitwerking van de innovaties die de heer Amhaouch noemt.

Mevrouw Kröger vraagt naar de duur en omvang van de concessie. Het is belangrijk dat we voortgang daarmee maken. Ik ben blij dat we het debat over dit voornemen nu hebben kunnen voeren. We hadden voor de zomer al een moment, maar toen werd het uitgesteld. Het is toch belangrijk dat we met die stappen die duidelijkheid zo snel mogelijk geven.

Dan de internationale verbindingen in de tussentijd. We hebben nog tijd. Onze internationale verbindingen lopen op dit moment gewoon zoals ze lopen. We hebben de tijd om de marktverkenning te doen en de uitkomsten daarvan mee te nemen. Dan weten we zeker dat we niks hebben laten liggen. Ik heb mevrouw Van der Graaf toegezegd om te kijken hoe we zorgen dat we de verbindingen krijgen die we willen hebben en dat we daar voldoende zekerheid over hebben. Daar is tijd voor in het geschetste proces. Het loopt parallel aan een aantal andere stappen die we ook moeten nemen voor het binnenlandse vervoer.

De voorzitter:

Ik heb een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik hoor de staatssecretaris zeggen: daar hebben we tijd voor. Ik snap dan toch niet helemaal hoe die twee trajecten lopen, geloof ik. Aan de ene kant willen we als Kamer snel duidelijkheid hebben over de duur en de omvang van de HRN-concessie. Daar zit op dit moment een deel internationaal spoor in, dus dat moet snel duidelijk worden. Aan de andere kant is er de marktverkenning. Wanneer is daar duidelijkheid over? Hoe

werken deze twee op elkaar in?

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

We geven het zo vorm dat als uit de marktverkenning bijvoorbeeld onvoldoende potentieel komt of onvoldoende wordt aangeboden wat we willen, we het dan nog kunnen opnemen in de HRN-concessie. Het is niet zo dat je door de marktverkenning te doen de kans voorbij laat gaan om het op te nemen in de HRN-concessie. We kunnen eerst bekijken wat daaruit komt en dan bepalen: vinden we het voldoende en vinden we het ook voldoende gewaarborgd dat onze wensen worden vervuld? Zo niet, dan hebben we nog de optie van een aparte concessie of van opnemen in de HRN-concessie. In de brief over het proces zal ik op verzoek van mevrouw Kröger nog eens expliciet uitleggen hoe dat zich in de tijd tot elkaar verhoudt. U mist dus niks als u eerst de marktverkenning doet. Mocht daar toch onvoldoende uit komen, dan kan het daarna alsnog worden opgenomen in de HRN-concessie. We zullen in de brief nog eens uitleggen hoe dat zich in de tijd tot elkaar verhoudt.

De **voorzitter**:

Helder, mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Heel graag. Ik wil inderdaad de angst benoemen dat we tijd verliezen, dat we tijd weg laten lopen waarin we ook tegen NS kunnen zeggen: maak werk van een ambitieuzer internationaal netwerk, waar volgens mij iedereen om staat te trappelen.

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

De nieuwe concessie gaat pas per 2025 in. Voor die tijd moeten we een aantal stappen zetten. We moeten zorgen dat we op tijd klaar zijn om de NS de kans te geven om zich voor te bereiden op de nieuwe concessie die vervolgens ingaat. We zullen dat lijntje uitstippelen. Dan zult u zien dat de tijd er is om die verkenning te doen en dat ook de mogelijkheid nog bestaat om na die verkenning te bepalen of bepaalde verbindingen toch moeten worden toegevoegd aan de hoofdrailnetconcessie, als we daar met elkaar voor kiezen.

De ChristenUnie vroeg aandacht voor de zekerheid over de internationale verbindingen, als we daarvoor afhankelijk zouden worden van open toegang. Ik heb geschetst dat er verschillende opties zijn. We komen daar nog op terug. Iedereen kan de Handelingen nalezen op wat ik over de toegankelijkheid heb gezegd.

Dan de VVD. Er is warme belangstelling voor die lijn. We zullen voor het MIRT zeker nog zorgen dat we daarover contact hebben met de regio.

Dan de gescheiden boekhouding per concessie en de stations. Dat is een gescheiden boekhouding, heb ik eerder begrepen. Volgens mij hoeft de heer Ziengs daar geen zorgen over te hebben.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de staatssecretaris. Ze is aan het einde gekomen van de beantwoording. Ik begon even te lachen, want als de microfoon niet aanstaat, worden er weleens wat opmerkingen gemaakt en die pak ik dan mee. Dan moet ik mijn hoofd een beetje recht houden, maar soms lukt dat niet helemaal bij de leden hier.

De commissie heeft ook vandaag laten zien dat ze in staat is om een goed debat te voeren en veel vragen te stellen. Er zijn heel veel vragen beantwoord. We zijn zelfs ruim binnen de tijd gebleven. Desondanks hebben we ruimschoots de tijd kunnen nemen om het debat op dit punt te voeren. Dat stel ik in ieder geval vast. Ik kijk naar de leden. Die knikken erbij, dus complimenten aan de staatssecretaris.

Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Ik heb begrepen dat de heer Laçin degene is die het VAO aangevraagd heeft. Uiteindelijk zullen we zien wie bij het VAO als eerste spreker op het spreekgestoelte gaat plaatsnemen. De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- Ook in de nieuwe concessieperiode wordt een midterm review naar de Kamer gezonden. Decentralisatiemogelijkheden worden daarin meegenomen.
- In de brief die de Kamer ontvangt over het vervolgproces van de spoorordening tot aan de concessieverlening in 2024 wordt ook aandacht besteed aan de borging van de betrokkenheid van onder meer Locov, Rover, ProRail en andere belanghebbenden. Dat is een toezegging aan ...

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

Mag ik nog even een punt maken ten aanzien van de eerste toezegging? Zoals die nu geformuleerd is, lijkt het alsof het per definitie zo is dat er bij de midterm review extra gedecentraliseerd wordt. Zo heb ik het niet bedoeld. Ik heb bedoeld te zeggen dat, als er nog wensen zijn tot verdere decentralisatie, de midterm review het moment is om die verder te bespreken. Dat zeg ik even voordat daar onduidelijkheid over ontstaat.

De **voorzitter**:

Helder. Er kwam geen vraag van de anderen. Ik vond het eigenlijk wel mooi zoals het eerst samengevat was. Met de nadere duiding van de staatssecretaris hebben we aan deze tafel op dit moment geen misverstanden.

De tweede toezegging die ik net opgelezen heb, was een toezegging aan mevrouw Van der Graaf. Ik weet niet of ik dat net al genoemd had. Dan de derde toezegging:

- In deze brief wordt eveneens aandacht besteed aan het inzetten van een denktank of een onafhankelijk platform om de maximale capaciteit van het spoor nader te onderzoeken. Dat is een toezegging aan de heer Amhaouch.

De vierde toezegging:

- Voor het notaoverleg over het MIRT van 7 december ontvangt de Kamer een brief waarin de twee opties voor het traject Heerlen-Aken worden vergeleken en waarin risico's in kaart zijn gebracht. Dat is een toezegging aan de heren Amhaouch en Laçin.

Dan de laatste toezegging die ik hier heb staan:

- In de brief over het beleidsvoornemen, die begin 2021 naar de Kamer komt, zal aandacht besteed worden aan opentoegegaanbieders en de zekerheden die kunnen worden vastgelegd. Dat is een toezegging aan mevrouw Van der Graaf.

Voor de rest verwijs ik naar het verslag. Ik kijk even rond. Ik zag eerst de heer Van Aalst. Daarna mag de heer Amhaouch. Gaat uw gang, meneer Van Aalst.

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

Min of meer heb ik een toezegging van de staatssecretaris gehoord. Ze zei: ik ga er alles aan doen om met de partijen in gesprek te blijven en een kort geding te voorkomen. Ik vind het wel belangrijk dat we dat signaal uitstralen naar de sector, of het nou wel of niet exact vastgelegd wordt. Laten we even duidelijk stellen dat dat de inzet van de staatssecretaris moet zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de staatssecretaris.

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

Een kort geding is op een gegeven moment aangespannen. Dat kan dus niet worden voorkomen. Maar het lijkt mij prima. De heer Van Aalst vraagt mij eigenlijk of ik over het voornemen, zoals dat nu aan de Kamer gestuurd is, ook nog een keer een gesprek wil hebben met de andere vervoerders. Dat zeg ik graag toe. We zijn op deze markt namelijk allemaal partners. Ik ben dus graag bereid om nog een keer met hen in gesprek te gaan.

De **voorzitter**:

Daarmee is dat verhelderd.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik weet niet of u de toezegging heeft genoemd over een gelijkwaardig onderzoek naar de routevarianten voor de Berlijntrein. Het rapport zou voor het einde van het jaar naar de Kamer komen.

De **voorzitter**:

Dat was volgens mij al een toezegging. Ja, die is al genoemd.

Dank u wel. Dan zijn we daarmee aan het einde gekomen van dit algemeen overleg. Ik sluit het algemeen overleg en wens u allen nog een fijn verloop van de dag.

Sluiting 16.27 uur.

