

Vergaderjaar 2017–2018

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 784**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 26 juni 2018

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat en de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben op 6 juni 2018 overleg gevoerd met de heer Harbers, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 22 februari 2018 over de uitvoering nader gewijzigde motie van de leden Von Martels en Amhaouch over complete realisering van de Maaslijn (Kamerstuk 34 775 A, nr. 58);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 maart 2018 over de afspraken IC Brussel, spoorstaafschade en garantieafspraken betonschade HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 504);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2018 met aanvullende informatie over de Eurostartreindienst tussen Amsterdam en Londen (Kamerstuk 29 984, nr. 762);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 3 april 2018 met informatie over het spoorproject PHS Meteren-Boxtel (Kamerstuk 32 404, nr. 84);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 maart 2018 over de jaarverantwoording 2017 NS en ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 761);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 april 2018 over de wetgevingsagenda openbaar vervoer en spoor 2018 ev. (Kamerstuk 29 984, nr. 763);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2018 over de Nederlandse bijdrage aan de consultatie van ERA over aanpassing van de TSI Noise (Kamerstuk 29 984, nr. 764);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 15 mei 2018 over de uitkomsten van de Landelijke OV en Spoortafel van 18 april 2018 (Kamerstuk 23 645, nr. 663);**

- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 23 april 2018 over de trillingshinder spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 765);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2018 over de ministersverklaring over internationaal crisismanagement (contingency measures) in de spoorgoederencorridors d.d. 23 mei 2018 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 704);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2018 over het proces omvorming ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 770);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2018 over de aanpak ten behoeve van besluit over de (markt)ordering op het spoor in 2020 (Kamerstuk 29 984, nr. 768);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 30 mei 2018 over de dienstregeling hoofdrailnet 2019 (Kamerstuk 29 984, nr. 769);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2018 met het jaarverslag ProRail 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 771);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2018 met de jaarrapportage impactvolle verstoringen 2017 en evaluatie winterweer 2017/2018 (Kamerstuk 29 984, nr. 767);**
- de brief van de **Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 31 mei 2018 ter aanbieding van het afschrift van de brief aan de bestuurders die betrokken zijn bij het project PHS Meteren-Boxtel (Kamerstuk 32 404, nr. 85).**

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

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

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

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

**Voorzitter: Agnes Mulder**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Gijs van Dijk, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Sienot en Ziengs,

en de heer Harbers, Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 15.07 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag allemaal. Van harte welkom bij de vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Een speciaal welkom aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, en vandaag ook een speciaal welkom voor de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, de heer Harbers. Ik heet natuurlijk ook al hun mensen van harte welkom.

Er is vandaag een heel aantal Kamerleden aanwezig, die al hun vragen gaan stellen: de heer Laçin van de SP, de heer Van Aalst van de PVV, mevrouw Kröger van GroenLinks, die ik van harte mag feliciteren, want zij is jarig vandaag en is gewoon aan het werk.

(Applaus)

**De voorzitter:**

Dan hebben we de heer Van Dijk van de PvdA, de heer Sienot van D66, de heer Amhaouch van het CDA en de heer Ziengs van de VVD. De leden weten dat zij vijf minuten hebben voor hun eerste termijn. We doen de interrupties in tweeën.

Straks, bij de beantwoording in eerste termijn, krijgt de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid als eerste het woord. Hij kan zich daarna vervoegen bij andere belangrijke werkzaamheden. Daarna gaan we door met de beantwoording door mevrouw Van Veldhoven. Met name voor de vragen inzake de Eurostar kunnen we bij de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie terecht – daarvoor is hij vandaag speciaal bij ons aangeschoven.

Ik geef graag het woord aan de heer Laçin van de SP.

**De heer Laçin (SP):**

Dank, voorzitter. Onderzoek van Royal Haskoning laat zien dat internationaal treinverkeer op 31 bestemmingen binnen een straal van 750 kilometer, 241 vluchten per dag en 88.000 vluchten per jaar kan vervangen. Dat is ruim een derde van het aantal vluchten op Schiphol. Het is dus niet gek dat de directies van NS en KLM elkaar hebben gevonden in de oproep om vaker de trein te pakken. De Kamer wil dit en de Staatssecretaris wil dit ook. Alle seinen staan dus op groen om internationaal treinverkeer voorrang te geven. Maar tot op heden spat de knulligheid er toch een beetje vanaf. Ik geef drie voorbeelden hiervan. Ten eerste de snelle verbinding Amsterdam-Berlijn, waar gisteren nog een petitie over werd aangeboden. Het gaat hem voorlopig niet worden, begrepen we. Het aantal tussenstops kan niet verminderd worden, en Deutsche Bahn wil niet investeren in nieuwe treinen en locomotieven. Dan de Intercity Brussel. De introductie heeft jarenlang op zich laten wachten, en nu is de trein eindeloos vaak vertraagd, bijvoorbeeld omdat beveiligingssystemen in Nederland en België van elkaar verschillen. Het is zelfs zo erg dat de NMBS pendeltreinen achter de hand houdt om problemen op te kunnen vangen. En dan de verbinding met het Verenigd Koninkrijk, de Eurostar. 90% van de ritten van Londen naar Amsterdam zit vol, maar andersom

blijft dat percentage fors achter, vanwege de overstap van een uur in België. Ondertussen kijken Brussel, Parijs en Londen met verbazing naar de bureaucratische traagheid tussen de Ministeries van IenW en JenV en het gebrek aan daadkracht. Ik wil graag dat de bewindspersonen ingaan op deze drie voorbeelden. Hoe is dit zo gelopen, en wanneer zijn deze problemen opgelost? Daarnaast zou ik graag een tijdlijn willen voor de rechtstreekse Eurostarverbinding vanuit Amsterdam, met concrete en meetbare tussenstappen, zodat we als Kamer zicht houden op dit proces. Voorzitter. Het ene na het andere zorgelijke voorbeeld van de effecten van marktwerking op het spoor komt naar buiten. Machinisten van Keolis zijn sinds eind vorig jaar al acht keer door een rood sein gereden. Acht keer had het flink fout kunnen gaan. Acht keer hadden reizigers en personeel in gevaar kunnen komen. De oorzaak is eentonig werk en weinig ervaren conducteurs. Dit komt doordat ervaren conducteurs van de NS niet overstappen naar Keolis vanwege slechtere arbeidsvoorwaarden. Nieuwe conducteurs worden in drie maanden klaargestoomd voor het werk. Ter vergelijking: bij de NS duurt deze opleiding één jaar. Ondertussen stelt de ILT dat door rood rijden niet ongebruikelijk is, en zegt de provincie Overijssel dat er geen sprake is van onveilige situaties. Ik vraag de Staatssecretaris: wordt hier, onder druk van kosten en winst, veiligheid geofferd en het negeren van een rood sein genormaliseerd? Zo nee, wat gaat zij doen om deze uitwassen van de marktwerking aan te pakken? Ik blijf even in dezelfde provincie. Wat is het oordeel van de Staatssecretaris over de afwezigheid van ProRail bij de persconferentie over de opeenstapeling van problemen met de Kamperlijn? Juist de partij die fouten heeft gemaakt zou toch bij zo'n bijeenkomst aanwezig moeten zijn? Ik ben benieuwd wat de Staatssecretaris daarvan vindt.

Dan de trillingsoverlast in Rosmalen. Onder andere het CDA heeft daar ook schriftelijke vragen over gesteld. De Staatssecretaris stelt dat er geen beleid rondom trillingsschade was toen het tracébesluit werd vastgesteld, waardoor de bewijslast nu bij de bewoners ligt. Ik heb hier een voorbeeld van een van de omwonenden. Rijkswaterstaat heeft zijn woning getaxeerd op € 385.000, maar een onafhankelijk WOZ-taxateur heeft diezelfde woning door overlast en spookruising getaxeerd op € 157.000. Dat is meer dan de helft verschil. Ik wil weten wat de Staatssecretaris aan dit onrecht gaat doen. We kunnen onze burgers toch niet op deze manier in de steek laten?

Voorzitter. Ten slotte het punt van de btw-verhoging op treintickets. Iedereen wil heel graag internationale treinverbindingen. Aan de andere kant zit er geen btw op vliegtickets, en gaat dit kabinet toch de btw op openbaar vervoer, ook op treintickets, verhogen. Staat de Staatssecretaris nog steeds achter dat besluit? Of is ze het nu, een paar maanden later, met de SP eens dat dit toch niet zo'n goed besluit is geweest? Ook zou zij een onderzoek laten uitvoeren door het KiM. Komt dit onderzoek voor Prinsjesdag, zodat het effect van de verhoging en het algehele beleid gezien kan worden en de Kamer daar eventueel ook voorstellen over kan doen bij de begroting?

Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

U ook heel hartelijk dank. De heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik vandaag eens beginnen met de actualiteit. Gisteravond is er in Den Bosch unaniem een motie aangenomen over de aanleg van de spoorlijn tussen Meteren en Boxtel, bedoeld als de ontsluiting van de Betuweroute. Goederentreinen moeten daarvoor dwars door 's-Hertogenbosch rijden. Dit kan veel geluids- en trillingshinder opleveren. Wat is de Staatssecretaris van plan te doen nu een betrokken gemeente in verzet komt? Uiteraard ziet iedereen graag dat de overlast tot

een minimum beperkt wordt, maar hoe gaat de Staatssecretaris hier uitvoering aan geven?

Voorzitter. Wat betreft ProRail valt er vandaag voldoende te bespreken. Kopman Eringa is er normaal als de kippen bij, maar nu is het oorverdovend stil. Laten we bijvoorbeeld het geblunder bij de Kamperlijn eens benoemen. Jarenlange voorbereidingen en tientallen miljoenen euro's hebben niets opgeleverd. Het station Stadshagen in Zwolle gaat voorlopig niet open. Want wat blijkt? Bij de aanleg van de spoorlijn is er niet eerst gekeken naar de draagkracht van de bodem. Hoe verzin je het? Dat is toch het eerste waar je gedachten naar uitgaan? ProRail geeft inmiddels toe dat de bodemstabiliteit als risico te klein is ingeschat. Inmiddels gaan de provincie en ProRail rollebollend over straat. Wat gaat de Staatssecretaris doen om dit vlot te trekken?

Voorzitter. ProRail realiseerde in 2017 een score van 627 impactvolle verstoringen, terwijl maximaal 610 de norm is. Conform de afspraken in de concessie is ProRail een boete verschuldigd van ruim een miljoen. De Staatssecretaris ziet hiervan af als ProRail in 2018 wel aan de prestatienorm voldoet. De PVV vraagt zich af wat er dan nog overblijft van een boeteprikkel richting ProRail. Wanneer de prestatie in 2017 boven de norm en in 2018 precies op de norm zit, zal dat betekenen dat er geen boete volgt, ondanks het feit dat het meerjarengemiddelde boven de norm zit. Kan de Staatssecretaris ons dat uitleggen? De uitleg dat ProRail het natuurlijk ook niet leuk vindt om zo slecht te scoren, en dat derden hiervoor verantwoordelijk zijn, is natuurlijk wel wat makkelijk. De PVV vindt dat de Staatssecretaris niet met zich moet laten sollen en ProRail duidelijk moet maken dat wij dit niet accepteren.

Voorzitter. Ook verneem ik graag hoe het staat met de omvorming van ProRail tot een zbo. Is er al een financiële truc bedacht om het wegvallen van de btw-teruggave te compenseren? Of is de Staatssecretaris uiteindelijk toch tot bezinning gekomen en is zij bereid om dit idiote plan zonder draagvlak van tafel te vegen?

Voorzitter. Als we het dan toch over de financiën hebben: wat gaat er met de prijs van de treinkaartjes gebeuren nu het btw-tarief in 2019 van 6% naar 9% gaat? Mijn collega had het daar net ook al even kort over. Het kan toch niet waar zijn dat de reiziger hier de dupe van wordt? Hoe gaat de Staatssecretaris voorkomen dat het reizen met de trein in één klap een stuk duurder wordt en mensen gedwongen worden om weer met de auto te gaan?

Voorzitter. De PVV is zeer betrokken bij de aanpak van knelpunten op het spoor. Kan de Staatssecretaris een overzicht opstellen met daarin alle actuele knelpunten, alle voorgestelde oplossingen en alle geraamde kosten? Die informatie zal ons als commissie helpen om tijdig bij te sturen.

Voorzitter. Ik wil nog even kort ingaan op twee gevallen, Amsterdam en Utrecht. In beide gevallen wordt een reizigersgroei verwacht. Op Amsterdam Centraal is ProRail bezig om de capaciteit van de liften en roltrappen te vergroten en de perrons te verlengen. Dat komt bovenop de al geplande verbreding van de perrons, waardoor zes van de vijftien sporen verloren gaan. Kan de Staatssecretaris duiden hoe deze werkzaamheden zich tot elkaar verhouden en of Amsterdam Centraal er qua capaciteit op vooruit zal gaan? Wat betekent dit voor het budget, en hoe voorkomen we dat deze operatie uitloopt op een financieel debacle? De PVV is er nog niet gerust op.

Voorzitter. In Utrecht komt een radicale oplossing voorbij. De gemeente Utrecht heeft bij het Rijk miljarden aangevraagd voor de bouw van een tweede centraal station buiten het centrum, waar alle intercity's aan moeten komen. Reizigers die van een intercity willen overstappen op een sprinterdienst, gaan eerst terug naar het oude centraal station. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel extra reistijd we mogen verwachten voor deze groep reizigers? De PVV erkent dat de reizigersgroei

waarschijnlijk fors doorzet. Nietsdoen is geen optie. Een tweede centraal station zou een optie kunnen zijn, maar niet voordat is onderzocht of de huidige capaciteit gemaximaliseerd kan worden. De NS is momenteel niet in staat om treinen in te zetten die de volledige lengte van het perron beslaan, omdat de roltrappen, looptrappen et cetera de reizigersstroom in ieder geval niet aankunnen. De aanleg van een zuidelijke voetgangers-tunnel biedt een alternatieve route die de centrale hal overslaat. Maar ook het verplaatsen van bijvoorbeeld het Qbuzzterrein levert twee extra perrons en vier extra sporen op. Zo zijn er nog meer slimme aanpassingen te bedenken. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken hoe de huidige capaciteit van Utrecht Centraal gemaximaliseerd kan worden, alvorens groen licht te geven voor de bouw van een tweede centraal station?

Voorzitter. Afrondend kom ik bij het laatste punt. Ik ben heel erg benieuwd naar de uitvoering van mijn motie om treinreizigers in staat te stellen om overlast te melden via een sms- of appdienst. Ik heb signalen gekregen dat betrokken partijen niet te hoge verwachtingen willen scheppen dat iedere melding ook tot actie zal leiden. Maar dat is makkelijk te verhelpen. De dienst kan dienen om niet-urgente misstanden of vervelende incidenten te kunnen melden. De verwachtingen wat betreft de afhandeling daarvan zijn dan automatisch lager. Bij dreigende situaties en criminaliteit blijft de alarmdienst 112 leidend. Dit lijkt mij alleszins een haalbare oplossing, die op korte termijn in te voegen is in de huidige praktijk. Deelt de Staatssecretaris de urgentie van de PVV? En kan zij vertellen hoe het gesteld is met de uitvoering van de motie? Sociale veiligheid vraagt meer dan alleen oplettendheid. We moeten ook hard durven optreden. Kan de Staatssecretaris aangeven hoeveel vervoersverboden er de afgelopen twaalf maanden zijn opgelegd in het ov? En is zij tevreden over dit aantal? Wat de PVV betreft moet bij elk incident steevast de rode kaart worden getrokken.

De **voorzitter**:  
En uw slotzin is?

De heer **Van Aalst** (PVV):  
Dan laat je alle potentiële daders zien dat het menens is. Zero tolerance.  
Dank u wel.

De **voorzitter**:  
U ook bedankt. Ik ga naar mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):  
Dank u wel, voorzitter. Ik ga dit AO toch beginnen met luchtvaart. De bazen van KLM en NS pleitten vandaag voor de trein in plaats van het vliegtuig voor reizen binnen Europa. Top! In de discussies over internationaal vervoer heeft de groei van de luchtvaart eigenlijk altijd centraal gestaan, maar het is wat ons betreft nu echt tijd dat de internationale trein prioriteit krijgt. Op het spoor is terecht veel aandacht geweest in de afgelopen jaren voor de binnenlandse prestaties, maar we willen nu ook internationale ambitie zien. Om de trein aantrekkelijker te laten zijn dan het vliegtuig binnen Europa moet er wel het een en ander gebeuren. Wat ons betreft zijn er drie dingen die aangepakt moeten worden: prijs, tijd en gemak. Vliegen is goedkoop doordat er geen btw of accijns op zit, terwijl voor de trein de btw omhoog gaat en er zelfs energiebelasting wordt betaald. De tickettaks die op dit moment wordt voorbereid, moet als uitgangspunt hebben dat deze oneerlijke concurrentie wordt aangepakt. Is de Staatssecretaris het met dit uitgangspunt eens? In het vorige AO is een onderzoek toegezegd naar de impact van btw-verhoging op het spoor. Hoe zit het met dat onderzoek? Klopt het dat Brussel voorstelt om Europees de btw om te gooien en, zo

ja, wat betekent dit dan voor de internationale trein? Wat is de positie van de Staatssecretarissen daarin?

Veel treinverbindingen kunnen ook sneller door betere afspraken te maken en efficiënter te organiseren. Wij zijn blij met de nieuwe locomotieven voor de trein naar Berlijn, maar vijftien stops is te veel. Ons is gisteren namens 15.000 mensen een petitie aangeboden voor een snellere verbinding naar Berlijn. Is de Staatssecretaris bereid om nogmaals met de Duitsers om de tafel te gaan om dit mogelijk te maken? Dat scheelt een uur reistijd en de wereld 1.500 kilogram CO<sub>2</sub> per passagier die niet meer met het vliegtuig gaat. Wanneer kunnen we hier voortgang op zien als Kamer? Over de Eurostar heb ik samen met collega Ziengs een motie ingediend en vragen gesteld, met in ieder geval wat ons betreft een zeer teleurstellend antwoord. Ik proef vooral onwil bij Justitie. Wat is nou echt het obstakel? Ik wil de Staatssecretaris nogmaals met klem vragen om desnoods met een tijdelijke oplossing ervoor te zorgen dat de trein binnenkort door kan rijden naar Londen.

Dan de boekingsystemen, gemak. De boekingsystemen voor internationaal reizen moeten echt veel beter. De Minister heeft in december aangegeven dat zij dit in Brussel aan de orde zou gaan stellen, maar daar hebben we eigenlijk nooit meer iets van vernomen. Alsnog willen wij heel graag dat alle boekingsystemen eindelijk op elkaar aansluiten en automatisch de trein ook als optie meegeven. Dit moet ook in de EU-reisrechtenverordening worden opgenomen. Kunnen wij hiervoor op een toezegging van de Staatssecretaris rekenen?

Dan weer terug naar Nederland, naar het Kamperlijntje. Geen gekissebis, maar een praktische oplossing voor Zwolle Stadshagen. Is het beton of zijn het beter getrainde machinisten?

Ik ben erg geschrokken van het bericht over de vele STS-passages. Dat kan echt niet. In het voetbal geldt dat twee keer geel rood is, maar voor de ILT geldt kennelijk dat acht keer rood geel is. Hier had de ILT echt alerter op moeten zijn. Gaat de Staatssecretaris de ILT hierop aanspreken? Welke rol speelt, net als bij het Kamperlijntje, de training van de machinisten? Het kan toch niet zo zijn dat omdat we regionaal aanbesteden opeens de veiligheid in het geding is, doordat partijen onvoldoende getraind personeel hebben? We hebben het hier in een eerder AO uitgebreid over gehad. Als GroenLinks willen we dat er vanuit het Rijk betere richtlijnen komen over aanbestedingen. De Staatssecretaris gaf in het vorige AO, weliswaar op een ander onderwerp, aan hierover in gesprek te gaan met de vervoersregio's. Waar staan die gesprekken? Kan veiligheid in die gesprekken meegenomen worden?

Dan geluid en trillingen. De wettelijke normen sluiten onvoldoende aan bij de beleving van omwonenden. In het algemeen wil ik dat we de technische mogelijkheden van stiller materieel en betere schermen toepassen waar dat kan. Mensen hebben daar recht op. Desnoods moet voorlopig 's nachts maar de snelheid omlaag. Kunnen wij voorschrijven dat zeker 's nachts alleen met het stilste materieel wordt gereden en, zo ja, kan dat worden gehandhaafd? Wat is hiervoor nodig?

Ten slotte de omwonenden bij Meteren. Zij maken zich flink zorgen en wij begrijpen dat. GroenLinks is groot voorstander van meer vracht over het spoor, maar dan moet het verhaal wel kloppen. Is de energietransitie met op termijn fors minder kolentransport verwerkt in de MKBA en, zo ja, hoe ziet de ontwikkeling van het goederenvervoer er dan straks uit? Staan nut en noodzaak van deze lijn nog steeds overeind? Heel graag een antwoord. Tot slot, dank voor de felicitaties. Ik hoop op een mooi groen cadeau tijdens dit AO.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dan gaan we naar de heer Van Dijk van de Partij van de Arbeid.

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

Voorzitter. Met felicitaties terug zou ik willen zeggen, maar ik weet niet of dat mag. Maar bij dezen.

Het begon vandaag als een mooie dag. Dat is wel vaker zo. Het was vandaag heel mooi weer dus dat was goed opstaan, maar het was vooral goed opstaan vanwege de oproep van de NS en de baas van Schiphol, die inderdaad pleiten voor een echt structurele oplossing voor het probleem met dat heel drukke luchtvaartverkeer dat wij in Nederland hebben.

Verdere groei gaat leiden tot meer overlast en milieuvervuiling en de trein is dan het echte alternatief. Ik was daar zeer blij mee. Daar zitten direct – een aantal collega's heeft dat ook al gevraagd – een paar vragen aan vast. Er is een breed aangenomen motie van de heer Paternotte en enkele anderen van ons die pleit voor het kijken naar een breed mobiliteitsplan – dus niet sec naar luchtvaart, maar naar alle soorten van vervoer – en die vraagt met name om de trein daarbij te betrekken. Hoe staat het daarmee en dan specifiek – we hebben gisteren een petitie in ontvangst genomen – met het traject Amsterdam-Berlijn? Wat kan de Staatssecretaris daarop toezeggen? Is daar iets aan te doen om dat wellicht snel tot werkelijkheid te maken? Hetzelfde geldt inderdaad – daar zijn ook al vragen over gesteld – voor de Eurostar. In hoeverre kunnen we die problemen nou, wellicht voor de korte termijn, oplossen? Dan hebben we echt structurele oplossingen als het gaat om het verminderen van de luchtvaart en het verbeteren van het internationale treinverkeer.

Er staan natuurlijk heel veel onderwerpen op de agenda en er zijn vele brieven gestuurd. Een van de hoofdpunten, in ieder geval voor ons, is de marktordering. Daar hebben we het eerder met de Staatssecretaris over gehad. Ik denk dat wij daar in elk geval principieel anders in staan dan het kabinet. Wij denken dat als je verdere marktwerking gaat toestaan op het spoor, dat niet leidt tot meer kwaliteit, maar dat dat juist negatief zal uitpakken voor de kwaliteit voor de reizigers en ook voor de medewerkers. Wellicht zijn we het daar op dit moment principieel nog niet over eens. Ik heb wel vragen over wat de Staatssecretaris schrijft in haar brief, namelijk dat ze wil onderzoeken wat de gevolgen zijn voor Nederland van het openstellen van het vierde Europese Spoorwegpakket. Dat betekent dat er een soort vrije markt op het spoor zal ontstaan. Daar wil de Staatssecretaris verder onderzoek naar doen. Wil ze ook de kwaliteit, de sociale veiligheid en de ticketprijzen meenemen in het onderzoek dat zij gaat doen en daarin ook kijken wat de gevolgen zijn voor de Nederlandse treinreiziger en de Nederlandse spoorwegbedrijven? Heel graag een reactie van de Staatssecretaris daarop.

Er is ook al gesproken over de overlast en de trillingen. We willen natuurlijk dat er meer over het spoor wordt gereden, ook waar het gaat om goederenvervoer, maar we merken in het land – dat is natuurlijk al langer zo – dat er heel veel onrust is over toenemende overlast en trillingen. De Staatssecretaris geeft in een brief aan dat ze dat wil aanpakken en dat ze robuust beleid wil hebben. Dat lijkt me bij dit onderwerp zeker toepasselijk. In hoeverre zou het gedifferentieerd rijden – daar wordt ook op gewezen, met name voor de nacht – een oplossing kunnen zijn om de overlast te verminderen? De Staatssecretaris geeft in de brief aan dat zij daar geen wettelijk kader voor heeft op dit moment. Is zij bereid om dat wel te ontwikkelen?

Mijn voorganger Duco Hoogland heeft eerder vragen gesteld over de trillingen en gezegd dat TNO nog meet met oude data, uit 2004. Staatssecretaris Dijksma zou daarnaar kijken en ik ben benieuwd hoe het daar nu mee staat. Zijn nieuwe data om die trillingen beter actueel te kunnen meten inmiddels beschikbaar? Er is ook al iets gezegd over de onrust in Den Bosch en de aangenomen motie. De bewoners van Den Bosch en omgeving vragen om meer garanties als het gaat om het voorkomen van overlast en trillingen. In hoeverre kan de Staatssecretaris na deze breed



politiek aangenomen motie de bewoners geruststellen? Graag ook daar meer informatie over.

Dan de betaalbaarheid. Er zou een onderzoek plaatsvinden naar de gevolgen van de btw-stijging van 6% naar 9%. Hoe staat het daarmee? Is de Staatssecretaris met het kabinet alsnog bereid om dit heroverwegen? Want dit maakt treinreizen duurder en we willen juist dat er meer mensen de trein ingaan. Dat lijkt wat ingewikkeld. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Tot slot, voorzitter. Bij de NS is men van plan om € 0,50 meer te laten betalen voor het opladen van de ov-chipkaart bij de balie. Dat lijkt iets kleins, maar oudere mensen en mensen die digibeet zijn kunnen dat toch als een last ervaren. Is dat eigenlijk wel eerlijk? Ik kan me voorstellen dat als je nog bepaalde hulp nodig hebt – je wilt je ov-chipkaart opladen en je hebt daar de baliemedewerker bij nodig – het misschien wat onterecht is om daar extra voor te betalen. Ook graag een reactie hierop.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook heel hartelijk dank. Het woord is aan de heer Sienot van D66.

**De heer Sienot (D66):**

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ik vervang vandaag mijn collega Rob Jetten. Dat is een hele eer, niet in het minst omdat ik het verjaardagsfeestje van mijn collega, mevrouw Kröger, mag vieren. Van harte ook! Gisteren stemde bijna de hele Kamer in met de motie van D66 om te onderzoeken op welke routes snelle treinen vanaf Schiphol het alternatief voor de luchtvaart kunnen zijn. De heer Van Dijk zei dat al. Wij vinden dat fantastisch nieuws. We zouden alvast gelijk wat punten willen geven waarnaar gekeken zou kunnen worden.

Allereerst de intercity naar Brussel. Die rijdt. Dat is mooi, maar we hebben een suggestie voor verbetering van de dienstregeling. Veel forenzen willen 's ochtends de trein naar Antwerpen of Brussel nemen, maar met de huidige dienstregeling is het onmogelijk om voor 9.30 uur op de plaats van bestemming te zijn, bijvoorbeeld ergens in Brussel-Zuid. Zou de Staatssecretaris er bij de NS en de NMBS op willen aandringen dat bij de eerste evaluatie van de dienstregeling de mogelijkheid voor een eerdere vertrektijd van de eerste trein naar het zuiden wordt meegenomen?

Over die andere beroemde treinverbinding, die naar Londen, is al veel gesproken. Ik sluit me wat dat betreft aan bij de hartenkreet van de vorige sprekers. Een Eurostar-trein kan net zo veel reizigers vervoeren als vijf tot zes vluchten. Onze vraag is simpel. Wanneer heeft de Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid dit opgelost?

Voorzitter. Om mensen te verleiden om de trein te nemen in plaats van het vliegtuig, moeten er niet alleen meer snelle treinverbindingen komen. Ook de prijs van het treinkaartje helpt. Eurocommissaris Bulc wil zich inzetten om de btw-tarieven op internationale treintickets te verlagen. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om hierbij aan te sluiten?

**De voorzitter:**

En daarover is een vraag van de heer Laçin van de SP-fractie.

**De heer Laçin (SP):**

Het is goed dat ook de D66-fractie dit punt aansnijdt, want we hebben het over de prijs. Wij hebben die allemaal genoemd, maar toch heeft de D66-fractie, een van de coalitiepartijen, ingestemd met die btw-verhoging, ook op de treintickets. Zegt de D66-fractie nu dat ze daarnaar wil kijken en dat ze wellicht een verkeerde keuze heeft gemaakt met het verhogen van die treinprijzen?

De heer **Sienot** (D66):

Nee, dat zeggen we niet. Ik begrijp dat we deze vraag hebben opgeroepen; laat ik dat ook zeggen. Dit is wel grappig, want ik ben de vervanger van de woordvoerder Spoor en ik ben ook niet de fiscale specialist van onze fractie, maar ik ga toch een poging doen om dit uit te leggen. Kijk, die btw-tarieven voor de treintickets worden hoger, maar dat geldt voor alle lage btw-tarieven. We kunnen geen uitzondering maken. We hebben die afspraak gemaakt in het regeerakkoord. Daar staan we voor. Ik wil daar ook direct bij zeggen – om het in een wat breder kader te plaatsen – dat tegenover die verhoging een enorme lastenverlichting voor inwoners staat. Je moet dit in zijn totaliteit zien. Wij zijn ervan overtuigd dat mensen binnen de grenzen meer geld overhouden voor een treinkaartje. Als we het hebben over de internationale treintickets kan alles helpen om die goedkoper te maken en dus ook de voorstellen van mevrouw Bulc.

De heer **Laçin** (SP):

Ik vind het grappig om te horen dat D66 hier invult hoe mensen hun geld gaan uitgeven. Over de lastenverlichting kunnen we een heel apart debat voeren. Dat gaan we nu niet doen. Maar stel dat de D66-fractie gelijk heeft en dat mensen meer geld overhouden, waarom zou D66 dan nu al beslissen dat die mensen het geld moeten uitgeven aan een duurder treinticket? Het is zo dat een duurder treinticket de mensen van de trein weg en terug de auto in duwt. Die keuze maken mensen zelf. In dat licht zou ik de D66-fractie nogmaals willen vragen om dit besluit te herzien, dus om terug te komen op dit besluit. Want uitzonderingen op die verhoging zijn zeker mogelijk. Ik zou dit de D66-fractie nogmaals in overweging willen geven.

De heer **Sienot** (D66):

Dat advies staat. Dat hoor ik. Ik zou nog één keer willen benadrukken dat wij geen keuzes maken over waar mensen het geld uit hun portemonnee naartoe brengen. We maken wel de keuze dat we het lagere tarief met dit kabinet in de volle breedte van 6% naar 9% brengen. Maar ik zeg nogmaals dat daar tegenover staat dat er aan het einde van het jaar meer overblijft in de portemonnee. Wat ze daarmee willen doen, staat de mensen vrij, maar daar is dus ook de ruimte bij om treintickets te kopen.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Kröger. Ik wil de heer Sienot vragen om tussendoor even zijn eigen microfoon uit te doen. Want iedereen die dit debat thuis volgt, krijgt u dan op de een of andere manier samen in beeld, maar we willen nu graag mevrouw Kröger in beeld hebben.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Even los van de hele discussie over lastenverlichting en hoe mensen hun geld uitgeven, hoor ik de heer Sienot een onderscheid maken tussen nationale treintickets, waarvoor de btw-verhoging zou moeten gelden, en internationale treintickets, waarbij hij er voorstander van is dat daar geen btw-verhoging op plaatsvindt. Klopt dat?

De heer **Sienot** (D66):

Ja, dat klopt. Je moet in dit verhaal elke trein pakken die je kunt pakken. Er komt nu een trein voorbij van een voorstel van een Eurocommissaris. Wij vinden dat een interessant voorstel, niet in het minst omdat de treinprijzen over langere afstanden behoorlijk hoog zijn in vergelijking met de concurrent «het vliegtuig». Dan denken we: laten we die mogelijkheid verkennen en benutten.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dus dan is de D66-fractie ook een voorstander van nu al zeggen: maak voor internationale treintickets een uitzondering op de generieke btw-verhoging van 6% naar 9% die doorgevoerd wordt.

De heer **Sienot** (D66):

Nee, wij zijn er voorstander van dat mevrouw de Staatssecretaris kijkt welke mogelijkheden er zijn om de internationale treinprijzen te verlagen door gebruik te maken van lagere btw-tarieven voor internationale reizen. Anders kan ik het niet zeggen. Daar zijn we voorstander van.

De **voorzitter**:

Daarmee vervolgt de heer Sienot zijn betoog. O nee, er is nog een vraag van de heer Van Dijk, PvdA.

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

Waarom zou je niet kunnen differentiëren? Als we breed zeggen dat we treinreizen aantrekkelijk willen houden en nog aantrekkelijker willen maken, dan is het duurder maken van treintickets niet de manier om mensen uit de auto of anderszins te krijgen en de trein in te krijgen. Waarom stelt de heer Sienot dat zo stellig?

De heer **Sienot** (D66):

Ik stel niks stellig. Ik constateer dat er een afspraak in het regeerakkoord is. Als u mij daarin stellig vindt, dan ben ik inderdaad stellig in de zin van dat die afspraak er ligt en dat we voor die afspraak staan. Die afspraak moet in samenhang worden gezien met andere afspraken, namelijk een forse lastenverlichting voor onze inwoners. En inderdaad ben ik er daarmee enigszins van overtuigd dat dat voldoende ruimte laat om binnen de grenzen betaalbaar te kunnen blijven treinreizen.

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

Oké. Hier zijn we het blijkbaar niet over eens. Erkent de heer Sienot dat het voor mensen minder aantrekkelijk wordt om de trein te pakken als je treinreizen duurder maakt?

De heer **Sienot** (D66):

In z'n totaliteit is het natuurlijk zo: als je iets duurder maakt, wordt het niet per se aantrekkelijker. Alleen is het punt hier even dat alles wat in het lage btw-tarief zit van 6% naar 9% gaat. U vraagt me om uitzonderingen te maken. Dat kunnen we niet doen. Ik heb ook al uitgelegd waarom. Wat mij betreft wordt het vanaf hier een rondje om de kerk, om in de beeldspraak van het spoor te blijven. Volgens mij heb ik de rest al uitgelegd.

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt u uw betoog, meneer Sienot. Nee, toch een tweede interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Als mensen echt wartaal uitslaan, moeten we daar toch even op doordenken. Zegt de heer Sienot nou dat de btw generiek op allerlei vlakken van 6% naar 9% wordt verhoogd, maar dat D66 eigenlijk wel wil dat we voor de internationale treinen in Europa gaan lobbyen om die niet te verhogen? Dan is de vraag eigenlijk waarom het kabinet daartoe besluit. Waarom pleit D66 niet gewoon samen met GroenLinks en anderen ervoor dat die verhoging van 6% naar 9% op internationaal spoor gewoon nu al niet doorgaat? Dan hoeft u ook niet meer te lobbyen in Europa.

De heer **Sienot** (D66):

Ja, volgens mij zegt mevrouw Kröger het precies goed, dus zo veel wartaal was er niet in wat ik zei, zou ik willen zeggen. Binnen de grenzen hebben we de afspraken uit het regeerakkoord. Als het om grenzeloos verkeer binnen Europa gaat, benutten we de mogelijkheid van de EU-Commissaris graag. Het gaat er hier vooral om dat je treintickets met vliegtickets vergelijkt. Vliegtickets zijn nu eenmaal een stuk goedkoper. We moeten elke kans benutten om treintickets goedkoper te maken in relatie tot de vliegtickets.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar als het plan van het kabinet, die verhoging van 6% tot 9%, doorgaat en ik een kaartje Amsterdam-Parijs koop, een internationaal spoorkaartje, dan gaat de btw van 6% naar 9%. Dat hoeft niet. D66 kan zeggen: we maken een uitzondering en dat kaartje Amsterdam-Parijs gaat niet van 6% naar 9%. Waarom zou D66 daar niet voorstander van zijn?

De heer **Sienot** (D66):

Om alles wat ik net gezegd heb.

De **voorzitter**:

En daarmee ...

De heer **Sienot** (D66):

Ik kan er niets anders van maken. We hebben een afspraak in het regeerakkoord. Er zijn internationale mogelijkheden. Waar we internationale mogelijkheden kunnen benutten – daarover stel ik een vraag aan de Staatssecretaris – moeten we ze benutten. En als we in het binnenland afspraken hebben gemaakt met een coalitie, staan we daarvoor. U vraagt mij om daaraan te tornen, maar dat ga ik niet doen.

De **voorzitter**:

En daarmee vervolgt de heer Sienot zijn betoog.

De heer **Sienot** (D66):

Ja, het spijt me dat ik mevrouw Krögers verjaardag niet mooier kan maken.

De **voorzitter**:

Ik dacht al: er was nog iemand die een vraag wilde stellen. De heer Van Aalst.

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

Ja, voorzitter, ik heb maar even gewacht, met al die wartaal die voorbijkwam. Ik dacht: ik wacht nog even of er nog meer komt. We kennen D66. We kennen deze regering inmiddels als een regering die multinationals en buitenlandse bedrijven compenseert. Als ik het goed begrijp, gaat D66 nu dus weer op die eurofiele toer en kiest ze ervoor om die internationale btw-tarieven wel te verlagen, maar niet de Nederlandse tarieven. Begrijp ik dat goed? U wilt daar onderscheid in maken?

De heer **Sienot** (D66):

Zoals gezegd: dat is correct. Wij zien een kans en op die trein willen wij springen, niet in het laatst omdat je geen appels met peren moet vergelijken. We hebben het hier over internationale reizen. Daarbij moet je doen wat je kunt om de prijs te verlagen. In het binnenland geldt ook een belastingvoordeel voor aan het einde van het jaar, omdat mensen aan het einde van het jaar veel meer overhouden door een forse lastenverlichting.

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

Die lastenverlichtingen van de kabinetten-Rutte kennen we zo langzamerhand. Die kun je op je buik schrijven. Die gaan niet komen. Als ik de mensen was, zou ik daar niet zo veel op hameren. Het verbaast me dat D66 dus blijkbaar weer kiest voor de buitenlandse bedrijven, voor de internationale markt en voor haar eurofiële gedrag, en dat ze onze mensen, die hier in Nederland gewoon een treinkaartje kopen ...

De **voorzitter**:

En uw vraag is?

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

... dan weer in de kou laat staan. Is meneer Sienot dat met mij eens?

De heer **Sienot** (D66):

Nou, ik denk dat het niemand zal verbazen dat ik het daar niet mee eens ben.

De **voorzitter**:

Dan kijk ik nog een keer rond. Ik kan nu echt concluderen dat u door kunt gaan met uw betoog.

De heer **Sienot** (D66):

Prima! Er gaan niet alleen mensen over het spoor, maar ook goederen, 50 miljoen ton per jaar. D66 wil het vervoer van goederen over de weg verplaatsen naar het spoor. Daar valt nog veel winst te halen, ook door ProRail. De prestaties vallen namelijk wat tegen, maken wij op uit het jaarrapport. Desondanks dreigen de kosten van goederenvervoer te stijgen. Hoe bewaakt de Staatssecretaris dat de kosten van het goederenvervoer in lijn blijven met de afspraken in het regeerakkoord en in evenwicht zijn met de prijzen in de omliggende landen?

Voorzitter. Ik blijf even bij het goederenvervoer. Bij een toename van goederenvervoer over het spoor moeten we ook oog hebben voor de overlast die dat met zich meebrengt. Denk aan trillingen en geluid. Ik ben blij dat de Staatssecretaris de motie-Jetten/Kröger (33 652, nr. 55) zeer serieus heeft opgepakt. Zo wordt er onder meer gekeken naar gedifferentieerde snelheden om overlast te verminderen, bijvoorbeeld in de nacht. Op verschillende plekken worden slimme maar soms ook simpele innovaties uitgetest, zoals het aanleggen van sloten langs het spoor. D66 ziet ook kansen in het nog meer stimuleren van stillere locomotieven en wagons. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de Duitse plannen om per 2020 alleen nog stille locomotieven en wagons toe te staan? Zijn daar ook kansen voor in Nederland?

Een specifiek punt met betrekking tot hinder betreft de plannen voor de boog bij Meteren. We delen de zorgen van omwonenden over de mogelijke gevolgen van de ingebruikname van dat tracé. We hoorden daar net mevrouw Kröger ook al over. We zijn blij dat de Staatssecretaris kijkt naar extra maatregelen, met name voor Vught-Noord en Den Bosch. Is ze bereid om samen met gemeenten, provincies en bewoners een trillingen- en geluidstop te organiseren om tot een gezamenlijke aanpak te komen?

Voorzitter. Omwonenden hebben vaak ook zorgen over gevaarlijke stoffen die worden vervoerd over het spoor. De Staatssecretaris heeft onlangs een akkoord gesloten over chloortreinen. Over drie jaar verdwijnen ze definitief. Dat is fantastisch nieuws. Bij de goederenroute in West-Brabant leven zorgen dat het risico op overlast nooit goed is onderzocht. Is de Staatssecretaris bereid dit punt nadrukkelijk te betrekken bij de evaluatie van het Basisnet Spoor?

Voorzitter, tot slot. Ik wil ook graag aandacht vragen voor de mensen die dag en nacht in de weer zijn met het onderhoud aan ons spoor. Er dreigt

een tekort aan vakmensen in de spoorsector. Jonge mensen kiezen te weinig voor de spoorbouw en de zijinstroom is te laag. Als we die sector niet snel versterken, staat Nederland straks letterlijk stil op het spoor. Dat is ontzettend jammer, want we zien juist in de jaarverslagen dat de prestaties van ProRail, NS en andere vervoerders de goede kant opgaan. Daarom hebben we een plan opgesteld met een aantal actiepunten, die ertoe moeten leiden dat meer mensen aan het werk gaan in de spooraan- nemerij. Denderende banen op het spoor, heet het actieplan. Graag wil ik dit via de bode aanbieden aan de Staatssecretaris en haar verzoeken om er schriftelijk een reactie op te geven.

Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Voordat ik het woord geef aan de heer Amhaouch, is er volgens mij nog een vraag van de heer Van Dijk voor de heer Sienot.

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

Mijn vraag gaat over de motie-Jetten/Kröger. Die motie gaat over een onderzoek naar gedifferentieerd rijden, om te kijken hoe we de trillingen en de overlast die veel mensen ervaren, kunnen verminderen. Er zijn studies naar gedaan. De Staatssecretaris schrijft in haar brief dat er op basis van de huidige wet- en regelgeving nu geen grondslag is op grond waarvan gedifferentieerd rijden wettelijk kan worden afgedwongen. Is de heer Sienot het met mij eens dat dat wettelijke middel dan nodig is om gedifferentieerd rijden te kunnen afdwingen als dat nodig is op een bepaald traject?

**De heer Sienot (D66):**

Sorry, kunt u dat laatste herhalen? Ik werd heel even afgeleid.

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

Mijn vraag gaat over de motie-Jetten/Kröger. De Staatssecretaris geeft daar in haar brief antwoord op. Er zijn studies gedaan. Maar de Staatssecretaris geeft ook aan dat er nu geen wettelijk kader is om gedifferentieerd rijden af te dwingen daar waar er te veel overlast is. Is de heer Sienot het met mij eens dat we daarnaar moeten kijken? Er is vraag van bewoners. Er is overlast. Dit is een middel om te handhaven.

**De heer Sienot (D66):**

U vraagt mij of ik het ergens mee eens ben. Ik begrijp die vraag wel. Ik begrijp de aanleiding ook. Ik denk dat het goed is als de Staatssecretaris daar zelf straks eerst een nadere toelichting op geeft, want ik weet dat zij dit probleem ook graag wil oplossen en daarvoor alle mogelijkheden zal benutten die daarvoor openstaan.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Dan gaat het woord nu naar de heer Amhaouch van het CDA.

**De heer Amhaouch (CDA):**

Voorzitter. Het is vandaag 22 graden. Het dak repareer je als het droog is. Ik heb het over de bereikbaarheid van de regio's als het sneeuwt, stormt of vriest. Ook bij die te verwachten momenten is Nederland groter dan de vier grote steden. Afgelopen winter was op er 10 en 11 december een complete chaos door wisselstoringen. ProRail is toen drie keer overgegaan tot de landelijk uitgedunde dienstregeling, ofwel de LUD-regeling. De vraag is of de LUD erin voorziet dat belangrijke spoorknooppunten in de regio's, zoals Zwolle, Arnhem en Eindhoven, te allen tijde bereikbaar zijn vanuit de Randstad om reizigers toch naar de

andere kant van het land te krijgen. Doorstaan deze verbindingen nu wel de stresstest?

Voorzitter. Dan komen we bij de spoorlijn die 30 miljoen euro per kilometer heeft gekost, de Betuwelijn. Deze kostte 4,7 miljard voor 160 kilometer. Destijds waren er helaas grote overschrijdingen. Deze lijn is gemaakt met de bedoeling om het spoorgoederenvervoer in Nederland en over de grens naar Duitsland een unieke impuls te geven. Nu moeten we constateren dat de Betuwelijn nog steeds niet goed functioneert. Ik noem de belangrijkste tekortkomingen: te veel storingen, onderhoudsachterstand en verkeerde tarifiering, die niet concurrerend is. Zonder beschikbare en betrouwbare spoorwegen, inclusief emplacementen voor de terminals en de industrieterreinen, zal er echt geen modal shift van weg naar spoor plaatsvinden. Kijk naar de A67 Eindhoven-Venlo, waar het elke dag raak is met vrachtwagens, vaak met fatale gevolgen. Ook wordt op deze manier de Brabantroute niet ontlast van gevaarlijkstofferentreinen die bijvoorbeeld door Breda, Tilburg, Eindhoven en Venlo rijden. Tevens blijven onnodig veel burgers rondom deze route last hebben van trillingen.

Het CDA is daarom blij met de ambitie in het regeerakkoord om het gebruik van de Betuweroute te stimuleren, om overlast langs andere routes zo veel mogelijk te beperken. Maar klopt het dat uit de Netverklaring 2018 van ProRail blijkt dat de regelgeving en de tarifiering goederentreinen vooralsnog naar een gemengd spoor dwingen in plaats van dat ze de Betuweroute gebruiken? Dat zou ons inziens dus de verkeerde beweging zijn.

Dan de tarieven voor goederenvervoer spoor. We zien een stevige stijging van de gebruiksvergoedingen voor 2019, tussen maar liefst 2% en 10%. Kan de Minister aangeven hoe dit past in het regeerakkoord? Daarin staat letterlijk: «We stimuleren het spoorgoederenvervoer door de gebruiksvergoeding in de pas te laten lopen met die in de buurlanden.» Wat doen onze Duitse collega's? Die verlagen de tarieven met maar liefst 5%. Wat betekent dit voor het vertrouwen in de overheid van vervoerders en vele betrokken bedrijven die ervoor zorgen dat Nederland goed blijft scoren op het gebied van export? Het CDA vindt het niet netjes – dat is CDA-taal; eigenlijk moet u het zien als: onbegrijpelijk – dat de Staatssecretaris in haar brief van 27 maart 2018 schrijft: «Alles overwegende concludeer ik dat ProRail zich maximaal heeft ingespannen om een goed totaalproduct voor het goederenvervoer te realiseren.» Wij roepen de Staatssecretaris op om van goederenvervoer in Nederland chefsache te maken, op het ministerie en bij ProRail.

Voorzitter. Dan kom ik bij een voor het CDA zeer belangrijk punt: grensoverschrijdende en internationale treinreizen. Bij de begrotingsbehandeling hebben we een motie ingediend die aangeeft dat zeven van de twaalf provincies grenzen aan België en Duitsland. We willen alle mogelijkheden met bijbehorende plannen en scenario's zien, of het nu gaat over de lijn Amsterdam-Berlijn, waar al veel over gesproken is, Maastricht-Luik of de in onderzoek zijnde lijn Gent-Terneuzen. Zo zijn er nog veel meer. Wanneer krijgen we de brief met alle potentiële grensoverschrijdende verbindingen uit deze provincies? Wij willen er namelijk graag werk van maken.

Specifiek met betrekking tot Maastricht-Luik vragen we de Staatssecretaris of we op schema liggen voor het einde van het jaar. Zijn onze Belgische bureaus er klaar voor? Tevens vragen we of de plannen voor Eindhoven-Düsseldorf, inclusief de stationsontwikkelingen, voortvarend worden uitgevoerd. Halen we de aanbesteding voor begin 2019, vragen we aan de Staatssecretaris.

In het debat met Minister van Nieuwenhuizen over Schiphol en Lelystad hebben we gevraagd wat het betekent als we vliegtuigpassagiers van en naar Londen en Parijs, ongeveer 6 miljoen, zouden verplaatsen naar het spoor, bijvoorbeeld naar de KLM-trein, de easyJet-trein of de Ryanair-

trein; je weet het maar niet. Mijn sigarendoosberekeningen gaven aan dat er hierdoor twintig treinen extra per dag bij komen. De NRC-factchecker heeft ook zijn huiswerk gedaan: die komt op maar liefst 24 treinen. Dus ik zat er vier onder. Ook goed. Erger dan ik dacht. Wanneer kan de Staatssecretaris met een uitwerking komen om inzichtelijk te maken wat dit nou betekent in zowel uitvoering als kosten? Het maatschappelijk debat vraagt daarom. In deze context zou ik ook willen vragen aan de Staatssecretaris of er een mogelijkheid bestaat om een vervolg te geven aan de spoorlijn die in 2016 in Rotterdam is geweest, om het grensoverschrijdende en het internationale vervoer te stimuleren?

**De voorzitter:**

En uw slotzin is?

**De heer Amhaouch (CDA):**

Ik zou het doen in 2018. Mijn slotzin, als u mij nog even de kans geeft?

**De voorzitter:**

Heel kort dan.

**De heer Amhaouch (CDA):**

In een notendop: dat is natuurlijk de casus-Kamperlijn, Zwolle-Kampen. De provincie is opdrachtgever, ProRail uitvoerder en het eindresultaat: een trein die 100 km/u gaat in plaats van 140, een nieuw station in Stadshagen wordt uit de dienstregeling gehaald en je krijgt wel twee machinisten op één trein, een bonus. De vraag aan de Staatssecretaris: hoe gaan we om met deze geschillen die er vaak zijn met de provincie als opdrachtgever en ProRail, zowel in de huidige situatie van ProRail als wanneer ProRail dadelijk een zbo is?

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

En dat in één zin.

**De heer Amhaouch (CDA):**

Dat in één zin. En over de Eurostar hebben mijn collega's al gesproken.

**De voorzitter:**

Er werd wel een beetje gesmokkeld in de slotzin, maar vooruit. Ik zag dat u nog niet zo heel erg enthousiast aan het interrumpen was geweest. Ik probeer iedereen recht te doen. Maar er is een vraag van de heer Van Aalst voor u.

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

Ja, voorzitter, ik dacht: ik wacht even tot het einde van het betoog van mijn collega van het CDA of het woord «zbo» nog valt. Het viel inderdaad. Ik hoorde hem al even roepen over de Staatssecretaris en chefsache maken. Mijn vraag aan het CDA is eigenlijk: bent u het ook met ons eens dat het hele verhaal van een zbo maken van ProRail gewoon een puinhoop wordt en dat niemand het wil? Volgens mij u ook niet. Bent u bereid om dit samen met ons aan te kaarten, om dit van tafel te vegen?

**De heer Amhaouch (CDA):**

De PVV gebruikt grove woorden: puinhoop. We hebben het er in het vorige AO Spoor uitvoerig over gehad, wel of geen zbo. Een van de belangrijke aspecten voor ons, en daarop hebben we ook een toezegging gekregen van de Staatssecretaris, is dat de kosten die gemoeid zijn met het btw-gebeuren – als ik het goed inschat, was dat ongeveer 75 miljoen – in elk geval niet doorberekend mogen worden naar de goederenvervoerders of naar de passagiers. Die toezegging is voor ons heel belangrijk.



In het regeerakkoord staat dat de zbo naar het ministerie gaat. Ik wil het geen puinhoop noemen. Laten we het een eerlijke kans geven.

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

Dit biedt volgens mij mogelijkheden. Ik hoor mijn collega zeggen dat het belangrijkste is dat het geld niet doorberekend wordt. Nou heb ik een fantastische oplossing voor 'm. Door het van tafel te vegen, het niet in te voeren, ProRail te laten zoals het nu is en de sturing op deze manier te houden, hebben we geen probleem met btw of mogelijke verhogingen. Dus is mijn collega van het CDA alsnog bereid om hierover na te denken?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik wil voorkomen dat ik uitgemaakt word voor papegaai, maar ik blijf bij hetzelfde. We hebben die discussie gehad. Meneer Van Aalst kent die discussie. Volgens mij zitten we op één lijn als het gaat om het niet doorberekenen. Wij zijn van mening, en dat hebben we ook duidelijk in het regeerakkoord gezet, dat we het een kans moeten geven om ProRail goed te integreren in een ministerie.

De **voorzitter**:

Er is ook nog een vraag van de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Ik stelde net de vraag ook aan de heer Sienot, maar ik wil ook graag van het CDA horen hoe het staat in de kwestie van de btw-verhoging op de treintickets. Daarnet werd door D66 onderscheid gemaakt tussen internationale en nationale treinreizen. Internationaal wil D66 lobbyen om die btw te verlagen, maar nationaal voeren ze 'm gewoon door. U bent ook een coalitiepartner. Hoe staat het CDA in deze discussie? Zowel internationaal als nationaal, omdat nationaal gezien de trein natuurlijk een belangrijk vervoersmiddel is en ook ontzettend duur is. Is de keuze om die btw-verhoging door te voeren vanaf 2019 achteraf gezien toch fout geweest? Hoe reflecteert de CDA-fractie daarop?

De heer **Amhaouch** (CDA):

De btw-discussie is een nationale aangelegenheid en of het nu over een treinticket gaat of over een bos bloemen of over groente en fruit, we kennen die discussie overal. Heel zwart-wit gesteld: de prijzen gaan overal voor alles omhoog, van lage btw naar hoge btw, en de vlaktaks moet ervoor zorgen dat de inkomens hoger worden. Dat is zwart-wit het totale pakket. U haalt daar één punt uit. Daar gaan wij niet in mee. Alle producten gaan van laag naar hoog.

De heer **Laçin** (SP):

Volgens mij maakt de heer Amhaouch hier een fout, omdat de btw-verhoging ook geldt voor de internationale treintickets, niet alleen voor de nationale treintickets. U zei net dat dat onderscheid wordt gemaakt. Dat is niet zo. Als wij hier een btw-verhoging doorvoeren, dan geldt die ook voor de treintickets die hier worden geboekt voor internationale treinreizen. Hoe maakt de CDA-fractie daar onderscheid in?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik probeer het heel eenvoudig en simpel te houden. We gaan van 6% naar 9%. Dat is zwart-wit de beredenering, en de inkomens gaan omhoog.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter.

De **voorzitter**:

U bent echt door uw interrupties heen.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter, de heer Amhaouch reageert niet op mijn punt. Hij maakt een fout door te zeggen dat het alleen voor nationale treintickets geldt. Maar dat is niet zo. Het geldt ook voor de internationale treintickets. Ik wil graag dat hij daarop reageert.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Blijkbaar maak ik twee keer een fout, volgens de heer Laçin. Mijn punt is dat alles van laag naar 9 gaat. Of het nou een internationale trein is of een bos bloemen of groente en fruit, daar maken wij geen onderscheid in. Dat is het antwoord op zijn vraag.

De **voorzitter**:

Hartelijk dank. Dan is nu het woord aan de VVD, de heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het nadeel van dat je als laatste aan het woord komt is dat vele onderwerpen al de revue gepasseerd zijn. Het voordeel is dat dan vaak ook wel de interrupties opgebruikt zijn! Ik heb even geturfd. Er zijn er nog een paar die kunnen interrumpere.

Voorzitter. We leven inmiddels in de eenentwintigste eeuw. We hebben heel veel veranderingen gezien op het spoor. Als je naar het verleden kijkt, dan zie je dat ergens in 1970 de reistijd van Maastricht naar Amsterdam twee uur en 30 minuten was, en dat is nog steeds zo. Dan heb je toch het idee van: we moeten iets gaan doen aan snelheid of kortere reistijden. Daarmee kom ik eigenlijk op twee dossiertjes. Laat ik beginnen met het Kamperlijntje. Collega Stieneke van der Graaf van de ChristenUnie en ik hebben daar schriftelijke vragen over gesteld, met het verzoek die te beantwoorden voor dit AO. Dat is kennelijk niet gelukt. Wellicht dat de Staatssecretaris daar al iets over kan zeggen. In ieder geval zal de inzet moeten zijn – dat hebben andere partijen ook al aangegeven – dat deze hobbel zo snel mogelijk moet worden opgelost. Dat lijkt mij wellicht een taak voor de Staatssecretaris in de regie: om partijen met elkaar in één hok te zetten en te zorgen dat die oplossing er zo spoedig mogelijk komt en dat ook gewoon het station Stadshagen aangedaan kan worden. Daarmee kom ik op het punt van Eurostar. Anderen hebben dat ook al genoemd. De Staatssecretaris die hier aan tafel zit, is een fervent treinreiziger, zo heb ik altijd meegekregen. Terwijl ik informeerde naar mogelijkheden voor Eurostar, kwam ik drie opties tegen. Ik was benieuwd of we wellicht daardoor het proces wat kunnen versnellen. We hebben daar schriftelijke vragen over gesteld met onder andere collega Kröger. Anderen hebben hier ook al de nodige opmerkingen over gemaakt. Er gingen geruchten dat er al deze week een handtekening gezet zou worden onder de letter of intent, of memorandum of understanding, zoals dat ding kennelijk heet. Ik weet niet of dat al heeft plaatsgevonden of nog gaat plaatsvinden. Er kan een bilaterale overeenkomst tussen Groot-Brittannië en Nederland gesloten worden, waar dus op dat moment kennelijk België en Frankrijk geen rol meer in hoeven te spelen, omdat er al een bestaand tripartiet verdrag is. Vervolgens kun je inderdaad een vierlandenverdrag gaan afsluiten, maar dat schijnt heel erg lang te duren. Dus ik vraag me toch af richting Staatssecretaris Harbers of hij bereid is om die snellere route wellicht te gaan volgen. Misschien kan hij ook even ingaan op het feit dat er ook wat onrust was over het aantal marechaussees dat eventueel ingezet kon worden op termijn. De brief gaf wel duidelijkheid dat die bezetting er wel kon zijn, maar ik hoor dat ook graag even van deze Staatssecretaris.

Dan de jaarverantwoordingen van Nederlandse Spoorwegen en ProRail. De hogesnelheidslijn is oorspronkelijk bedoeld voor snel internationaal vervoer, maar die zien we steeds meer gevuld worden met binnenlandse treinen. Het is de bedoeling dat we natuurlijk wel even weten hoe zich dat

gaat verhouden met de balans en wat voor effect dat heeft op toekomstige concessies. Eigenlijk willen we daarmee niet wachten tot de midterm review, want je kunt nu al een besluit nemen of je dat ding gaat aanbesteden. Dat geef ik maar even mee aan de Staatssecretaris.

Dan het kopje goederenvervoer. We weten allemaal dat er heel veel vervoer over de weg gaat, dat er nog heel veel capaciteit is voor het goederenspoor en dat er ook pijnpunten zijn bij het goederenspoor, met name de beprijzing. Uiteraard ligt er een taak voor de branche zelf om daar via samenwerking wellicht wat efficiency in te krijgen, maar ook het masterplan zal uitkomst moeten bieden. Dat masterplan komt eraan. Ik zou graag van de Staatssecretaris horen of daarin in ieder geval een oplossing wordt geboden voor die 700 metertreinen.

Dan nog iets op dit punt. Kennelijk worden voor het opstellen van goederentreinen en -wagons op emplacementen van ProRail behoorlijke bedragen gerekend. Ik wil graag van de Staatssecretaris weten of er voldoende juridische instrumenten en financiële middelen per 2019 en voor de periode 2020–2024 gewaarborgd zijn, want trucks en dergelijke betalen ook geen parkeertarieven op het rijkswegennet.

Dan het vierde Spoorwegpakket: «sturen op aanbesteden, tenzij». Dat heeft de Staatssecretaris als Kamerlid ook altijd gedaan. Ik hoor graag of dat nog steeds zo is en dat we niet, zoals ik hier ergens genoteerd heb, op een andere wijze daarmee omgaan. «Onderhands gunnen, mits» zie ik in de stukken voorbij komen.

Ik zie dat ik nog een paar seconden heb. Ik heb wat opmerkingen over de marktordening. Als een provincie vraagt om snelle toewijzing van een te decentraliseren lijn, oftewel een eerdere toewijzing dan nu is voorzien in de Planningsbrief, is dat dan mogelijk? Dat hoor ik graag van de Staatssecretaris. Ik wil graag nog wat toelichting hebben over de gescheiden boekhouding, waar ik om gevraagd heb de vorige keer. Ik zou graag nog wat meer inzicht krijgen in de winst- en verliescijfers van de verschillende concessies en spoorlijnen. Ik kom daar in tweede termijn nog even op terug. Dan zal ik ook een aantal zaken noemen ten aanzien van zbo, de Rail Terminal Gelderland en de busbanen.

Hiermee heb ik dan mijn eerste termijn volgesproken. Dank u wel, voorzitter.

**De voorzitter:**

Hij is bewaard hoor, speciaal voor u. De heer Van Dijk heeft nog een interruptie.

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

Dank, voorzitter. Die gaat natuurlijk over marktordening. De heer Ziengs zei net: als het maar «aangeboden, tenzij» is en alsjeblieft niet onderhands gunnen. Terwijl het onderhands gunnen, bijvoorbeeld aan NS, juist gaat over heel veel Nederlandse werkgelegenheid, heel veel Nederlandse medewerkers, een goede kwaliteit en ook sturing die wij hier kunnen hebben. Dus wat is er mis aan onderhands gunnen?

**De heer Ziengs (VVD):**

Het feit dat je bij een aanbesteding vaak constateert dat je voor een betere prijs betere kwaliteit krijgt en vaak ook meer reizen kunt laten organiseren, zegt eigenlijk al voldoende over onze wens om aan te besteden.

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

De praktijk toont aan dat dat niet zo is. Er zijn juist zorgen bij de regionale vervoerders. Er wordt inderdaad op tijd gereden enzovoorts, maar de sociale veiligheid en de tevredenheid bij medewerkers en reizigers staan onder druk. Op het moment dat we de markt helemaal opengooien, is er een kans dat we hier misschien wel Engelse toestanden krijgen. Daar ben ik echt bang voor. Daarom roep ik de VVD op, misschien tegen beter

weten in, om vooral eens te kijken naar de Nederlandse markt en die ook enigszins te beschermen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik zou er ten aanzien van aanbestedingen op willen wijzen dat we in de steden een situatie hebben laten ontstaan dat er gewoon door het onderhands gunnen enorme tekorten zijn ontstaan, vaak gedekt door subsidies. Als je eenmaal in zo'n monopoliestoel zit, kun je simpelweg alles doen waar je maar trek in hebt. Die voorbeelden zien we in steden, dus eigenlijk zouden we daar ook moeten gaan aanbesteden. We zien in het Noorden, maar ook in andere delen van het land, zoals het Zuiden, dat de regio'spoorwegen gewoon uitbesteed zijn. Dan zie je vervolgens dat de kwaliteit toeneemt. Juist verliesgevende lijntjes gaan weer winst draaien. Kortom, dit willen we niet overboord gooien.

De **voorzitter**:

Daarmee komen we aan het einde van de eerste termijn van de Kamer. We schorsen voor vijf minuten en dan gaan we door met de beantwoording in eerste termijn van de bewindspersonen.

De vergadering wordt van 16.02 uur tot 16.09 uur geschorst.

De **voorzitter**:

We gaan door met het algemeen overleg over spoor. Ik geef als eerste het woord aan de heer Harbers voor zijn beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris **Harbers**:

Voorzitter, dank u wel. Dank voor de uitnodiging om in deze commissie wat meer tekst en duiding te kunnen geven over het onderwerp van de Eurostar, waarover we de afgelopen maanden ook een briefwisseling hebben gehad met het parlement. De heer Ziengs heeft in zijn inleiding al verraden hoe groot mijn belangstelling voor treinen is. U kunt daar waarschijnlijk wel uit opmaken hoezeer ik zelf ook hecht aan een spoedige realisering van deze nieuwe internationale verbinding en aan een spoedige realisering van de beoogde verbinding, waarmee je zonder uitstappen en overstappen van Amsterdam in Londen kunt komen. Dat stond aanvankelijk niet in de plannen van Eurostar. Men heeft jarenlang gekoerst op een verbinding waarmee reizigers sowieso in Brussel zouden moeten uitstappen en gebruik zouden moeten maken van de bestaande grenscontrole die op station Brussel-Zuid plaatsvindt, maar in 2016 werd dat inzicht verlaten en werd gezegd dat het commercieel aantrekkelijker was – wat ik begrijp – als reizigers niet de trein uit hoeven. Het is een situatie die sinds jaar en dag bestaat op de bestaande Eurostar-verbinding vanuit Parijs en Brussel naar Londen, maar die voor Nederland een nieuwe situatie oplevert.

Alle leden die over dit onderwerp hebben gesproken, hebben gezegd: doe dit nou snel, zorg dat dit niet in bureaucratie ontaardt. Ik wil niets liever dan dat en ik zal in kort bestek aangeven hoe wij daar tot nu toe mee om zijn gegaan.

Ook in eerdere Kamervragen is gevraagd om de makkelijkste route te kiezen om dit te realiseren. De makkelijkste route zou zijn – dat is in het begin ook verkend – dat Nederland gewoon toetreedt tot dat bestaande tripartiete verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Frankrijk. Dan heb je alles geregeld. De besprekingen die wij daarover met de drie landen hebben gevoerd, stuitten al snel op het bezwaar dat deze drie landen zelf dat verdrag sterk gedateerd vinden. Onderling hadden zij al besproken dat het gemoderniseerd moest worden. Mogelijk kunt u zich dat voorstellen. Het verdrag is 25 jaar oud en stamt uit het tijdperk waarin we nog niet te maken hadden met grootschalig grensoverschrijdend terrorisme en grote migratiestromen. Die route werd dus eigenlijk gestuit

door het feit dat men zei: dit gaat een langdurig traject worden; het kost zeker drie, vier jaar voordat we het verdrag hebben aangepast. Wat we sowieso nodig hebben – die route hebben we vervolgens verkend – is een bilateraal verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland betrekking hebbend op de grenscontroles die we in Amsterdam en Rotterdam gaan doen door onze eigen marechaussee en door de Britse Border Force. Over zo'n verdrag voeren wij goed overleg met het Verenigd Koninkrijk; dat is het probleem niet. Maar vervolgens moesten we natuurlijk nog wel met België en Frankrijk om de tafel voor de andere aspecten die ook geregeld moesten worden. We regelen de grenscontrole in Amsterdam en Rotterdam, waarmee België en Frankrijk moeten instemmen. Vervolgens zijn er de thema's van veiligheid, criminaliteit en rechtshandhaving, die nu, zij het soms verouderd, in het tripartiete verdrag zijn geregeld.

Ik geef er wat meer beeld bij, want ik denk dat ik het het beste kan uitleggen aan de hand van een aantal voorbeelden van zaken waar we een oplossing voor moeten vinden. Als ik die voorbeelden noem, krijgt de Kamer mogelijk het inzicht dat dit echt de kwalificatie «bureaucratie» ontstijgt.

We moeten bijvoorbeeld afspraken maken over wat te doen als een persoon asiel aanvraagt bij de grenswachters van het Verenigd Koninkrijk, terwijl ze nog op het station van Rotterdam staan of, omgekeerd, wanneer een persoon op verzoek van het Verenigd Koninkrijk in die situatie in detentie moet worden geplaatst.

We zullen afspraken moeten maken zodat echt helemaal duidelijk is welk land en welke organisatie verantwoordelijk zijn voor de interventie op het moment dat er bijvoorbeeld een aanslag of een moord wordt gepleegd in een rijdende trein. Stel dat een trein rijdt op het grondgebied van Frankrijk, terwijl de desbetreffende persoon voordien door de Nederlandse en Engelse autoriteiten is gecontroleerd. Wie is er dan verantwoordelijk voor de afhandeling? Welk land kan verantwoordelijk worden gesteld in het geval van een schadeclaim?

Daarnaast zullen we ook afspraken moeten maken over de procedures die gevolgd moeten worden als de trein bijvoorbeeld stil komt te staan door een technisch mankement en de personen in de trein reeds een uitreiscontrole voor het Schengengebied hebben ondergaan maar door het incident de trein weer moeten verlaten. Wie houdt dan het toezicht op deze reizigers, die formeel het Schengengebied al hebben verlaten en die door de Britse grenscontrole zijn gegaan?

Dat geldt bijvoorbeeld ook voor de reis Amsterdam-Londen op het moment dat er nieuwe personen instappen in Brussel. Stel dat een door Nederland gecontroleerde passagier onverhoopt uitstapt en in Brussel asiel aanvraagt of een misdaad begaat. Het moet dan voor alle landen duidelijk zijn welke maatregelen door wie genomen moeten worden. Dit zijn afspraken die op dit moment in het tripartiete verdrag zijn geregeld, zij het dat die afspraken naar het oordeel van de andere drie landen dus deels verouderd zijn. De beoogde route waarop we dit bilateraal met het Verenigd Koninkrijk regelen, leverde begin dit jaar als eindresultaat op dat België en Frankrijk zeggen dat ze daar ook weer allerlei bilaterale afspraken voor nodig hebben die de goedkeuring van beide landen behelzen op de afspraken die het Verenigd Koninkrijk en Nederland hebben gemaakt.

Uiteindelijk is dit voorjaar de knoop doorgemaakt met de vier landen gezamenlijk: dit wordt behoorlijk gecompliceerd; laten we deze route verlaten. In de loop van april hebben we eindelijk de situatie bereikt dat alle vier de landen hebben ingestemd met het afsluiten van een nieuw vierlandenverdrag waarin al deze aspecten op het gebied van veiligheid, rechtshandhaving en criminaliteit door de vier landen geregeld zijn. Parallel daaraan zal het bilaterale verdrag tussen het Verenigd Koninkrijk

en Nederland verder uitgewerkt worden over wat in vaktermen de juxtaposed grenscontroles in Amsterdam en Rotterdam heten. De afspraak dat het een vierlandenverdrag gaat worden, inclusief de hele tijdlijn voor de uitwerking, staat in een letter of intent. Beoogd wordt om deze begin juli, en marge van de volgende JBZ-Raad, door de vier landen te laten ondertekenen. Onderdeel van die letter of intent is een strak tijdschema voor de verdere uitwerking van dat verdrag, dat conform die letter of intent eind dit jaar klaar moet zijn. En dan begint een volgend traject, namelijk de wetgeving om dat verdrag te ratificeren. Wij hebben realistisch gezien in ieder geval een jaar uitgetrokken voor het traject langs Raad van State, Tweede Kamer en Eerste Kamer. Feitelijk gaat het dan om het hele wetgevingstraject, dat deels buiten de invloed van de regering is.

Ik denk dat het goed is dat ik nog één winstwaarschuwing geef. In de brief van Staatssecretaris Van Veldhoven en mijzelf aan de Kamer zijn wij ook ingegaan op de mogelijke effecten na de brexit. Wij zitten er van onze kant gezamenlijk echt bovenop om ervoor te zorgen dat we met deze vier landen dit strakke tijdschema handhaven. Wij doen ons uiterste best om de vier landen, met name België en Frankrijk, aan dat tijdschema te houden, maar er is één onbekende situatie waar wij niet over gaan, en dat is de mogelijke douanecontrole na de uittreding van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie. Als het tot een harde breuk komt, zullen voor goederen die vervoerd worden met de Eurostar, dus ook gewoon reizigersbagage, douaneformaliteiten gelden. Dat betekent dat in aanvulling op de controles van personen ook controles op goederen moeten gaan plaatsvinden. In onze Kamerbrief hebben wij al uiteengezet dat de huidige douaneregeling in de Europese Unie behelst dat die controle plaatsvindt in de lidstaat waar je het grondgebied van de Europese douane-unie verlaat. Dat is niet Nederland, dat is niet België. Als het tot een harde breuk komt, is er dus ook een probleem voor de huidige Eurostar van Brussel naar Londen. Het is een kwestie waarop wij vandaag de dag nog geen antwoord hebben. Het is afhankelijk van het uiteindelijke uittredingsakkoord van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie of ook deze kwestie naar behoren kan worden opgelost. Naar de stand van de huidige regelgeving zal zonder oplossing voor de douane-unie de trein in Frankrijk alsnog douanecontrole moeten ondergaan.

Tot slot de capaciteit van de marechaussee. Parallel aan dit hele traject werven wij marechaussees en leiden wij marechaussees op. We gaan uit van ongeveer 30 fte. Daarbij zijn wij er veiligheidshalve al van uitgegaan dat dit het aantal is dat we nodig hebben voor drie treinen per dag in plaats van de huidige twee. Daar nemen we dus al een wat royelere marge. De heer Van Dijk vroeg of er op korte termijn helemaal niks anders kan. Het voor hem en ook voor mij teleurstellende antwoord is dat de huidige oplossing waarbij er vanuit Londen doorgereden wordt en vanuit Nederland een stop in Brussel plaatsvindt, de enige begaanbare kortetermijntussenoplossing is. We doen met ons allen ons stinkende best om ervoor te zorgen dat het eind 2019, bij de ingang van de dienstregeling voor 2020 zover is dat ook de doorgaande verbinding vanuit Amsterdam een feit is.

Voorzitter, dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Ik kijk even naar de leden. Ik sta in de eerste termijn van de beantwoording door de bewindspersonen in totaal drie interrupties toe. Ik geef de heer Laçin als eerste het woord.

**De heer Laçin (SP):**

Ik noemde in mijn bijdrage al de bureaucratische traagheid en onkunde. Volgens mij geeft de Staatssecretaris van JenV met dit verhaal heel goed weer dat we echt met te veel bureaucratie bezig zijn en ons te weinig

richten op waar de winst ligt. Ik begrijp de brexitkant. Als daar gevolgen aan zitten, dan gelden die straks voor Frankrijk en België en dus ook voor ons. We moeten gezamenlijk voor oplossingen gaan zorgen. Ik noem een aantal elementen, zoals asielaanvragen in het Verenigd Koninkrijk, moord, veiligheid en verantwoordelijkheden onderweg. Er rijdt nu al een internationale trein vanuit Nederland naar België en Frankrijk. Ik begrijp dus niet waarmee de Belgen en de Fransen nog zouden moeten instemmen als wij een akkoord sluiten met Frankrijk, want die trein rijdt al jarenlang naar die landen. Als wij vervolgens in een bilateraal verdrag met het Verenigd Koninkrijk aansluiten op het verdrag dat die drie landen al samen hebben, dan zie ik het probleem niet. Als die afspraken uit 1993 aan vernieuwing toe zijn, dan kunnen we dat met z'n allen doen. Waarom zou je zo veel bureaucratie over iets heen gooien wat eigenlijk vrij makkelijk te regelen is? Dat zeggen ook andere partijen die wij hebben gesproken. Ik begrijp dit antwoord van de Staatssecretaris niet zo goed omdat de oplossing voor de hand liggend is, namelijk een bilateraal verdrag met aansluiting op het verdrag dat er al is tussen die drie landen en vervolgens samen toewerken naar een vierlandenverdrag. Dat is volgens mij de snelle weg om dit te doen.

**De voorzitter:**

Dat was bijna een tweede termijn. Ik geef het woord aan de heer Harbers.

**Staatssecretaris Harbers:**

Laat ik proberen om het heel kort te zeggen. Precies dat is de vraag die wij vanaf begin 2017 hebben gesteld aan de andere drie landen: kunnen wij even snel bij dat tripartiete verdrag aansluiten? Het antwoord dat wij kregen was: bij dat verdrag hebben we zelf ook een aantal mitsen en maren, dus dan willen we dat verdrag grondig gaan herzien. Precies op een aantal van de situaties die ik net schetste, is de wereld veranderd sinds het afsluiten van dat verdrag. Kortom, ik zou niets liever hebben gewild dan dat we meteen dat tripartiete verdrag konden ondertekenen – dat wil zeggen: na de parlementaire procedures – maar dat antwoord hebben we niet gekregen van de andere lidstaten. Juist door de andere lidstaten werd gezegd: er zijn nog een aantal beren op de weg; we moeten eerst eens een keer heel grondig naar de inhoud van dat verdrag kijken voordat we andere landen laten toetreden.

**De heer Laçin (SP):**

Nogmaals, België en Frankrijk zitten met ons in het Schengengebied. Er rijden al internationale treinen naar België en Frankrijk op dit moment, dus die afspraken staan, met die twee landen in ieder geval. Vervolgens zou er een nieuw bilateraal verdrag bij kunnen komen met dezelfde voorwaarden als die er nu zijn tussen die drie landen. Vanaf dat moment kunnen we gaan toewerken naar een vierlandenverdrag met nieuwe voorwaarden, zoals de nieuwe situatie die noodzakelijk maakt. Wat houdt deze Staatssecretaris tegen om nu een bilateraal verdrag met het Verenigd Koninkrijk te sluiten met dezelfde voorwaarden die nu tussen België, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk gelden om vervolgens samen toe te werken naar een vierlandenverdrag? Dat is een heel simpele tussenoplossing, lijkt mij.

**Staatssecretaris Harbers:**

Ik ga het u nu voor de derde keer zeggen: precies dat is de vraag die we gesteld hebben. Laten we om te beginnen even de bestaande verbinding tussen Nederland, België en Frankrijk buiten beschouwing laten. Die heeft hier niets mee te maken, want dat is een intra-Schengenverbinding en we hebben hier te maken met een verbinding buiten het Schengengebied. Precies dat wat de heer Laçin nu voorstelt, namelijk om met een bilaterale overeenkomst bij dat tripartiete verdrag aan te sluiten en vervolgens te

werken aan een vierlandenverdrag, is de vraag die wij vanuit Nederland van meet af aan op tafel hebben gelegd, maar waar de andere landen niet direct om stonden te springen. We kregen daar geen ja op en gaandeweg kwamen er steeds meer beren op de weg. Vervolgens hebben we de andere route in ieder geval opgepakt. We moeten sowieso iets met het Verenigd Koninkrijk afspreken over de grenscontroles. Kunnen wij die afspraak maken en kunnen België en Frankrijk daar bilateraal met ons mee akkoord gaan? Daarvan hebben België en Frankrijk uiteindelijk gezegd: dat vinden we allemaal veel te ingewikkeld worden. We gaan nu maar gewoon die route op van het vierlandenverdrag. Die werkt uiteindelijk sneller dan dit hele stelsel van bilaterale verdragen. Ik wou niets liever dan dat het anders was geweest. Mijn eigen huiselijke opvatting was ook: goh, dat verdrag uit 1993 is er; kunnen we daar niet bij aansluiten? Maar die route is in de praktijk onmogelijk gebleken omdat we daar uiteindelijk vier handtekeningen onder moeten krijgen.

**De voorzitter:**

Ik kijk nog even naar de Kamerleden of er op dit moment nog verdere vragen zijn voor de Staatssecretaris. Dat is het geval. Mevrouw Kröger geeft aan dat zij een vraag heeft.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik vind het lastig dat ik in de reactie op de Kamervragen die ik samen met collega Ziengs heb gesteld, heel veel ingewikkeldheid proef en niet de urgentie die dit onderwerp zou moeten hebben. We zijn in 2016 begonnen met dit verzoek, maar in de zomer van 2018 komt er pas een concrete afspraak over hoe het verdergaat. Dat lijkt mij een teken dat het niet de urgentie heeft gehad die het zou moeten hebben bij het ministerie. Daar komen volgens mij ook de kritische noot en deze vragen uit voort. We vragen ons af hoe het kan dat vanuit Nederland niet de urgentie kan worden overgebracht aan de andere lidstaten dat we dit op korte termijn moeten regelen. Er is een kortetermijnoplossing nodig. Natuurlijk moet dat verdrag herzien worden. Dat gaan we allemaal doen en dat kost meer tijd, maar op de korte termijn moet er iets opgelost worden.

**Staatssecretaris Harbers:**

Feitelijk vraagt u: waarom nemen andere landen soms net een week of wat langer dan Nederland? Ik stel vast dat wij aan de kant van het Ministerie van Justitie en Veiligheid en aan de kant van het Nederlandse kabinet de andere landen voortdurend gepusht hebben om hier voortgang mee te maken, maar uiteindelijk ben je afhankelijk van afspraken die je met z'n vieren maakt. Ik ben heel blij dat het dit voorjaar eindelijk is gelukt om nu wel twee dingen te bereiken. Eén: iedereen committeert zich nu aan het tijdschema tot aan het eind van dit jaar. Dat was tot voor kort ook nog niet het geval. Twee: iedereen ziet in dat het oude tripartiete verdrag moet worden omgebouwd naar een nieuw vierlandenverdrag. Die operatie had men zich eerst voorgenoemen voor over pak 'm beet vier à vijf jaar, dus op dat punt hebben we tijd gewonnen. De teleurstelling die uit de vraag van mevrouw Kröger spreekt, deel ik ten volle, want ik had het ook liever veel en veel sneller gezien. We hebben daar vanuit Justitie voortdurend bovenop gezeten, ook in al onze internationale contacten met collega's uit de drie andere landen.

**De voorzitter:**

Daarover heeft mevrouw Kröger van GroenLinks een vervolgvraag.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Ik hoor nu urgentie en die verwachten we ook te blijven zien. Ik vind het wel moeilijk dat de voorbeelden die door de heer Harbers worden geschetst, allemaal voorbeelden zijn die sowieso ook nu al spelen in de



trein tussen Londen en België. Dan blijft toch de vraag: in hoeverre is met een van die landen een bilaterale afspraak mogelijk en daarnaast met het Verenigd Koninkrijk? Het gaat uiteindelijk om het traject. Is een afspraak met België niet genoeg om aan te haken op dat traject? Vervolgens gelden alle afspraken die toch al golden.

Staatssecretaris **Harbers**:

Die vraag heb ik expliciet gesteld, zowel aan de collega's van Frankrijk als België, en het antwoord is nee. De trein rijdt over het grondgebied van vier lidstaten en al die vier lidstaten willen gekend worden in eventuele veiligheidsrisico's, informatie-uitwisseling en alles wat aan kwesties daaromheen speelt, omdat het elk van de vier lidstaten kan raken. Zelfs de vraag die mevrouw Kröger stelt, hebben we op tafel gehad. Het antwoord was niet wat wij wilden horen, maar wel de realiteit.

De **voorzitter**:

Helder. Ik kijk nog even naar de leden. De heer Sienot heeft ook een vraag.

De heer **Sienot** (D66):

Ik heb nog één vraag aan de Staatssecretaris over de Eurostar. De urgentie klinkt veelbelovend. In het verlengde daarvan hopen we natuurlijk dat straks ook heel veel mensen die trein gaan pakken. Er wordt nu voor drie treinen marechausseeperoneel opgeleid. Dat klinkt ook al alsof er op groei wordt doorgepak. Mijn complimenten daarvoor. De vraag is: houden we ook al rekening met vier of vijf treinen? Als we echt serieus werk willen maken van die switch, dan moeten we daar ook op voorbereid zijn. Telt dat groeipad? En hoe ambitieus is de Staatssecretaris daarin?

Staatssecretaris **Harbers**:

Het is natuurlijk altijd even kijken wat realisme is. We zijn veiligheidshalve uitgegaan van 30 fte. De marechaussee is natuurlijk een veel groter korps en doet veel meer grensbewakingstaken. We proberen altijd vooruit te plannen en te kijken waar alle inzet nodig is, maar we hebben nog geen concrete zaken ingeregeld om nog meer mensen te gaan werven voor nog meer treinen.

De heer **Sienot** (D66):

Ik zou toch wel de oproep willen doen om er in elk geval rekening mee te houden dat het een doorslaand succes wordt. Dat verzoek zou ik dus wel aan de Staatssecretaris mee willen geven.

Staatssecretaris **Harbers**:

Het is ook even een balans. Ja, het zou een doorslaand succes kunnen worden. Overigens worden kosten voor marechaussee ook weer doorberekend aan de vervoerder. We hebben nog geen aanvraag gekregen om voor tien treinen te gaan werven, want vroeg of laat hangt daar ook een prijskaartje aan.

De **voorzitter**:

Ik kijk nog even naar de Kamerleden. Als er geen vragen meer zijn, ga ik de toezegging met u delen die de heer Harbers heeft gedaan als Staatssecretaris Justitie en Veiligheid. Dan kan ik die in elk geval even checken. Er is toch nog één vraag, van de heer Van Dijk.

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

Ik begrijp de inzet van de Staatssecretaris en dat het lastig en ingewikkeld is. Je hebt met meerdere landen te maken, met een oud verdrag enzovoorts. Dat moet allemaal vernieuwd worden. Maar is het nou echt

niet mogelijk dat Nederland met Engeland een apart bilateraal verdrag sluit hierover? Dat kan toch wel?

Staatssecretaris **Harbers**:

Voorzitter, even heel duidelijk. Wij sluiten straks twee verdragen: een met het Verenigd Koninkrijk over de grenscontroles over en weer en tegelijkertijd – dat is twee – het vierlandenverdrag waarin alle andere aspecten geregeld zijn. Precies dat waar de heer Van Dijk een vraag over stelt, of we dan in die bilaterale afspraak met het Verenigd Koninkrijk niet ook de andere aspecten kunnen regelen, is gaandeweg een veel te ingewikkeld bouwwerk geworden, omdat het ging over allerlei onderwerpen waarvan België en Frankrijk vervolgens zeiden: daar zijn wij toch partij bij, omdat die trein over ons grondgebied rijdt. Dan zouden we dus aan de ene kant een bilaterale afspraak met Engeland moeten maken, die vervolgens in bilaterale afspraken met Frankrijk en België weer van goedkeuring uit die landen moesten worden voorzien. Om die reden is die route verlaten. België en Frankrijk zeiden: dit wordt ons veel te ingewikkeld, we doen het liever, dan maar met wat hogere snelheid, in dat vierlandenverdrag.

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

Dus in feite ligt er een blokkade vanuit België en Frankrijk om bilateraal iets te regelen waardoor het voor de reiziger richting Amsterdam en andersom makkelijker wordt?

Staatssecretaris **Harbers**:

Dit is het antwoord dat wij kregen. U hangt daar de term «blokkade» aan. Ik ga niet in dat soort zware woorden spreken, omdat ik veel te blij ben dat we nu eindelijk met de vier landen op één lijn zitten over de route die we wel gaan nemen.

De **voorzitter**:

Goed. Dan gaan wij de conclusie trekken met elkaar over de toezegging die is gedaan door de Staatssecretaris.

In de zomer zal de Kamer geïnformeerd worden over de letter of intent en het tijdspad ten aanzien van de Eurostar.

Ik zie de Staatssecretaris knikken en ik zie dat de leden het daar ook mee eens zijn. Dan dank ik de heer Harbers, onze Staatssecretaris van Justitie en Veiligheid, hartelijk voor zijn komst naar de Kamer. Wij gaan door met alle onderwerpen die we nog hebben voor de andere Staatssecretaris hier aanwezig en dat is de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mevrouw Van Veldhoven-van der Meer. Ik geef haar heel graag het woord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de Kamerleden voor de vele vragen die zij hebben gesteld over de vele brieven die op de agenda stonden. Er was ook een enkele vraag over een brief die niet op de agenda stond, die nog naar de Kamer moet komen, maar daar zal ik dan in de beantwoording een referentie aan maken. Ik heb een aantal blokjes. Dat helpt misschien bij het structureren van de beantwoording. Er zijn heel veel vragen gesteld over de internationale trein en daar wil ik dan ook graag mee beginnen. Dan zijn er daarna heel wat vragen gesteld over goederenvervoer en over trillingen en geluid. Dat is eigenlijk mijn tweede blokje. Er waren – dat snap ik ook heel goed – een heel aantal vragen over de Kamperlijn. Daar wil ik dan als derde op ingaan. Dan waren er nog heel veel vragen die niet allemaal in een apart mapje zitten, maar in het mapje overig en daar zou ik dan mee af willen sluiten. Als dat voor u allemaal werkbaar is, beginnen we met de internationale treinen.

Soms heb je van die onderwerpen waarbij je gewoon ziet dat er echt een verschuiving in het debat heeft plaatsgevonden. In de hele context van klimaatverandering en ook in de hele context van de drukte op Schiphol,

zie je dat we in de hele discussie over de verplaatsing van vliegtuig naar trein en ook over het stimuleren van het internationale treinvervoer, of het nou gaat over personen of goederen, met elkaar zeggen dat we daar echt weer meer aandacht voor willen hebben, dat we daar meer nadruk op willen leggen. Er is dus gewoon heel veel energie op dit onderwerp, in de Kamer en buiten de Kamer. U heeft vandaag of gisteren een petitie in ontvangst genomen, begreep ik. Mevrouw Kröger heeft nog een actieplan aangekondigd met een aantal punten. KLM en NS roepen op tot het verbeteren van de treinreis. De Minister en ik kijken heel goed met elkaar wat we allemaal kunnen doen. Er zit dus veel energie op dit onderwerp. Dat wil niet zeggen dat alles meteen morgen geregeld is, maar we werken echt met elkaar allemaal aan diezelfde richting en dat vind ik heel mooi om te zien.

De Minister en ik hebben het KiM gevraagd, naar aanleiding van eerdere debatten die we hierover hadden, om een analyse te maken van de vliegbestemmingen waarvoor de trein concurrerend kan zijn en effecten op het vliegverkeer kan hebben. Ik kom zo nog even terug op die analyse. Als je een beetje door je ooghalen naar de vraag van substitutie kijkt, denk je: het gaat eigenlijk om prijs, om reistijd en om comfort. Dat zijn zo eigenlijk de afwegingen. Als je zelf kijkt of je met de trein gaat of met het vliegtuig, zijn dat de elementen waar je naar kijkt. Op die punten zullen we dan ook in moeten gaan. Als je het voorstel van KLM en NS bekijkt, denk ik: jullie gaan over de prijs, jullie gaan over de reistijd en jullie gaan ook over het comfort. Ik hoop dat alle partijen die zeggen dat zij dat een belangrijke richting vinden bereid zijn om, zeker ook met de Minister en mij, te kijken hoe we dat concreet kunnen maken.

Als ik de analyse zie van de 24 treinen op het spoor, denk ik: als het zo'n succes wordt, moeten we ook een winstwaarschuwing gaan afgeven want die moeten we dan natuurlijk nog wel zien in te passen. Maar laten we vooral met elkaar eerst werken aan het mogelijk maken van veel meer treinen. Daar hoort natuurlijk ook overleg met onze collega's in buurlanden bij. Ik was bij mijn Franse collega in Parijs en daar heb ik het al mee besproken. Ik heb al met mijn Belgische collega gesproken en ik heb een afspraak met mijn Duitse collega. Dit hoort echt bij de gesprekken die wij in internationaal verband voeren. Ik vond de suggestie van de heer Amhaouch om, naast ambtelijke voorbereidingen, die essentieel zijn voor het maken van afspraken, weer eens als politiek de spoortop extra aandacht te geven een heel mooie.

Ik ga in op een aantal specifiekere vragen na deze algemene introductie. Een heel aantal partijen heeft mij gevraagd naar mijn reactie op de oproep van NS en KLM. Mevrouw Kröger vroeg nog specifiek aandacht voor het boekingssysteem. Dat juich ik natuurlijk allemaal van harte toe. Ik heb net al iets gezegd over de concrete stappen. Ik denk dat het dan gaat over reisinformatie, maar ook dat je als je een internationaal ticket boekt naar Amsterdam weet dat je dan op Schiphol kunt overstappen op de shuttle naar Brussel Centrum in plaats van op een vlucht naar Zaventem. Bij verkoop van dat soort geïntegreerde tickets zijn dat soort partijen natuurlijk zelf bij uitstek aan bod om dat mogelijk, aantrekkelijk en bekend te maken. Denk ook aan de afhandeling van bagage. Als je weet dat je bagage van die vlucht makkelijk op het station terecht kan komen, kan dat het aspect comfort weer een heel grote plus geven en een rol spelen in de afweging. Ik hoop dat het KiM-rapport inzicht gaat geven in hoe groot die verschillende knoppen zijn. Als je het hebt over reistijd, prijs en comfort, hoe worden die nou gewaardeerd en wat zijn knoppen waar we aan kunnen draaien? Ik ga heel graag in gesprek met de sector zelf om te kijken wat zij kunnen doen en wat wij kunnen doen, hoe we met elkaar voortgang kunnen boeken.

**De voorzitter:**

Daarover is een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Ik probeer even een beetje helder te krijgen op welke lijn de Staatssecretaris zit. Ze heeft het over al die mogelijkheden van sturen. Mag ik ervan uitgaan dat de Staatssecretaris gewoon in haar faciliterende rol blijft zitten en dat we niet mogen verwachten dat zij gaat sturen op bijvoorbeeld prijs en dus die marktwerking wil beïnvloeden? Ik denk maar weer even aan nieuwe vliegtaksen et cetera.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Over de vliegtaks komen we nog te spreken. Dat is een maatregel die is aangekondigd in het regeerakkoord. Daar zal ik straks iets meer over zeggen. Je hebt het hier vooral over een faciliterende rol, partijen bij elkaar brengen en afspraken maken, omdat al die elementen in een keten uiteindelijk moeten passen om die substitutie aantrekkelijk te maken. Daarnaast heb ik natuurlijk een investeringsbudget, maar dat is ook niet onbepaald. Daar maken we keuzes in met elkaar. Daar komen we ook nog uitgebreid over te spreken, onder andere eind juni in het algemeen overleg MIRT.

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

Mag ik in ieder geval concluderen dat ik van de Staatssecretaris eigenlijk hoor dat ze faciliterend wil zijn, de markt gewoon zijn keuze laat maken en wij slechts op de achtergrond onze zaken op orde krijgen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wanneer je zo'n transitie wilt doormaken, denk ik dat er een heleboel zaken nodig zijn. Als je echt die transitie aantrekkelijk wilt maken, denk ik dat er op drie vlakken een knop is. Eentje heeft te maken met prijs. Ik heb voordat ik naar dit algemeen overleg ging nog eens even gekeken hoe het eigenlijk met de prijs zit als ik op 16 juli met de trein of het vliegtuig naar Londen of Parijs zou willen gaan. Dan zie je dat het vliegtuig € 7 scheelt. In het nadeel van de trein, moet ik dan eerlijk toegeven. Als je een ticket naar Parijs wilt hebben, is het vliegtuig op dit moment € 177 en de trein € 87. De prijsvorming van vliegtuig en trein is natuurlijk heel flexibel. Dat geldt voor het vliegtuig. Je weet dat je als je op het laatste moment boekt de hoofdprijs betaalt. Voor de trein is dat ook steeds flexibeler, zeker bij die internationale treinreizen. Het is dus ook een kwestie van slim kijken en slim boeken. Op het punt van de prijzen zie je dat de marktwerking z'n werk doet. De reistijd heeft van alles te maken met hoe de dienstregeling in elkaar zit. Daar zijn vooral de partijen zelf verantwoordelijk voor, maar bij internationale treinreizen is het ook belangrijk dat de overheid het belang daarvan benadrukt. Om dit mogelijk te maken, moeten heel veel partijen op heel veel plekken iets doen. Dat gaat voor mij verder dan alleen maar achteroverzitten. Faciliteren is voor mij een werkwoord, dus daar gaan we actief mee aan de slag.

De **voorzitter**:

U vervolgt uw betoog, tenzij de heer Amhaouch van het CDA een vraag heeft.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Mijn vraag is of de Staatssecretaris nog terugkomt op het internationale treinverkeer, want dan ga ik er later op in. Ik zie dit dan als een inleiding.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Die analyse is terecht. Ik had net de eerste specifieke vraag beantwoord na de algemene inleiding. Er komen er dus nog een heel aantal. Er is een vraag gesteld over de btw op internationale treinreizen, het voorstel van mevrouw Bulc. Even om de huidige situatie helder te hebben: er is geen sprake van Nederlandse btw op het internationale deel

van treinreizen. Nederland kan alleen btw heffen op het vervoer in Nederland. Dat lage btw-tarief, die transfer van 6% naar 9%, heeft dus ook alleen betrekking op het Nederlandse stukje. Voor het buitenlandse deel is Nederland niet heffingsbevoegd. Commissaris Bulc heeft een voorstel gedaan, dat we goed zullen bekijken. We moeten eerst eens in kaart brengen wat dat voor Nederland zou betekenen, maar in de context van die hele discussie dat we meer internationale treinreizen willen, bekijken we dat constructief. Maar we gaan natuurlijk wel eerst in kaart brengen wat het betekent voordat we zeggen: we gaan het wel of niet doen. Woordvoerders van een heel aantal partijen – de heer Van Dijk, mevrouw Kröger, de heer Laçin, maar volgens mij ook anderen – hebben gesproken over de trein naar Berlijn. Dat is toch een soort icoonlijn, naast de lijnen naar Brussel en Londen. De trein naar Berlijn is alleen iets complexer. Berlijn ligt wat verder weg en de inrichting van die treinlijn is een aantal jaar geleden veranderd om die beter te laten renderen. Om die beter te laten renderen, is die lijn vooral voor het binnenlandse treinvervoer geoptimaliseerd. We zitten in een fase dat het debat verandert. Nu zeggen we weer: die trein moet ook vooral internationaal meer reizigers kunnen vervoeren. Je kunt het met elkaar hebben over dienstregelingen en een aantal infrastructurele zaken. Met mijn Duitse collega zal ik bespreken welke mogelijkheden we zien om de reis naar Berlijn per trein verder te verbeteren. Een heel pragmatische optie zou weleens kunnen zijn om te starten met één keer per dag een snelle trein. Zo weet je: er is een goede verbinding en als ik graag met de trein wil, pak ik die, want dan ben ik er 's ochtends bijtijds en kan ik 's avonds weer terug. Dan kunnen we bekijken wat de effecten zijn en hoe de rentabiliteit van die snelle verbinding is, zonder dat je eerst allerlei lokale verbindingen eruit haalt en heel veel reizigers dupeert zonder dat je weet hoeveel reizigers je terug gaat krijgen. We zouden dus een soort step-by-step approach willen doen. Een andere reden is dat een groot gedeelte van het traject naar Berlijn op Duits grondgebied ligt en dat in de Duitse investeringsplannen alleen een paar kleine verbeteringen op dit traject zitten. We moeten op de korte termijn dus niet heel grote infrastructurele maatregelen verwachten. Laten we daarom eens kijken wat er step-by-step te doen is met afspraken over de dienstregeling.

Het CDA vroeg naar de stand van zaken van de verbinding tussen Eindhoven en Düsseldorf. Daarover zijn we in overleg met het Verkeersverbund Rhein-Ruhr, over de financiële kaders, de randvoorwaarden en het programma van eisen. Voor het AO MIRT van eind juni zal ik u in mijn brief over de internationale verbindingen over de stand van zaken nader informeren. De planning is om dit voor de zomer ter consultatie voor te leggen aan ProRail en de consumentenorganisaties. Mijn streven is ook om in september het conceptprogramma van eisen aan uw Kamer voor te leggen, maar dat zal ik nog bevestigen in de brief in juni. Maar dan weet u dat daar ook voortgang in zit.

De heer Amhaouch vroeg naar de stand van zaken van de verbinding Luik-Maastricht, ook een van de belangrijke grensoverschrijdende verbindingen waarvan we al enige tijd hopen dat er snel een verbetering tot stand komt. Het gesprek tussen vervoerders NS, NMBS en Arriva over de bediening van deze verbinding is gaande. Ik heb hierover ook concreet gesproken met mijn Belgische collega Bellot, om te bekijken hoe we vanuit de overheden de gesprekken tussen vervoerders en inspecties verder kunnen faciliteren en helpen. Ik zou graag zien dat er een soort gezamenlijk team komt dat zegt wat de problemen zijn. Veiligheidssystemen moeten bijvoorbeeld goed op elkaar aansluiten, want met veiligheid ga je niet marchanderen. Als de vraag hoe we dergelijke zaken oplossen de insteek is, moeten we ook hierbij voortgang kunnen gaan zien.

Voorzitter. De heer Sienot stelde een vraag over een vroege trein naar Brussel. De NS en de NMBS blijven ook hier kijken naar kansen en

verbeteringen in de bediening. Dat is een klus, al gaat het op dit moment goed met de prestaties. Daar kom ik zo nog even op, want daar zijn vragen over gesteld: ik heb zo wat cijfers voor u. Ik geef aan de NS graag de suggestie mee om in volgende dienstregelingen nader te kijken of zo'n vroege trein tot de mogelijkheden behoort. Wel een kleine winstwaarschuwing: dat zou dan een wijziging van de afspraak met de NMBS kunnen betekenen. Ik wil maar even aangeven dat dit niet eenvoudig is, omdat ook zij daarmee akkoord moeten gaan en daarvoor ruimte moeten hebben op het spoor. Maar we geven het graag mee voor onderzoek. De heer Laçin vroeg naar de pendel die de NMBS in zou zetten tussen Antwerpen en Noorderkempen. Dat gaat alleen gebeuren als de IC Brussel voor langere tijd wordt omgeleid via Roosendaal over het conventionele spoor. Los van wat opstartproblemen zijn de prestaties tot nu toe nog steeds boven de bodem- en streefwaarden, weliswaar met een kleine dip in mei; dat klopt. Overal zijn de actuele prestaties goed. Als u dat wilt, kunnen we zorgen dat deze cijfers nog even naar de Kamer komen. Dan kunt u de ontwikkeling zien.

De heer **Sienot** (D66):

Ik vond het heel veelbelovend klinken wat de Staatssecretaris zei over een vroegere trein naar Brussel, namelijk dat ze het ging meegeven. Maar «meegeven», is dat ook echt een werkwoord? Of is dat een poging? Hoe actief is dit?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Zeker is het ook een werkwoord. Er zijn afspraken gemaakt. Daar hangen allerlei financiële paragrafen en dergelijke aan. Er is gewoon een contract, dus je kunt niet zomaar eenzijdig zeggen: ik stop daar nog wat bij. Ik kan het wel meegeven voor het gesprek. Prestaties, reizigersstromen en dergelijke kunnen allemaal aanleiding vormen om iets wat wordt meegegeven zorgvuldig te beoordelen. Maar het is wel aan die partijen, want er is een contract. Dat wordt nu natuurlijk als eerste zorgvuldig uitgevoerd.

De **voorzitter**:

Er is een vervolgvraag.

De heer **Sienot** (D66):

«Meegeven» is een werkwoord: fantastisch. Ik hoop dat dit werkwoord leidt tot een briefje aan de Kamer over wat dit oplevert.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ga het meegeven en we gaan de Kamer natuurlijk op een gegeven moment erover informeren of deze concrete suggestie kan of niet. Mijn enige slag om de arm, die de heer Sienot ook hoort, is dat het wel operationeel en financieel haalbaar moet zijn, omdat er een contract is. Met die kanttekeningen geef ik het actief mee en gaan we vragen of we op een gegeven moment kunnen horen of het wel of niet kan. Dan kunnen we ook helderheid geven aan reizigers over wat ze wel en niet kunnen verwachten.

De **voorzitter**:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog. Nee, nog niet, want mevrouw Kröger wil graag ook een vraag stellen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Mijn vraag gaat over het meegeven. Ik probeer het concreet te krijgen. We hebben het nu over een aantal specifieke lijnen. Er werd de suggestie gedaan om op de lijn Amsterdam-Berlijn te starten met één snelle trein die als een soort pilot kan fungeren, 's ochtends vroeg heen en later weer

terug. Op welke manier wordt dit concreet gemaakt en wanneer kan de Kamer resultaat verwachten?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik kom met een mooie brief over internationale spoorverbindingen, op verzoek van veel leden van deze commissie, en niet in het minst gebaseerd op mijn eigen ambities op dit terrein. We zullen daarin de stand van zaken op deze punten aangeven. Nogmaals, voor deze internationale treinverbindingen hebben we natuurlijk de vervoerders nodig. We hebben ook toestemming van de buitenlandse partners nodig en moeten dit met hen bespreken. Al die buitenlandse treinen die maar tot aan de grens rijden, noemen we binnenlandse treinen; daar gaan we zelf over. We hebben dus samenwerking met de buurlanden nodig. Ik heb uitgelegd langs welke lijnen we dat willen doen. In de internationale spoorbrief, waarnaar ik toewerk, komen we terug op een heel aantal van deze concrete punten. Ik snap heel goed het enthousiasme en de passie in de Kamer om op deze punten zo snel en zo concreet mogelijk te zijn. Die deel ik ook.

**De voorzitter:**

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik kom bij het tweede blokje: goederenvervoer, trilling en geluid. Ik zeg het niet voor niets in die volgorde. Een heel aantal leden van de Kamer hebben twee dingen aangegeven in hun interventie over dit onderwerp. We willen graag van de weg naar het spoor, we willen graag meer met de trein, internationaal of nationaal, we willen graag meer goederen op de trein, maar tegelijkertijd willen we goed zorgen voor de mensen die eromheen wonen. Dat zijn precies de twee sporen waar ik achter sta en waar ik aan werk. Het is niet zo dat het automatisch elkaar opheft. We willen meer per trein doen. Ik zet in op het stiller maken van de treinen, op minder hinder per trein. Maar als je dat allemaal bij elkaar optelt, kan het toch zo zijn dat je in z'n totaliteit voor de omwonenden de overlast niet volledig kunt wegnemen. Ik vind het eerlijk om dat met u te delen. Als u zegt dat u dat niet wilt, dan moeten we misschien ook keuzes maken op de wens van meer treinen. Het lijkt mij belangrijk om die twee dingen naast elkaar te zien.

Als je langs een spoorlijn woont en je ziet dat er veel meer treinen langskomen, dan snap ik heel erg goed dat je dan vragen gaat stellen. Wij krijgen meer overlast. Wat gebeurt er dan daarnaast voor ons?

Met de Meterenboog, het traject Meteren-Boxtel, gaan we een aantal steden, bijvoorbeeld Breda en Tilburg, ontlasten. Maar mensen die langs dat stuk wonen, gaan meer overlast krijgen. Er zijn allerlei redenen waarom we daartoe besluiten. We moeten specifiek bekijken of we wat meer kunnen doen voor de mensen die langs dat traject wonen. Ik ben er op werkbezoek geweest, ik heb bij een aantal mensen thuis gezeten en gezien hoe dicht ze op het spoor wonen. Ik heb de zorgen gehoord die ze daarover hebben. Wat ik heel mooi vond, is dat mensen zelf suggesties deden om eens naar te kijken. Als er innovatieve maatregelen zijn, laten we die dan eens testen. Kunnen we niet nadenken over 's nachts langzamer rijden? De mensen zeiden: dan slaap ik en dan wil ik graag kunnen blijven slapen. Al dat soort punten heb ik heel goed gehoord en neem ik heel goed mee. Ik zal er in de specifieke antwoorden op terugkomen. Dit was dus een beetje ter inleiding.

Kunnen we inzetten op het afdwingen van stil materieel in de nacht en wat is hiervoor nodig? Dat werd door een aantal leden gevraagd. Als je slaapt, wil je niet gestoord worden. Dan wil je liefst zo min mogelijk wakker worden. Aangezien het goederenvervoer grensoverschrijdend is en goederentreinen vanuit Duitsland en Italië naar Nederland komen,

vraagt dit wel een Europese aanpak. Als je dit echt wilt aanpakken, heb je Europa nodig. Het voorstel van het ERA (European Union Agency for Railways) is dan ook dat drukke nachtelijke routes stiller moeten worden. Ik ben blij dat dit er ligt. Het kan een belangrijke bijdrage leveren aan het beperken van de hinder, maar ik vind dat het nog niet ver genoeg gaat. Ik pleit dus voor meer ambitie. Ik zou zelfs een uitfasering van lawaaierige goederenwagons per 2021 op het hele Europese spoornet willen. Dat is de inbreng die Nederland heeft geleverd op deze consultatie. Gelukkig hebben wij al een hele stap gezet: 50% van het goederenmaterieel en bijna 100% van het personenvervoer is al stil door diverse stimuleringsmaatregelen, maar we moeten het steeds verder brengen, juist omdat we meer goederen via het spoor willen vervoeren. Dan moeten we ook blijven inzetten op het steeds stiller maken van het materieel. Ik onderzoek dus ook of gedifferentieerd rijden in de nacht tot de mogelijkheden behoort. Op een stuk waar je echt door dichte bebouwing gaat, zou het misschien in trillingen en geluid kunnen helpen om wat langzamer te rijden. Wij onderzoeken zo'n maatregel actief om de overlast te beperken. Overigens benadruk ik de goede samenwerking, die ik ook heb ondervonden toen ik daar op werkbezoek was, met de gemeentebesturen aldaar. Samen kunnen we veel meer doen.

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

Heel kort. De Staatssecretaris geeft aan dat zij goed contact heeft met de bestuurders in de gemeentes. Toch lag er gisteravond een motie voor die unaniem is aangenomen. In die motie worden zorgen geuit. Hoe rijmt de Staatssecretaris dat met de opmerking dat ze heel goed heeft samengewerkt? Blijkbaar heeft de raad een ander inzicht op dit dossier.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Je kunt goed met elkaar in contact zijn en toch de oplossing nog niet helemaal gevonden hebben. Dat is denk ik de situatie. Juist doordat je in goed contact bent, kun je er goed achter komen waar de specifieke zorgen zitten. Met elkaar kun je toetsen of oplossingsrichtingen haalbaar zijn. Ik ben bekend met de aangenomen motie. Ze onderstreept het geluid dat ik hoorde toen ik er zelf op werkbezoek was. Nogmaals, ik neem die zorg heel serieus. Dat gedifferentieerde rijden, met name om mensen in de nacht te ontlasten, is iets wat ik echt heb meegenomen van mijn werkbezoeken en de gesprekken met bewoners en bestuurders. Mevrouw Kröger vroeg specifiek naar het verminderen van kolentransport door de energietransitie. Is dat meegenomen in het beoordelen van die Meterenboog? Dat zat in de gevoeligheidsanalyse van de Nationale Mobiliteits- en Capaciteitsanalyse, die vorig jaar mei aan de Kamer is aangeboden.

De **voorzitter**:

Over dit blok is er ook nog een vraag van de heer Van Dijk.

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

Mijn vraag gaat over de zorgen die er leven en de motie die partijbreed is aangenomen. In die motie staat dat de huidige wet- en regelgeving moet worden aangepast als er mocht worden besloten tot dit traject. De Staatssecretaris beluisterend, wordt die beslissing genomen. De aanpassing moet inhouden dat gedifferentieerd rijden en afdwingbare snelheidsverlaging mogelijk worden. Dat is wat de motie concreet vraagt. De intentie van de Staatssecretaris is goed, maar de motie vraagt om een stapje extra.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Van Dijk vraagt of een wettelijk kader kan worden ontwikkeld. Als je dat wilt, moet je wel precies kunnen onderbouwen waar langzaam



rijden dan zinvol is. Voor degenen die net als ik met het Groningendossier te maken hebben gehad, is bekend dat er een heel belangrijke relatie is met de bodemgesteldheid. Je kunt niet altijd een-op-een zeggen dat langzamer rijden effect x heeft en dat zoveel kilometer langzamer rijden effect y heeft. Daarvoor zijn eerst uitgebreide metingen nodig. We gaan met ProRail, goederenvervoerders en ingenieursbureaus verder verkennen hoe we die basiskennis zo op orde kunnen brengen dat we er besluiten op kunnen baseren. We gaan natuurlijk ook kijken naar wat basisinvesteringen zouden kunnen zijn, naar de hoogte van de onderzoekskosten et cetera. Het is echt een kwestie van de basis op orde krijgen. Als we het hebben over de overlast op de Meterenboog, wil ik niet alleen onderzoeken hoe de wettelijke basis in elkaar zit, maar ook bekijken of we misschien alvast een pilot kunnen doen, of we misschien al ervaring kunnen opdoen op dit stuk, zonder dat we precies weten of we het overal in Nederland kunnen repliceren. Misschien kunnen we hier alvast wat voor de mensen doen. Ik wil zo snel mogelijk een projectteam met een duidelijke onderzoeksopdracht laten starten en daarnaast afspraken maken over een pilotproject. Ik geloof dat er al wat geluiden uit de regio waren: kom die maatregelen hier testen om te zien of wij ermee ontlast kunnen worden.

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

Dat is echt wat de bewoners zeggen. Ze zijn bang dat er een besluit wordt genomen en dat gezegd wordt dat er rekening mee zal worden gehouden, terwijl de praktijk anders is. De Staatssecretaris probeert dat zo veel mogelijk weg te nemen door pilots et cetera. Er moet niet een rijdende trein komen waar je niks meer aan kan doen. De inspraak van bewoners moet mogelijk blijven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat had ik nog willen zeggen. Er loopt nu een inspraakprocedure, precies om zorgen én ideeën op te halen waarmee we wat kunnen doen. Toen ik daar ben geweest, heb ik wel een waarschuwing afgegeven dat ik geen onbeperkt budget heb. Daar waar het financiële consequenties heeft, zullen we met elkaar zorgvuldig de afweging moeten maken. Daarom ben ik ook blij met de goede contacten met de bestuurders, want samen kunnen we meer dan ik alleen kan. Sommige maatregelen kosten misschien weinig geld, zoals gedifferentieerd rijden, en daarom onderzoeken we dat soort zaken heel nadrukkelijk. Ik wil het wettelijk kader op orde brengen, ik wil de onderzoeken daarvoor in gang zetten, maar ook kijken wat we al met een pilot kunnen doen.

De **voorzitter**:

Er is ook nog een vraag van de heer Sienot.

De heer **Sienot** (D66):

Jazeker. Allereerst een kleine procesvraag: was dit een algemeen inleidend blokje rondom stilte? Ik heb de Staatssecretaris heel veel veelbelovends horen zeggen. Ik zou haar willen vragen om twee concrete zaken. Per 2020 gaan de Duitsers al voor stille locomotieven en wagons. Is het iets om daar bij aan te sluiten? Specifiek over de Meterenboog zegt de Staatssecretaris dat het goed is om dingen samen met de bewoners te doen. Ze waardeert dat. Wij zouden dat verder willen aanmoedigen. Als cheerleader zou ik willen zeggen: organiseer zo'n trilling-en-geluidtop. Zou de Staatssecretaris daarop willen reageren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Sienot noemde inderdaad een trillingen- en geluidtop. Ik wil niet elk overleg een top noemen, want dan kun je er altijd maar een paar houden. Maar we moeten wel in nauw overleg zijn met de mensen daar.

Dat ben ik absoluut van plan. Of we het een top moeten noemen, weet ik niet. Waar het mij vooral om gaat, is dat we de zorgen in de regio echt horen en dat we ook concreet kijken wat we daaraan kunnen doen. Daar ben ik absoluut mee bezig.

Dan de vraag over Duitsland. Duitsland heeft het voornemen om op nationaal niveau per 2020 alleen nog maar stille wagons toe te laten. Maar aangezien het goederenvervoer grensoverschrijdend is, geldt ook voor Duitsland dat het ook een Europese aanpak nodig heeft om dat te kunnen verzekeren. In het kader van het maatregelenpakket goederenvervoer – daar kom ik zo meteen nog even op terug – kijken we natuurlijk niet alleen naar de Europese regelgeving, maar ook naar verdere afspraken met de sector. Daar zal ik zo meteen nog meer over zeggen.

**De voorzitter:**

De Staatssecretaris is nu bezig met het blokje goederenvervoer, trillingen en geluid. Straks komt nog het blokje Kamperlijn en het blokje diversen. Nog een vervolgvraag van de heer Sienot op dit punt? Of niet?

**De heer Sienot (D66):**

Ik zou zeggen: als een groot en sterk land als Duitsland voor 2020 gaat, dan ga ik ervan uit dat wij onder die vleugels lekker veel kabaal mee maken.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

We maken veel kabaal voor stillere treinen; dat is zeker waar. Maar ook voor een groot en sterk land als Duitsland geldt uiteindelijk dat het een Europese aanpak nodig heeft om dit te kunnen realiseren.

Voorzitter. Er zijn nog een aantal vragen gesteld over dezelfde regio, namelijk Rosmalen. Ik heb begrip voor het feit dat bewoners hinder ervaren en dan ook van de overheid verwachten dat er wat aan gebeurt. Ik denk dat we dat allemaal snappen. Er zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd om vast te stellen of de verhoging van het spoor tot meer hinder heeft geleid. Er was wat verwarring over de vraag of de bewijslast is omgedraaid, maar dat is niet zo. Bij drie woningen is mogelijk sprake van trillingen. Maatregelen daarvoor worden onderzocht.

Dan de vraag of de woningen in waarde zijn gedaald en de vraag naar het verschil tussen taxateurs. Een aantal bewoners heeft inderdaad recht op nadeelcompensatie. Dat traject loopt nog. Er is door een onafhankelijke commissie een beoordeling gedaan. Dat vind ik altijd belangrijk, want anders heb je de ene taxateur versus de andere taxateur en waar moet je je dan op baseren? Daarom is die onafhankelijke commissie ingesteld. Die is met het oordeel gekomen. Voor mij is dat oordeel dus ook leidend.

**De voorzitter:**

Daar is een vraag over van de heer Laçin.

**De heer Laçin (SP):**

Ter verduidelijking: met welk oordeel is die onafhankelijke commissie gekomen?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dat zal ik even checken. De heer Laçin zegt: het oordeel van de taxateurs is anders dan het oordeel van die onafhankelijke commissie. Zo had ik de vraag begrepen. Maar ik zal even kijken of er nog meer over te vertellen is dan het antwoord dat ik u zojuist heb gegeven.

**De heer Laçin (SP):**

Om het even te verduidelijken: ik kom nergens mee. Ik heb gewoon informatie waarin dat verschil staat. Een taxateur van Rijkswaterstaat taxeert € 385.000 en een WOZ-taxateur taxeert € 157.000 en vermeldt

daarbij expliciet: de waarde is verlaagd naar aanleiding van het metingenrapport van Peutz ten behoeve van de spoorkruising. Dat zijn gewoon de bevindingen. Daarom ben ik blij dat de Staatssecretaris zegt dat voor een aantal huizen nadeelcompensatie geldt. Ik ben benieuwd hoe dat wordt uitgevoerd en wat de onafhankelijke commissie heeft besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We komen daar zo meteen nog even precies op terug. Ik doelde uiteraard op de inbreng van de heer Laçin toen ik zei: waar hij mee kwam. Voorzitter. Dan meetdata over trillingen. Ik heb net al gezegd dat er geen landelijk meetnet is voor trillingsdata. Dit was een vraag van de heer Van Dijk. Op dit moment voert ProRail op de noordelijke A2-corridor een pilot uit waar langdurig metingen worden verricht. Naar aanleiding van die resultaten kijken we of het eventueel zinvol is om die monitor meer structureel uit te voeren. Dus dat onderzoeken we allemaal. De heer Siënot vroeg naar het risico op overlast bij de goederenroute West-Brabant en of we dat willen betrekken bij de evaluatie van het basisnet. We kijken inderdaad in het basisnet naar de veiligheidsrisico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor in Nederland. Wat ik belangrijk vind als we het over het basisnet hebben, is het volgende. We hebben in Nederland een absolute veiligheidsnorm en die handhaven we overal. Als je vervoer over het spoor wilt uitvoeren, dan gaat dat in de berekeningen altijd gepaard met een risico. Dat probeer je zo goed mogelijk te verdelen, zodat je zo min mogelijk mensen risico laat lopen. De routes om dat zo goed mogelijk te verdelen staan in het basisnet. We kijken in het basisnet dus naar de veiligheidsrisico's. In West-Brabant is dat in het verleden gebeurd en dat zal ook in de toekomst gebeuren. Ik werk met de sector aan een maatregelenpakket goederenvervoer. Dan gaan we ook in op de mogelijkheden voor het beperken van omgevingseffecten. Er komt ook nog een brief aan over het basisnet. Voorzitter. Er is een belangrijke vraag gesteld over de stijging van de gebruiksvergoeding in relatie tot de ambitie in het regeerakkoord om die juist naar beneden te brengen. Het zijn twee verschillende elementen, maar die moeten elkaar op een gegeven moment natuurlijk wel opheffen. De ene is een stijging, een jaarlijkse exercitie, gebaseerd op de consumentenprijsindex. Die is voor 2019 vastgesteld op 2,4%. Dat geldt voor het hele hoofdrailnet en voor alle spoorvervoerders. Tegelijkertijd ben ik met het spoorgoederenvervoer bezig om een maatregelenpakket op te stellen, het zogeheten masterplan. Een aantal van u heeft dat ook genoemd. Daarmee kom ik voor de zomer. Het doel daarvan is inderdaad om met alle plussen en minnen die boven de streep staan, onder de streep uit te komen tot de ambitie in het regeerakkoord, namelijk in de pas lopen. Met dat voorstel kom ik nu voor de zomer naar uw Kamer toe.

De **voorzitter**:

De heer Ziengs heeft daar een vraag over.

De heer **Ziengs** (VVD):

Even in algemene zin: ik heb een vraag gesteld over het opstellen van die goederentreinen et cetera. Valt dat daar ook onder of wordt dat apart beantwoord?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik wilde net doorgaan met de vragen van de heer Ziengs over de beprijzing en facilitering van de 740 metertreinen in het masterplan. Hij stelde inderdaad een vraag over de emplacementen. In december hebben we besloten om 150 miljoen extra beschikbaar te maken voor opstelreinen. We kijken ook naar de beprijzing en het faciliteren van 740 metertreinen in de context van het masterplan. Dat komt daar dus in terug. Ik werk met de sector aan een maatregelenpakket en dan kijken we

zowel naar fiscale stimulering als inframaatregelen. Die 740 metertreinen staan absoluut op het lijstje.

De heer Amhaouch had een vraag over het beter benutten van de Betuweroute. Wat gaan we hieraan doen? Volgens mij zijn we het allemaal met elkaar eens; daarom pel ik het even af. We willen graag meer van de weg af en meer over het spoor en het water. We willen dat zo veel mogelijk goederenvervoer per trein via de Betuweroute loopt. Met het serviceloket ProRail proberen we ook zo veel mogelijk gevaarlijke stoffen via de Betuweroute te sturen. In het maatregelenpakket goederenvervoer kijk ik ook naar mogelijkheden om die stimulans te verbeteren, onder andere via prijsprikkels. Dus ook dit element komt terug in de brief die u nog ontvangt over het goederenvervoer.

Voorzitter, dat waren de vragen die ik had genoteerd, maar misschien is er in het spervuur van vragen nog een blijven liggen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik kom toch even terug op het goederenvervoer en de Betuweroute. Het is een enorm dure lijn maar volgens mij wel heel functioneel, als die betrouwbaar is. Bij deze corridor zitten omwonenden ver af van de lijn, waardoor er minder trillingen zijn. We kunnen er ook de Brabantroute mee ontlasten. Mijn vraag gaat over het meer betrouwbaar maken van die lijn en over het concurrerend maken van de kosten. Hoe is dat vandaag de dag georganiseerd? Wie gaat daarover? Iedereen zit boven op het passagiersvervoer. Als er vandaag of morgen een storing is in Limburg of aan de andere kant in Amsterdam, dan krijgen miljoenen passagiers daar allemaal mee te maken. Bij het goederenvervoer gaat het vaak om een aantal vervoerders waar veel bedrijven achter zitten. Mijn punt is het volgende. Ik meen dat echt serieus. Is de Staatssecretaris in staat om het zowel op het ministerie als bij ProRail goed te organiseren en hier chefsache van te maken? Het kan niet zo zijn dat we een lijn van 5 miljard hebben en hele grote uitdagingen wat betreft vervoer en export, zeker in deze groeiende economie. Hoe gaat zij dat organiseren? Ik zou als Kamerlid ook graag willen zien hoe we erop performen. We hebben in een vorig AO gesproken over hoe we bij de KPI's van tijdig aankomen naar transitotijd gaan. Daar zie ik nog niks van terug. Dus de vraag is: hoe gaan we het organiseren en hoe gaan we erover rapporteren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is heel terecht. Het is juist dat als we met elkaar zeggen dat we meer via het spoor willen, we er ook voor moeten zorgen dat we dat goed organiseren. Als we meer goederen via het spoor willen vervoeren, dan betekent dat aan de ene kant dat we ervoor moeten zorgen dat de prikkels zo zijn dat de Betuweroute, die we hier speciaal voor hebben aangelegd, ook aantrekkelijk is om zo veel mogelijk te benutten. Aan de andere kant moeten we de constructie van het basisnet goed organiseren, bijvoorbeeld de risicoplafonds. We moeten zorgen dat we sturen op de Betuweroute, maar dat we ook robuuste afspraken hebben met de gemeenten. Als er wel treinen door gemeenten gaan, wat betekent dat dan? Wat is de overlast? Waar leggen we dan de plafonds? We moeten daar goed de regie op voeren. Er zijn twee tafels waaraan ik dat ook zelf doe. Ik ben al aangeschoven bij de spoorgoederentafel. Daar spreken we met elkaar hierover, dus met ProRail en de vervoerders. Aan de andere kant is er ook een tafel met bevoegde gezagen die allemaal aan die verschillende goederenlijnen liggen, waarbij we spreken over het basisnet. Maar de heer Amhaouch vraagt heel terecht aandacht voor de regie en voor de wens om het maximale hieruit te halen. In de brief over het masterplan goederenvervoer zal ik daar ook op terugkomen. Het is misschien ook goed om op basis van wat de heer Amhaouch vraagt nu expliciet nog even extra aandacht te besteden aan de governance, zodat het voor de Kamer inzichtelijk is hoe we dat hebben georganiseerd en hoe we ervoor

zorgen dat we, als er knelpunten zijn, tijdig een plek hebben waar we dat gecoördineerd met ProRail, de vervoerders en het Rijk kunnen bespreken en aanpakken. Ik zal het punt governance dus toevoegen aan de brief.

**De voorzitter:**

Dan vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Voorzitter. Ik kom op de Kamperlijn, tussen Zwolle en Kampen. Even ter introductie: ik denk dat wij allemaal op z'n minst een diepe zucht hebben geslaakt, om het maar even in CDA-taal uit te drukken, over het feit dat je een nieuwe lijn en een nieuw station aanlegt en vervolgens blijkt dat je door een fout in de constructie dat nieuwe station niet eens aan kunt doen. Hoe staat de reiziger dan in de kou? Ik denk dat we die diepe zucht allemaal flink hebben geslaakt. Het is nu zaak om dat gewoon op te lossen. Dat is primair aan ProRail en de provincie, maar het moet gewoon opgelost worden. De reiziger moet gewoon kunnen instappen op dat nieuwe station. Het is goed dat er meer dan 40 maatregelen zijn bekeken, maar het is belangrijk dat er nu een oplossing wordt gevonden en dat daarna bekeken wordt wie welk aandeel moet hebben in die oplossing. Dat is ook heel reëel en heel normaal, maar het moet eerst vooral snel worden opgelost. Ik heb geen formele rol in deze kwestie, omdat het aan die twee partijen is, maar ik vind natuurlijk dat die partijen echt met elkaar tot een oplossing moeten komen. Ik zet daar ook druk op. Ik dring er bij alle partijen op aan om in gesprek te gaan. Ik hoop heel erg dat de volgende persconferentie een gezamenlijke persconferentie is, waarin ze kunnen aankondigen wat de oplossing is en hoe dat nieuwe station snel in gebruik kan worden genomen door al die reizigers die er heel graag gebruik van willen maken. Misschien is dat een antwoord op de vragen van de heer Laçin.

**De voorzitter:**

Ik zie dat de heer Ziengs van de VVD daar een vraag over heeft.

**De heer Ziengs (VVD):**

Ik heb ook aangegeven dat collega Stieneke van der Graaf van de ChristenUnie en ik daar vragen over hebben gesteld. Ik was even benieuwd of de Staatssecretaris hier al op ingaat of dat we echt moeten wachten op een schriftelijke beantwoording.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik hoopte een aantal van die antwoorden al in deze beantwoording te kunnen geven, maar we zullen zorgen dat de meer gedetailleerde vragen ook snel beantwoord worden. Ik snap heel goed dat daar vragen over leven, en dat ook de heer Ziengs en mevrouw Van der Graaf die zucht hebben geslaakt toen ze dit dossier voorbij zagen komen. Er waren nog twee concrete vragen over hoe de mogelijke oplossingen voor het probleem scoren op kosten, tijd, haalbaarheid et cetera. Er zijn dus 42 ideeën ontwikkeld. Die variëren van aanpassingen van de dienstregeling en infrastructurele maatregelen tot innovatieve maatregelen. Het onderzoek naar deze varianten is openbaar. U kunt dus allemaal kijken wat die punten zijn en hoe die tegen elkaar worden afgewogen. De heer Amhaouch vroeg terecht: hoe gaat dat nou straks, als ProRail een zbo is? ProRail zal ook als zbo opdrachten voor decentrale overheden kunnen uitvoeren. Ik vind het van belang dat partijen hierbij ook echt goed samenwerken. Conform de motie van het lid Jetten bekijk ik ook verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders in ProRail als zbo. Dan kijk ik natuurlijk ook naar de relatie tussen decentrale overheden als opdrachtgever en ProRail.

**De voorzitter:**

Er is een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank voor de gedeeltelijke beantwoording. Wat mij nog zorgen baart, is dat het voor ProRail corebusiness is om dit soort rails en verbindingen aan te leggen. Ja, we moeten nu inderdaad kijken naar een oplossing hiervoor, maar wat gaat de Staatssecretaris doen om te voorkomen dat dit in de toekomst opnieuw voorkomt? Misschien is het al ergens voorgekomen waar we het nog niet geconstateerd hebben? Ik begrijp echt niet hoe ProRail ... Wie heeft hier zo zitten slapen dat dit zo kon gebeuren? Ik ken dit dossier vanuit mijn periode in de provincie. Dit loopt al jaren. Het is één groot debacle geweest. Dan is er eindelijk iemand die dit verliesgevende lijntje blijkbaar wil rijden, en dan gaat het op deze manier gruwelijk mis. Ik begrijp daar helemaal niets van.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik kan me de vragen van de PVV goed voorstellen. Ik denk dat er een analyse moet worden gemaakt van hoe het zo heeft kunnen mislopen. Alle partijen die erbij betrokken zijn zullen dat natuurlijk heel graag willen doen. Laten we kijken welke lessen daaruit te trekken zijn. Maar goed, het kan ook zo zijn dat iemand op enig moment gewoon een fout gemaakt heeft. Ik denk dat wij allen, zelfs al waren we niet direct betrokken bij dit dossier, de les geleerd hebben dat je heel erg goed moet kijken naar de ondergrond. Daar zullen alle partijen die gaan over het aanleggen van een nieuwe lijn extra scherp op zijn na dit verhaal. Maar die analyse moet natuurlijk wel gemaakt worden.

**De voorzitter:**

Toch is er nog een vervolgvraag.

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

Het is niet zozeer een vervolgvraag. De Staatssecretaris geeft aan dat er een analyse gemaakt moet worden. Kunnen we die analyse van de Staatssecretaris verwachten, of verwacht zij dat die gemaakt wordt bij de concessieverlening?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik heb formeel geen rol in dezen, maar er wordt een onderzoek gedaan. ProRail doet onafhankelijk onderzoek naar de feiten, nog even los van de schuldvraag of de vraag wie uiteindelijk welk aandeel moet hebben in de oplossing. De feiten moeten op dit punt eerst boven tafel komen. Wat is er geweest, en wanneer is waartoe besloten? ProRail voert dat onderzoek uit.

**De voorzitter:**

De heer Van Aalst gaat zijn tweede vervolgvraag gebruiken.

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

Ja, heel kort. Vindt de Staatssecretaris dat een heel goed idee? Die hele discussie over het zbo krijgen we op een later moment waarschijnlijk nog. Maar is het nu niet een beetje een geval van de slager die zijn eigen vlees gaat keuren?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik had mij nog iets zorgvuldiger uit moeten drukken. ProRail láát een onafhankelijk onderzoek uitvoeren. Aangezien ik dat misschien zorgvuldiger had kunnen formuleren in mijn eerste antwoord, wilt u dit misschien niet meerekenen als interruptie voor de heer Van Aalst.

**De voorzitter:**

Deze voorzitter is heel coulant vandaag. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Voorzitter. We komen nu aan het pièce de résistance, het blok overig. Daar zitten nog heel veel verschillende punten in die de leden hebben genoemd. Ik hoop dat we ze allemaal hebben weten te noteren. Anders hoor ik dat graag.

De heer Van Aalst vroeg wat er gebeurt als ProRail in 2018 qua impactvolle verstoringen precies op de norm zit. Hij zei: hoe zit het dan met die boeteprikkel? Met een voorwaardelijke boete stimuleer ik ProRail nou juist om dit jaar nog weer extra zijn best te doen. Ze doen al echt hun best; dat heeft u allemaal kunnen constateren. Maar die voorwaardelijke boete is een stimulans om het dit jaar wel te halen. De concessie bepaalt dat de voorwaardelijke boete niet verschuldigd is als ProRail na afloop van de hersteltermijn alsnog op of onder de afgesproken norm is gebracht. Daar houd ik mij aan. Dat zijn de afspraken. We kijken jaarlijks.

Dan was er een vraag van de heer Amhaouch over het winterweer. Ik zal er even mee wachten om die te beantwoorden tot hij terug is.

De heer Van Dijk vroeg in het kader van marktordening of we in het onderzoek over open toegang ook de kwaliteit, de sociale veiligheid en de ticketprijs voor de reiziger meenemen als gevolgen voor de Nederlandse spoorvervoerders. We doen inderdaad onderzoek naar zowel de kansen als de bedreigingen van open toegang, om alle effecten, zowel positief als negatief, gezamenlijk op tafel te hebben liggen. Ik denk dat dat een belangrijke basis is voor het voeren van een discussie in 2020. Iedereen zal daar zijn eigen weging aan geven, maar dan hebben we in ieder geval een gemeenschappelijke feitenbasis. Het hele pakket aan onderzoeken dat ik heb beschreven in de brief is er nou juist op gericht om die feitenbasis op orde te krijgen. Dus ja, dat nemen we mee.

De heer Ziengs zat aan de andere kant van het spectrum met zijn interruptie. Hij vroeg of ik een onderzoek ga doen naar de gevolgen van aanbesteden of onderhands gunnen in relatie tot het vierde Spoorwegpakket. Dat pakket geeft recht op toegang tot de infrastructuur, waardoor ook een vervoerder zonder concessie binnenlandse treinverbindingen kan aanbieden. Dat is wat het pakket doet, door strengere voorwaarden te stellen aan het onderhands gunnen van concessies per trein. Dat zijn gewoon de voorwaarden die nu voor de hele Europese markt zijn afgesproken. Het is uiteindelijk aan lidstaten om te bepalen of zij concessies per trein aanbesteden of onderhands gunnen, maar er zijn wel striktere voorwaarden aan gesteld. Dat is anders dan bij de vorige concessieverlening.

**De heer Ziengs (VVD):**

Ik wil 'm toch wat scherper. Volgens mij is in de voorlaatste periode een situatie ontstaan waarin toch de indruk werd gewekt dat het onderhands aanbesteden wat meer op de voorgrond zou komen. Volgens mij is de lijn van dit kabinet ook: aanbesteden, tenzij. Dat zou ik toch graag nog even specifiek bevestigd zien door de Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Volgens mij is de precieze tekst in het regeerakkoord dat we beide opties zullen bespreken. De Europese regelgeving geeft dus ook die twee opties. De voorwaarde voor het onderhands gunnen was vorige keer wel soepeler. Die is flink aangescherpt. Dat is ook wat de Europese regelgeving zegt. We laten een aantal onderzoeken uitvoeren. Op basis van die onderzoeken en een midterm review zal ik dit met u bespreken in 2020. Dan voeren we daarover de discussie, ook op basis van de resultaten van de afgelopen concessie. Lidstaten mogen zelf bepalen of ze de concessies

per trein aanbesteden of onderhands gunnen, maar daarnaast is er dus dat recht op toegang.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik begrijp het antwoord van de Staatssecretaris. Een vervolgvraag, gekoppeld aan deze vraag is die naar de midterm review. Misschien kwam dat niet goed naar voren in mijn bijdrage in de eerste termijn, maar die midterm review is volgens mij ergens in 2019–2020 gepland. Er komen zo veel onderwerpen op dat moment in één keer bij elkaar. Er zijn toch veel meer mogelijkheden om die deelonderwerpen alvast eerder aan de orde te laten komen in debatten, in plaats van dat we moeten wachten op die midterm review? Denk aan stations die nog in eigendom zijn van NS et cetera, of de vier regioliijnen zoals we binnen het regeerakkoord ook hebben aangegeven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Volgens mij hebben we eerder met elkaar de afspraak gemaakt om de midterm review, die we uitvoeren in 2019, te betrekken bij de discussie over de verdere spoorordering in 2020 en daarbij ook de positie van de stations te bekijken. Dat is natuurlijk ook een pakket dat heel erg met elkaar samenhangt.

Bij de decentralisatie van de vier lijnen ben ik al gestart met een quickscan, die onder meer moet aangeven of het product voor de reiziger verbetert en of de overheid de lijn daar wil overnemen. Die quickscan gaat ook antwoord geven wat een logisch moment is. Dat hoeft inderdaad niet per se alleen dat moment te zijn. Het komt uit de quickscan wat een logisch moment daarvoor zou zijn. Dus ik kan er ook niet op vooruitlopen of het een ander moment is. Dat komt er allemaal uit, maar het is niet een-op-een gekoppeld aan de midterm review van het hoofdrailnet. Het hangt gewoon samen met de andere punten die uit die quickscan komen. Dat wordt dus onderzocht.

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

Ik kom toch even in een gekke positie dat ik het regeerakkoord ga verdedigen. Dat zal ik niet helemaal doen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat mag altijd, hoor!

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

Als ik het goed heb gelezen, is het sowieso aanbesteden, maar dit gaat ook even heel precies over het mogelijk aanbesteden van het hoofdrailnet. Daarvan heb ik al gezegd dat ik daar geen voorstander van ben. Er staat inderdaad «het onderzoeken of dat mogelijk is met voor- en nadelen», maar het is niet de weg alleen maar vooruit. Begrijp ik de Staatssecretaris zo goed?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Ik ben altijd heel blij als de heer Van Dijk het regeerakkoord wil verdedigen. Het is ook een ontzettend goed akkoord, dus ik ben blij dat hij dat nog eens benadrukt. Wat in het regeerakkoord staat, is dat de optie voor marktopening wordt opengehouden. Dat is precies de discussie die we met elkaar gaan voeren, dus zorgen dat die gemeenschappelijke feitenbasis er ligt en dat de evaluatie van de eerste helft van de lopende concessie er ook is. Dan hebben we, denk ik, alle gegevens op tafel om die discussie goed met elkaar te kunnen voeren. En ook over de positie van de stations zorgen we dat de onderzoeken er zijn.



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

Het ging echt alleen over dit onderdeel van het regeerakkoord. Nee, dat is flauw. Dat is inderdaad precies hoe ik het ook heb gelezen. Dus dan kan altijd de afweging zijn, inderdaad voor de reiziger, voor de medewerkers, voor de kwaliteit, dat het antwoord ook nee kan zijn. Maar dat debat voeren we dan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Precies, dat debat voeren wij op basis van al die onderzoeken die u nog tegemoet gaat zien.

Er zijn een paar vragen gesteld door de heer Van Aalst die betrekking hebben op investeringsbeslissingen. Dat was eigenlijk het punt waarom ik zei dat een aantal vragen betrekking hadden op zaken die nog niet in een brief aan de Kamer waren gestuurd. Dus ik zou de heer Van Aalst willen vragen of hij het goed vindt dat we die punten met elkaar bespreken bij het AO MIRT, waarin we echt de hele investeringsagenda weer met elkaar doornemen.

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

Als de Staatssecretaris doelt op de echt specifieke gevallen als Amsterdam en Utrecht, dan begrijp ik dat. Is ze wel bereid om dat overzicht met al die knelpunten en de mogelijke ideeën te geven en zou dat al wel een kijkje in de keuken kunnen zijn?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik had inderdaad in mijn eigen aantekeningen gezet: we hebben de NMCA. Daarin staat een heel aantal van de knelpunten. De heer Sienot heeft nog gevraagd om een overzicht van de regionale knelpunten. Die analyse wordt ook uitgevoerd. En natuurlijk krijgt u ook voor het AO altijd weer een brief van ons met de stand van zaken, waarin we op een aantal punten ingaan. Dus ik hoop dat dat voldoende basis zal zijn om in het AO MIRT met elkaar de discussie te voeren. Niet alle knelpunten zullen al in kaart zijn gebracht voor de zomer. Sommige onderzoeken lopen nog door. De analyse van de heer Sienot bijvoorbeeld zal volgens mij ergens na de zomer gereed zijn.

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

Voor zover ik mij kan herinneren, is de NMCA leidend. Als de NMCA leidend is voor de knelpunten zal, gezien het budget, volgens mij nu het lijstje beperkt zijn. Dan zou er nu een overzicht moeten zijn met de knelpunten volgens de NMCA waaraan we nu gehoor zouden kunnen geven. Ik ben wel nieuwsgierig hoe die knelpunten eruitzien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De NMCA is openbaar. Daar staan die knelpunten ook in. Dus als dat het lijstje is dat de heer Van Aalst bedoelt ... In de MIRT-brief kunnen we daar ook nog iets meer over zeggen om het nog makkelijker te maken. Dan had mijnheer Ziengs ook over marktordening nog de vraag of we inzicht kunnen geven in de winst- en verliescijfers van concessies. Dan refereert hij aan de regionale concessies. Daar gaan de regionale overheden over, de regionale vervoerders. Het is dus niet zo aan ons om dat soort cijfers openbaar te maken. Daarvoor zou de heer Ziengs helaas moeten aankloppen bij die regionale concessies. Het zou een marktverstoring effect kunnen hebben als we dat op deze manier openbaar zouden maken; het is niet aan ons.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik stelde die vraag even heel snel, omdat ik in de laatste tien seconden van mijn spreektijd zat. Dus het is een goede gelegenheid om die nog even wat nader te specificeren. Ik heb allereerst natuurlijk even melding

gemaakt van het feit dat ik in een vorig overleg inderdaad gevraagd heb om die gescheiden boekhouding. Dat was de vraag waar ik mee begon. En vervolgens koppelde ik dat ook nog even aan de aparte lijnen. Het ging me inderdaad met name om de lijnen bij de Nederlandse Spoorwegen. Het ging me erom dat je weet waar het verdienmodel zit en dat dat misschien ook wel weer terugkomt in een bepaalde rapportage. Maar ik zou me zo kunnen voorstellen dat als je een tankstation hebt waar je benzine verkoopt, het werkelijke verdienmodel dan eigenlijk zit in de broodjes en alles wat eromheen verkocht wordt, niet in de benzine. Dat probeer ik ook duidelijk te maken bij de Nederlandse Spoorwegen: waar haal je je geld nou vandaan? Als ik 50 minuten moet wachten op een station, dan koop ik gauw iets in de kiosk en sla ik de lunch thuis over. Dat is een mooi verdienmodel, zeg ik altijd. Dus je moet even kijken hoe dat soort dingen gaat schuren. Ik ben er erg benieuwd naar hoe dat dan zit en hoe je uiteindelijk ook het verschil kunt maken wat nou winst draait en wat verlies, en wat je inderdaad met aanbesteding juist beter zou kunnen krijgen.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Nu snap ik inderdaad ook beter de insteek van de vraag van de heer Ziengs. Naar aanleiding van de motie-Ziengs komt er een ACM-quickscan over de spoormarkt en is de oplevering begin 2019. Dan kom ik in het voorjaar van 2019 ook met de toegezegde brief over het toezicht. De gescheiden boekhouding kunnen we daarin ook meenemen. Ik weet dat er eerder ook wel eens een onderzoek is geweest naar kruissubsidiëring, juist vanuit de verkoop van de koffie en de broodjes. Wellicht kunnen we de resultaten van dat onderzoek weer eens naar boven halen en die meenemen in de brief aan de Kamer over dit onderwerp, want ik snap waar de vraag van de heer Ziengs vandaan komt.

**De voorzitter:**

Daar is toch nog een vervolgvraag over.

**De heer Ziengs (VVD):**

Heel kort. Ik dacht in de beantwoording destijds van het toen gehouden debat een snellere termijn meegekregen te hebben, maar wellicht is daar nu wat vertraging ontstaan. Of ik heb het niet goed begrepen, of ik lees het niet goed.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dit is wat de ACM ons heeft toegezegd. Zij moeten het uitvoeren, dus dit is de planning die de ACM op dit punt heeft afgegeven. Dat is ook het enige waar ik de heer Ziengs blij mee kan maken, helaas.

**De voorzitter:**

Dan vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

De heer Ziengs had ook nog een vraag over de toekomstige concessie op de HSL. Ook dat zullen we op datzelfde moment bespreken als al die andere punten, want het maakt nu natuurlijk ook onderdeel uit van de hoofdrailnetconcessie.

Er was een vraag van de heer Laçin en mevrouw Kröger over de roodsein-passages. De ILT houdt dat goed in de gaten, maar ik snap het punt. De ILT legt ook de link tussen het wisselen van vervoerder en de toename van de STS-passages. Met alle respect voor de verantwoordelijkheden die ook moeten blijven liggen waar ze liggen, zal ik dat punt uit de conclusies in ieder geval met de provinciale bestuurders bespreken en kijken wat eraan te doen is, want de ILT houdt al verscherpt toezicht op spoorwegondernemingen die bij een concessiewijziging de exploitatie overnemen. Maar we

zien nu toch deze STS-passages en dat willen we allemaal zo min mogelijk. Dus ik stel voor dat met de provinciale bestuurders te bespreken.

**De voorzitter:**

Daarover is nog een vraag van mijnheer Laçin, zag ik net wat eerder dan mevrouw Kröger.

**De heer Laçin (SP):**

Heb ik goed begrepen dat dit het antwoord was? Dan ga ik mijn vraag inderdaad stellen. Ik heb ook gelezen dat de ILT het goed in de gaten houdt. Goed dat de Staatssecretaris ook met het provinciale bestuur in gesprek gaat, maar dat is wat mij betreft echt onvoldoende, wat dit punt betreft. Er wordt acht keer door rood sein gereden. Rood sein wordt genegeerd. Dat kan heel gevaarlijke en onplezierige gevolgen hebben. Juist het provinciale bestuur waar de Staatssecretaris mee in gesprek gaat, zegt: niks aan de hand, geen onveilige situatie. Dat verbaast mij enorm. Maar het maakt mij ook gewoon boos. Als wij straks buiten door rood licht rijden, kan dat hele grote gevolgen hebben. Dus mijn vraag aan de Staatssecretaris is: kan zij meer doen dan alleen maar met het provinciale bestuur in gesprek gaan? Want juist dat provinciale bestuur ziet het probleem niet.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Als we het hebben over de routehandhaving en dergelijke, dus over de formele routes, dan moeten we ook de formele bevoegdheidsverdeling aanhouden. Dan is dit aan de ILT en de ILT is onafhankelijk. Dan kan ik dus niet veel meer. Wat ik wel de heer Laçin toezeg, is dat ik wil bespreken met de concessiehouders of zij dit punt ook zien en hoe we er met elkaar voor kunnen zorgen dat we bij een wisseling van concessie de voorwaarden zo maken dat we deze risico's proberen te verminderen. Dus het gesprek daarover ga ik graag aan. De formele bevoegdheid om te besluiten wat passende maatregelen zijn, is aan de ILT.

**De heer Laçin (SP):**

Dat de formele bevoegdheid bij de provincies ligt, weten we. Het is goed dat de Staatssecretaris in gesprek gaat. De Staatssecretaris snijdt een belangrijk onderwerp aan: de voorwaarden bij de concessies. Daar hebben wij al vaker aandacht voor gevraagd, met GroenLinks en met de Partij van de Arbeid. Er moeten scherpere voorwaarden aan gesteld worden. Ik noemde bijvoorbeeld net in mijn bijdrage dat Keolis een machinist in drie maanden opleidt en de NS daar een jaar over doet. De machinisten van Keolis doen heel eentonig werk, met continu hetzelfde traject, wat zorgt voor vermindering van alertheid. Hoe kunnen we dat nou scherper stellen? En hoe kunnen we de provincies duidelijk maken dat dit gewoon onderdeel van de concessie moet worden, zodat die veiligheid, waar de Staatssecretaris ook over gaat, niet in het geding komt?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Het is altijd aantrekkelijk om aan de ene kant te decentraliseren en om aan de andere kant de nationale Staatssecretaris voor alles verantwoordelijk te houden. Sommige partijen willen dat niet, maar als we die keuze eenmaal hebben gemaakt, dan moeten we ook accepteren dat we sommige dingen niet meer vanuit hier, langs de formele weg, kunnen regelen. Dus dat betekent ook dat ik bepaalde dingen niet kan doen. De ILT ziet toe op de veiligheid. Dat is een tweede lijn. De ILT heeft daarvoor formele bevoegdheden en is ook degene die die bevoegdheden uitoefent. Ze heeft bijvoorbeeld ook dat verscherpte toezicht ingesteld bij de concessiewisseling. Ik ben blij dat de heer Laçin dat ook erkent. Dat hoor ik ook, maar

dan hoop ik ook dat hij erkent dat ik bepaalde dingen wel kan doen en bepaalde dingen niet kan doen. Deze discussie hebben we het vorige debat ook gehad. Als hij zorgen heeft over de manier waarop een decentrale concessie wordt uitgegeven, dan is de discussie in de regio over de concessieverlening de plek waar hij dat moet aankaarten.

De heer **Laçin** (SP):

Zeker. Dat zal ik ook blijven doen. Wat ik probeer te benadrukken, is het volgende. Dat de Staatssecretaris wijst naar de ILT en naar de provincie als bevoegd gezag, begrijp ik. Alleen juist daar, nogmaals, zit het probleem dat onveiligheid kan veroorzaken. De ILT stelt dat dit niet ongebruikelijk is. Dan gaan bij mij echt de alarmbellen af. Als de ILT zegt dat het negeren van een rood sein niet ongebruikelijk is en normaal is bij concessieovergangen, als de provincie zegt dat er geen onveilige situaties zijn, dan is dat denk ik het moment dat de Staatssecretaris haar bevoegdheid voor de veiligheid van reizigers in moet zetten om scherpere afspraken te maken en partijen te dwingen om daar beter op te gaan letten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We moeten soms ook wel voorzichtig zijn in onze formuleringen. Of het normaal is of bekend is, zijn wel twee verschillende dingen. Het is bekend dat het kan leiden tot een groter aantal roodseinpassages. Daarom houdt de ILT ook verscherpt toezicht. Dus vanuit het feit dat zij het probleem kennen, houden ze verscherpt toezicht. Dat is een actie die de ILT, die daarvoor verantwoordelijk is, heeft ingezet. Daarnaast ben ik blij dat ook de heer Laçin erkent dat als hij van mening is dat via de wijze waarop de concessie in de regio is verleend een oplossing zou kunnen worden gevonden, de regio ook de plek is om dat te bespreken. Wat ik wel heb gezegd, is dat ik de link zie die de ILT legt. Ik ben ook bereid om het met de provincie te bespreken: «Hebben jullie dit ook gezien? De ILT houdt verscherpt toezicht. Wat zijn jullie eigen opvattingen daarover?»

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Zo enthousiast als ik werd door alles over internationaal spoor, zo onenthousiast word ik over de decentralisatie en de rol die de Staatssecretaris hier voor zichzelf ziet. We hebben het hier over veiligheid op het spoor. We hebben het in het vorige AO ook uitgebreid hierover gehad. Het kan toch niet zo zijn dat er in de aanbestedingen geconcurrereerd wordt op zaken die zo cruciaal zijn? Toen ging het over sociale veiligheid. Nu hebben we het over veiligheid, over door een rood sein rijden. Als er wordt gesuggereerd dat bepaalde vervoerders hun machinisten minder goed opleiden, dan is het toch aan de Staatssecretaris als eindverantwoordelijke voor het hele spoorbestel om te zorgen dat er in de afspraken rond aanbestedingen ook harde afspraken zijn over het opleidingsniveau waar machinisten aan moeten voldoen? Het kan toch niet zo zijn dat er geconcurrereerd wordt op opleiding om de kosten te drukken en vervolgens mensen gevaar lopen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ben bang dat ik zal moeten leven met de constatering dat mevrouw Kröger niet overal even enthousiast over is. Zij trekt een-op-een conclusies die ik niet overal kan volgen. Deze lijnen zijn gedecentraliseerd. De conclusie dat het een-op-een ligt aan de opleidingsduur, trek ik niet zomaar. Mevrouw Kröger wel. Als zij van mening is dat daar het knelpunt ligt, is dat ook iets om in de regio met de daar verantwoordelijke concessieverlener en de vervoerder te bespreken. Overigens moeten de vervoerders richting de ILT wel bewijzen dat ze aan de veiligheidseisen voldoen. Daar toetst de ILT op. De ILT houdt ook verscherpt toezicht bij zo'n wisseling, omdat bekend is dat het dan weleens vaker kan

voorkomen. Dus de ILT neemt haar verantwoordelijkheid daarin, langs de verantwoordelijkheidsverdeling tussen nationaal en regionaal die we hebben afgesproken. Maar als mevrouw Kröger tegen mij zegt «u moet als Staatssecretaris gaan bepalen hoe lang een decentrale vervoerder zijn mensen moet opleiden», dan vind ik dat we daar echt de grens over gaan van de afspraken die we hebben gemaakt over decentralisatie. Dan is het echt een afspraak die regionaal besproken moet worden, als de regionale overheid of de regionale vertegenwoordiger van de partij van mevrouw Kröger vindt dat daar zo gedetailleerd op gestuurd moet worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij gaat het erom dat je als rijksoverheid de randvoorwaarden schept rond veiligheid. In het vorige debat ging het over sociale veiligheid. Nu gaat het over de roodseinp passages. Ik zou heel graag zien dat de Staatssecretaris, net zoals ze in het vorige debat heeft toegezegd dat ze met de vervoersregio's om de tafel gaat om te kijken wat er mogelijk is, dat op dit punt ook doet. De ILT houdt toezicht. Dat is per definitie achteraf. Het gaat hier om bronaanpak. Kunnen we ervoor zorgen dat machinisten bij aanbesteding gewoon op niveau zijn en op niveau dus ook presteren? Kan op z'n minst onderzocht worden of deze acht incidenten komen door het opleidingsniveau van die machinisten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nu doet mevrouw Kröger alsof er überhaupt helemaal niets geregeld is. Er zijn gewoon minimale eisen waar iedereen aan moet voldoen. Die liggen vast in Europese regelgeving. Sommige partijen gaan daar bovenuit. Dat mag. Die minimale eisen zijn natuurlijk onderbouwd door wat minimaal nodig is om veilig te kunnen rijden. De vervoerders moeten richting de ILT bewijzen dat ze aan die minimumveiligheidseisen voldoen. Mevrouw Kröger gaat holderdebolder door van: vervoerder A leidt niet even lang op als vervoerder B en dus ligt het aan het opleidingsniveau dat er STS-passages zijn en is het niet veilig. Ik vind echt dat ze een veel te grote broek aantrekt, dat we dat zo ook niet moeten doen. De minimum-eisen zijn geregeld in wet- en regelgeving. De ILT ziet daarop toe. De ILT heeft geanalyseerd dat er bij wijzigingen extra risico is en houdt daarom verscherpt toezicht. Als mevrouw Kröger verder wil gaan, heel gedetailleerd zou willen sturen op hoeveel maanden je moet opleiden, dan, nogmaals, moet die discussie in de regio gevoerd worden met de regionale concessieverlener.

De **voorzitter**:

U heeft nog een halve interruptie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik was van plan om die te gebruiken voor de btw.

De **voorzitter**:

Keuzes maken, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik bewaar 'm dan even voor de btw.

De **voorzitter**:

Goed. Dan vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Hartelijk dank, voorzitter. Er was nog een vraag van de heer Van Aalst: welke mogelijkheden heeft u om btw-effecten voor de omvorming van ProRail te mitigeren? Volgens mij is de basislijn helder. De kosten moeten niet bij de vervoerder en de reiziger terechtkomen. In de uitwerking, in de

brief die daarover komt, zal ik nader ingaan op welke mogelijkheden we daarvoor zien.

Hoe staat het met het KiM-onderzoek naar de btw-verhoging van 6% naar 9% in het ov? Ik heb gezegd dat ik bereid ben om te kijken wat de totale ontwikkeling van de reizigersstromen is. Het KiM kijkt naar het effect van de btw-verhoging op het openbaar vervoer. We hopen de uitkomsten van dat onderzoek rond de zomer aan de Kamer te kunnen sturen. Maar ik hecht eraan te benadrukken wat ook een aantal van de woordvoerders heeft gezegd. In het regeerakkoord staat dat het belastingstelsel wordt hervormd. Die hervorming moet leiden tot een lastenverlaging voor de burger. Dat is waar die hervorming op gestoeld is. Als je lastenverlaging geeft, moet dat geld ook ergens vandaan komen. Als overheid hebben we namelijk zelf geen geld. We hebben alleen belastinggeld. Die stijging van de btw van 6% naar 9% hoort gewoon in dat pakket en moet dus ook als onderdeel van het pakket gezien worden.

Dan is de vraag: gaan de tarieven van de NS met 3% omhoog? De NS kan ertoe besluiten om de tarieven met een lager percentage te laten stijgen. De NS informeert mij naar verwachting medio september over de tarieven 2019.

Dan heeft de heer Sienot mij een plan aangeboden voor het aantrekken van personeel voor het spoor, met de vraag of ik hiernaar wil kijken en wil aangeven wat ik ermee doe. Het behouden van voldoende personeel in de spoorsector is natuurlijk van groot belang. Ik herken ook grotendeels de problematiek die geschetst wordt. Veel van de concreet voorgestelde acties liggen op het terrein van mijn collega's van de Ministeries OCW, SZW en JenV, maar samen met ProRail werken we ook aan het programma Toekomstbestendig werken aan het spoor om het werk aantrekkelijker te maken. Ik ben graag bereid schriftelijk op het plan te reageren.

**De voorzitter:**

Dan is het woord aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Dat btw-punt ging opeens wat snel voorbij. Ik begrijp dat er een analyse van het KiM komt van de impact van 6% naar 9% op reizigersstromen. Daar zien we echt naar uit, want daar maken we ons veel zorgen over. Ik wil heel graag een reactie van de Staatssecretaris op hoe die actie van 6% naar 9% op treinkaartjes zich verhoudt tot de Nederlandse inzet om Europees het btw-tarief te verlagen en de mogelijkheid een nultarief te krijgen. Ik lees in het BNC-fiche dat dat de Nederlandse inzet is. Hoe verhouden deze twee zaken zich tot elkaar en kan het meegenomen worden in de analyse?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Het voorstel van mevrouw Bulc gaan we bestuderen. We zullen de effecten voor Nederland bekijken. De verhoging van 6% naar 9% btw is onderdeel van het totale pakket dat leidt tot een stevige lastenverlichting voor de Nederlandse burger, die bij de belastingherziening in het regeerakkoord is afgesproken.

**De voorzitter:**

Er komt ook nog een tweede termijn.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ik kan me vanuit de positie van mevrouw Kröger voorstellen dat ze er één element uitpikt, maar het hele verhaal is natuurlijk dat het bij een belastingherziening op een aantal plekken beter wordt en op een aantal plekken minder. Het is dan mooi om te kijken wat er onder de streep staat.

Dat is natuurlijk waar wij bij het opstellen van het regeerakkoord op gestuurd hebben en dat is een forse lastenverlichting.

Voorzitter. Sociale veiligheid. De PVV vroeg wanneer de sms-app om overlast in de trein te melden gereed is. Ik meld voor het zomerreces de stand van zaken aan de Kamer. We verkennen de mogelijkheden met de vervoerders. Ook JenV is daar uiteraard bij betrokken.

Dan was er ook een vraag over stationsverboden. Ik zou de heer Van Aalst willen voorstellen dat wij in de brief over sociale veiligheid ook ingaan op de stationsverboden.

Dan zei mijnheer Van Dijk nog dat de NS € 0,50 wil vragen voor het opladen van een ov-chipkaart bij de balie. Dit is voor ouderen en anderen moeilijk. Wat vinden we daarvan? De NS heeft dit voornemen in augustus 2017 voor advies voorgelegd aan het Locov en naar aanleiding van dat advies het voornemen ook deels aangepast. Voor de groep waarvoor het gebruik van zo'n ov-chipkaart niet eenvoudig is, zoals rolstoelgebruikers, mensen met een visuele of mentale handicap en 75-plussers, maakt de NS alsnog een uitzondering. Zij kunnen kosteloos het saldo aan de balie opladen. Ik ben blij met deze uitzondering voor deze mensen.

Utrecht CS, daarvan hebben we gezegd: dat komt bij het AO MIRT. Het overzicht van de knelpunten komt ook bij het AO MIRT.

Dan had ik nog de vragen van de heer Amhaouch over het winterweer. Daar zou ik even op terugkomen. De afgelopen winter is de landelijke uitgedunde dienstregeling, de LUD, drie keer ingezet. Die LUD is ontwikkeld om juist bij extreem weer alle grote steden, ook in de regio's, bereikbaar te houden. Dus de LUD is er eigenlijk om de reizigers zo veel mogelijk de zekerheid te geven dat ze thuis kunnen komen. Bij de start van het winterweerprogramma zijn ook andere opties dan de LUD overwogen. Die zijn naar aanleiding van de motie-Amhaouch door de NS en ProRail opnieuw bekeken in de winterevaluatie. We hebben wel gezegd dat het goed zou zijn om dat ook weer opnieuw met de reizigersorganisaties te bespreken. De vraag van de heer Amhaouch – weet je zeker dat je van ene naar de andere kant van Nederland kunt komen en is dat ook bij die LUD voldoende geregeld? – begrijpen we natuurlijk.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We hebben allemaal geconstateerd, zeker op die 10, 11 december, maar ook voorgaande keren, dat het dus niet functioneert zoals het moet functioneren. Ik zou graag het doel voorop, de reizigers voorop willen stellen. Er komen heel veel mensen vanuit het oosten en het zuiden van het land naar de Randstad. Focus op de belangrijkste knooppunten. En of dat nu binnen de LUD past of niet: stel eerst het doel voorop, wat moeten we doen, breng focus aan. Misschien moeten we de LUD dan wel aanpassen. Ik zou het waarderen als de Staatssecretaris dat inderdaad nog een keer bespreekt, zowel met NS en ProRail als met de reizigersorganisaties.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Misschien is het goed dat we in de brief die voor de zomer komt, ingaan op welke verschillende opties je zou kunnen onderzoeken en wat de voordelen en nadelen daarvan zijn. Die hele landelijke uitgedunde dienstregeling is natuurlijk ooit ontworpen om precies dit te doen. Als je kijkt naar verder uitdunnen, pendels of niet stoppen op tussengelegen stations, is het goed om de voor- en de nadelen daarvan even op een rijtje zetten. Het zou dus ook goed zijn als de reizigersorganisaties dan ook nog een keer kijken of zij de voor- en de nadelen ook op deze manier inschatten.

De **voorzitter**:

Er is toch nog een vervolgvraag. De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Het is geen vervolgvraag, maar ik heb volgens mij nog één interruptie. Die gaat over een stuk dat ik denk ik een beetje gemist heb. De Minister heeft het gehad over internationale treinen. We hebben dat debat bij luchtvaart gehad met Minister van Nieuwenhuizen, maar hier gaan we echt over spoor. Ik zou graag willen zien dat we wat groter denken als wij echt die transitie willen maken. Ik noem nog een keer de vluchten naar Londen en Parijs. Als we dit in het mobiliteitsvraagstuk zouden opnemen, ziet de Staatssecretaris dan mogelijkheden om dat goed te onderzoeken? Ziet de Staatssecretaris ook mogelijkheden voor KLM om in de toekomst de vluchten en trein te doen, zoals vandaag de dag Arriva de bus en de trein doet? Zien we dan blauwwitte treinen naar Londen en Parijs gaan? Ik zou dat stuk serieus onderzocht willen hebben, want het maatschappelijk debat vraagt erom. Het is iets wat we niet morgen opgelost hebben. Het is niet één treintje erbij. Het zijn er 20, 24, misschien wel meer. Laten we een aantal kritische verbindingen onderzoeken op kosten, op uitvoering en op tijd. Zou de Staatssecretaris daar een verdiepingsonderzoek op willen opstarten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Wat de heer Amhaouch inderdaad misschien gemist heeft, is dat ik uiteenzette dat ik zie dat er heel veel ideeën zijn, dat er heel veel energie zit op dit onderwerp en dat we volgens mij allemaal dezelfde richting op willen en de mogelijkheden in kaart moeten brengen. Dat is ook precies waar de brief over gaat. Daarin zullen we ook recht proberen te doen aan de vraag die de heer Amhaouch nu stelt. Met name dat hij eigenlijk vraagt: welke mogelijkheden zijn er voor nieuwe toetreders om internationale lijnen mogelijk te maken? Dat kunnen we opnemen in de brief. Daar is ook Europese regelgeving voor, maar daar kunnen we in de brief ook wat over zeggen. Of dat al in de mate van detail zal zijn zoals de heer Amhaouch nu schetst, kan ik nog niet helemaal inschatten, maar dan kunnen we de vraag misschien verder specificeren naar wat we dan nog nader onderzocht zouden willen hebben op basis van wat we in de brief aan u kunnen aangeven.

Voorzitter, als het goed is heb ik daarmee de vragen beantwoord.

De **voorzitter**:

Bijna, denk ik, want ik kijk even naar de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. We wachten de reactie van de Staatssecretaris in de eerste brief graag af, maar we willen duidelijk onderscheid maken tussen de kortetermijnoplossing, waar we het hebben over één of twee treinen erbij, of het grote maatschappelijke vraagstuk dat we hebben, dat we eigenlijk een doorbraak willen realiseren, zowel in het mobiliteitsvraagstuk als met de transporteurs.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is absoluut mijn intentie om in de brief in te gaan op dat onderscheid tussen wat we op de korte termijn kunnen doen en de langetermijnontwikkelingen, waar we in de samenwerking met de buurlanden de stappen misschien niet morgen gezet hebben, maar wel een agenda neerzetten waar we met hen of ook in Europa aan willen werken.

De **voorzitter**:

Er staat nog een vraag open van de heer Laçin over Rosmalen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is waar. Ik stel de heer Laçin voor om die vraag schriftelijk te beantwoorden, zodat we de antwoorden precies en zorgvuldig kunnen geven.



De **voorzitter**:

Dan noteren wij deze toezegging. De heer Ziengs heeft ook nog een vraag.

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij staat er nog een vraag van mij open. In algemene zin is daar wel een antwoord op gegeven, maar ik heb specifiek het volgende gevraagd. Als een provincie vraagt om snelle toewijzing van de decentrale lijn, oftewel een eerdere toewijzing dan nu voorzien in de planningsbrief, is dat dan mogelijk? Dat vind ik wel van belang.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Volgens mij had ik die vraag wel beantwoord, want ik had gezegd dat we de scan doen. Het hangt ook van de regio af: welke regio's willen wel en niet? Dit is niet een-op-een gekoppeld aan de herziening in 2020. Dat is het antwoord dat ik de heer Ziengs heb gegeven.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dan heb ik het anders geïnterpreteerd. Dank.

De **voorzitter**:

Ik heb een tweede termijn voor u in petto. Of zijn er nog openstaande vragen? Mevrouw Kröger?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb het antwoord gemist op de vraag over boekingssystemen en de eerdere toezegging van de Minister over het aan de kaak stellen hiervan in Brussel.

De **voorzitter**:

Die vraag heeft ze echt beantwoord. Ik wil dan maar gewoon beginnen aan de tweede termijn. Mevrouw Kröger stelt er dan vast nog een verhelderende vraag over, waardoor het onderwerp misschien weer even voorbijkomt.

Ik geef graag het woord aan de heer Laçin voor zijn twee minuten in tweede termijn.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris van IenW, en ook de Staatssecretaris van JenV die er niet meer is, voor de beantwoording. Ik heb een aantal punten.

Twee punten stemmen mij tevreden. Het eerste is de inzet van de Staatssecretaris om druk te zetten op de Kamperlijn, zodat daar snel een oplossing komt. Daar zijn wij ook voorstander van.

Dan de internationale treinen en de treinverbindingen. Het is ontzettend belangrijk dat we daarop inzetten en dat we daar druk achter zetten, omdat het ook een ander dossier raakt, namelijk de luchtvaart. Daar zijn de grenzen bereikt of eigenlijk al gepasseerd. Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat ze gesprekken voert met collega's uit Duitsland en België over de lijn naar Berlijn en de IC Brussel. Ik hoop toch dat de Staatssecretaris iets meer doet dan alleen gesprekken voeren. Ik begrijp dat Duitsland bijvoorbeeld kleine investeringen wil doen, waarmee de versnelling die wij voor ogen hebben niet mogelijk is. Wel zijn we heel blij met die ene trein die ze voor ogen heeft als pijler. We hopen ook dat de Staatssecretaris ons op korte termijn kan informeren.

De Staatssecretaris van JenV is al weg, maar het dossier inzake Eurostar toont volgens mij nogmaals aan dat bureaucratie eigenlijk in de weg staat en dat er veel meer mogelijk is dan nu blijkt. Daar blijven we bij. Ik ben blij met de letter of intent die in de zomer komt en het tijdspad dat uiteen wordt gezet, zodat we daar scherp op kunnen blijven.

Met twee punten ben ik niet blij, helemaal niet zelfs. De eerste is de btw-verhoging. Het KiM-onderzoek komt in de zomer, maar over het hele verhaal over lastenverlaging als totaalpakket kan ik niets anders bedenken dan dat ik het echt onzin vind. Het verhogen van de prijs van treintickets kan er gewoon een-op-een toe leiden dat mensen de trein gaan mijden en vervolgens bijvoorbeeld in de auto stappen. Dat heb ik dan gezegd. Ik verwacht hier op zich niet veel verandering in, maar ik wacht het KiM-rapport af.

Tot slot het rode sein, Keolis en de rol die de staatssecretaris voor zichzelf ziet. Die is wat mij betreft ver ondermaats. Het gaat om de veiligheid, het gaat om verschillen in opleidingen van machinisten, het gaat om eentonige trajecten en het gaat om een rood sein dat acht keer is genegeerd. De Staatssecretaris zegt eigenlijk niets anders dan: de ILT en de provincie moeten het maar oplossen; voor de rest doe ik niets. Daarom vraag ik bij dezen een VAO aan, voorzitter.

**De voorzitter:**

Helder, dank u wel. Dan gaan we door met de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de beantwoording. Ik ben blij met de beantwoording over de Kamperlijn en dat er nu een onderzoek komt. Dat vind ik mooi, maar dat is voor de toekomst. Daar kunnen we van leren. We kunnen kijken wat daar mis is gegaan. Los van dat onderzoek wil ik de Staatssecretaris toch oproepen om haar verantwoordelijkheid te nemen en ProRail in ieder geval op te roepen om in eerste instantie het probleem in Overijssel zo snel mogelijk op te lossen.

Laat ik terugkomen op het btw-verhaal. Ik ben niet blij met de beantwoording van de Staatssecretaris daarover. De Staatssecretaris heeft ons de vorige keer gewoon toegezegd dat de btw-verhoging niet ten koste mag gaan van de reiziger en de prijzen. Het antwoord is dan: ja, dat moet je zien in het totaalpakket van lastenverlichting. Nou, met al dat soort beloftes over € 500 en weet ik wat voor geneuzel allemaal, ben ik wel een keer klaar. Ik wil nu actie en ik wil dat het nu niet ten koste gaat van de reiziger. Ik wil niet wachten tot de belastingaangifte aan het einde van het jaar. Laten we het dan nog maar niet hebben over de berichtgeving die zojuist voorbijkwam over onze Belastingdienst, want dan maak ik me nog veel meer zorgen.

Voorzitter. Ik kom ook even terug op de btw bij de zbo. De Staatssecretaris geeft aan dat het onderzoek er komt en dat we hier antwoord op krijgen, maar mijn vraag is eigenlijk heel kort. Ze heeft ons toegezegd dat ze de btw-teruggave wil gaan compenseren. Mijn vraag is eigenlijk alleen of dat is gelukt. De brief komt dan wel, maar ik hoop op een antwoord op de vraag of het gelukt is of niet.

Voorzitter. De Staatssecretaris komt in de brief van voor de zomer terug op de sociale veiligheid. Mij is ter ore gekomen dat problemen met de sociale veiligheid in de trein zich lijken te verplaatsen naar de stations, met alle gevolgen van dien voor de lokale politie en haar prioritering. Wil de Staatssecretaris in de brief die voor de zomer komt, daarop terugkomen of dit in ieder geval meenemen?

De discussie over de verantwoordelijkheid van stations, het eigendom en de openheid van stations voor alle vervoerders hebben we al eerder gevoerd en die zal zeker terugkomen. Ons is ter ore gekomen dat bepaalde vervoerders worden tegengewerkt bij het openstellen van de poortjes. Er zijn wat vervoerders die wat reizen aanbieden en dat schijnt wat problemen te geven. ProRail is verantwoordelijk voor de toegang tot de stations. Klopt dat? Vindt de Staatssecretaris het ook merkwaardig dat die dan blijkbaar niet voor iedereen is opengesteld?

Tot zover, voorzitter, dank je wel.

**De voorzitter:**

Dan is het woord aan mevrouw Kröger van de GroenLinksfractie.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dank u wel, voorzitter. Om te beginnen ben ik blij om van de Staatssecretaris te horen dat ze de drie zaken die nodig zijn voor de transitie van vliegen naar treinen, omarmt. Dat gaat om prijs, gemak en tijd. Dan blijft het even de vraag welke rol de Staatssecretaris voor haarzelf ziet op die drie thema's. Wat tijd betreft, zijn er concrete dingen gezegd over het traject naar Berlijn en naar Londen. We zien de Spoorbrief tegemoet. Ik ben blij met de toezegging om werk te maken van een pilot voor een snelle trein tussen Amsterdam en Berlijn.

Wat prijs en gemak betreft, hoorde ik van de Staatssecretaris dat ze dat erg bij de sector laat. Ik denk dat daar toch ook een overheid nodig is. Het gaat hier om de vraag over de tickettaks, die nog openstond: in hoeverre moet het uitgangspunt zijn dat oneerlijke concurrentie tussen trein en vliegen wordt aangepakt? Het gaat ook om de vragen rond ticketing. Op welke manier gaan we nou zorgen dat het gemak van de boekingssystemen omhooggaat? Wat is daarvoor nodig? Kunnen we dat in Brussel, dus Europees, beter voor elkaar krijgen? Het gaat dan inderdaad ook om de EU-reisrechtenverordening. Is het mogelijk om met de sector om de tafel te zitten om te kijken wat er op die drie vlakken kan worden gedaan door zowel de overheid als de sector om echt meters te maken?

Tot slot de aanbestedingen op het binnenlandse spoor. We maken ons echt grote zorgen over het feit dat er in aanbestedingen geconcurrereerd wordt op veiligheid. Daar maken we ons echt grote zorgen over. In het vorige AO is toegezegd dat de Staatssecretaris in gesprek zou gaan met de vervoersregio's. We horen graag terug wat daaruit komt. Ook zouden wij graag zien dat de lessen die de ILT trekt, worden meegenomen in de gesprekken met de vervoersregio's en dat er concrete afspraken komen over hoe we dit nou kunnen verbeteren. Het kan niet dat regionaal aanbesteden leidt tot onveilige situaties.

**De voorzitter:**

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

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

Dank, voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris en ook de andere Staatssecretaris voor de antwoorden. Ik heb nog drie punten liggen. We hadden het net even over overlast en trillingen. Ik verwees toen even naar mijn voorganger, Duco Hoogland, die eerder een punt heeft gemaakt over trillingsschade. Er zijn verschillende claims geweest naar aanleiding van trillingsschade. Vervolgens is er een rapport gebruikt van TNO met data uit de jaren negentig, dat nog uitgaat van treinen die niet harder rijden dan 90 km/u. Toentertijd is gezegd: wij gaan die data aanpassen. Dan kun je bij nieuwe claims beoordelen of het deugt of niet en of er schade is of niet. Mijn vraag ging specifiek daarover, dus ik krijg daar graag een nader antwoord op van de Staatssecretaris.

Als het gaat over het internationaal treinverkeer, ook als vervangend verkeer van de luchtvaart, dan denk ik dat we Kamerbreed ernaar op zoek zijn om dit zo snel mogelijk te doen. Ik ben ook blij met de inzet van deze Staatssecretaris om dit ook echt te doen en het ook vooral te combineren in plaats van het als een losstaand iets te zien. Dat laatste doet de Staatssecretaris niet, dus dat is goed en verdient steun.

Het laatste punt vind ik nog echt lastig. Voorgangers hebben dit ook al gezegd. Het gaat dan over de hele discussie rondom aanbesteden en marktordening. Ik ben blij dat de Staatssecretaris over marktordening in de toekomst zegt dat ze een aantal dingen meeneemt, zoals de veiligheid, de tickets en het comfort voor de reizigers en de medewerkers. Dat is dus goed. We zullen daarover vast nog een stevig debat in de Kamer voeren.

Maar we zien ook de gevolgen van aanbesteding op dit moment. Er gaat natuurlijk heel veel goed, ook in de regio. Dat mag ook gezegd worden. We hebben niet te maken met een wildwestsituatie. Maar er zitten wel verschillen. We hebben nu net het voorbeeld gehad van treinen die door rood rijden. De ILT zegt dat dit toch te maken heeft met de verschillen in aanbieder. Los van dat we daar misschien inhoudelijk anders in zitten, vraag ik de Staatssecretaris, als verantwoordelijke voor het bestel, om het gesprek met de provincies en de regionale bestuurders toch echt stevig te voeren. We moeten echt voor elkaar krijgen dat er bewustzijn in hun hoofden komt, want sociaal aanbesteden levert uiteindelijk iedereen het beste op. Dat is mijn opvatting.  
Dank u wel.

**De voorzitter:**

U ook bedankt. Het woord is aan de heer Sienot, D66.

**De heer Sienot (D66):**

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Als ik niet fiets, zit ik heel graag in de trein. Ik vind het dus fantastisch dat ik vandaag mijn collega heb mogen vervangen bij het AO Spoor. Ik heb vandaag gehoord dat we echt een aantal stappen gaan zetten om het spoor te verbeteren. Zo vind ik het bijna jammer dat ik niet in Breda woon, want binnenkort kunnen we sneller naar Brussel. Daar gaat de Staatssecretaris haar best voor doen. Dat klinkt goed.

De «top» in Meteren mag dan misschien niet per se een «top» heten, maar we waarderen het zeer dat we in gesprek blijven met gemeenten, provincies en bewoners. Het inzetten op stiller materieel net als in Duitsland, is ook iets wat heel veelbelovend klinkt.

Ik heb wel een vraag. Aan dat prachtige spoor wordt hard gewerkt en het schijnt een verantwoordelijkheid te zijn dat daar veel meer mensen van verschillende departementen aan gaan werken. Mijn vraag is daarom of de schriftelijke reactie op ons denderendebanenplan eventueel ook in gezamenlijkheid zou kunnen worden beantwoord. Zou de brief dus vanuit de departementen gezamenlijk kunnen komen, zodat we in een keer het complete beeld hebben? Dat het dan wat langer duurt, begrijpen we volledig.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Amhaouch van het CDA.

**De heer Amhaouch (CDA):**

Voorzitter. We hebben toch weer dik drie uur gesproken over het spoor. Ik denk dat dat ook goed is, want daar leeft veel. We hebben het over trillingen, over internationaal vervoer en zeker ook over het goederenvervoer gehad. Het is goed dat dat laatste, het goederenvervoer, ook een duidelijke stem krijgt, want dat zal nooit de stem van alle passagiers kunnen overschreeuwen.

We zijn blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat ze serieus wil gaan kijken naar de internationale spoortop. Ik zeg nogmaals: in 2016 was die in Rotterdam. Misschien kunnen we die nu bij onze collega's in het Belgische houden, want die hebben we ook nodig. We hebben elkaar nodig. Op welke termijn denkt de Staatssecretaris dat ze dat kan gaan organiseren?

Dan kom ik op twee openstaande punten. Een is ticketing. Ik geloof dat mevrouw Kröger dat ook gezegd heeft. Volgens mij is in het vorige AO Spoor gesproken over de twee palen voor Arriva en NS. Er zou een pilot gehouden worden om te zien of we naar één paal zouden kunnen gaan. Ik weet niet hoe ver we zijn met de pilot en of die succesvol is. Ik wil ook verder denken. Als we het over grensoverschrijdend hebben, komen we ook weer bij pricing en ticketing aan. Dan heb je het grote vraagstuk hoe

je omgaat met open data. Hoe vlot de discussie over de open data? Veel partijen willen die graag hebben, want zij willen van elkaar leren. Mijn laatste punt is: ProRail zbo. De btw-discussie, dat grote bedrag, is onderdeel van de totale reorganisatie. Loopt dat parallel met de implementatie van die organisatie? Het moet niet zo zijn dat we dadelijk ProRail geïmplementeerd hebben en dat we aan het einde van het traject met een grote steen in onze maag zitten. Dat kan niet waar zijn.

**De voorzitter:**

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Ziengs, VVD.

**De heer Ziengs (VVD):**

Voorzitter, dank u wel. Allereerst het Kamperlijntje. Daar zijn veel dingen over gezegd, ook door de andere collega's. Ik sluit mij aan bij de woorden van de heren Laçin en Van Aalst en ik denk dat ik mede spreek namens collega Van der Graaf, hier niet aanwezig, als het gaat om de regie van de Staatssecretaris. Ze moet daar stevig op zitten om ervoor te zorgen dat er zo snel mogelijk een oplossing komt.

Het tweede punt is ook door anderen genoemd, namelijk de omvorming van ProRail tot een zbo. De heren Van Aalst en Amhaouch hebben hier ook al opmerkingen over geplaatst. Het moet natuurlijk heel erg duidelijk zijn dat die kwestie opgelost is voordat we de vervolgstap gaan zetten.

Dan nog een puntje dat ik in de eerste termijn even heb aangestipt, namelijk de Rail Terminal Gelderland. Dat proces is afgerond. Ik wil graag weten of er al financiële afspraken met de provincie gemaakt zijn.

Dan tipte ik nog het puntje van de busbanen aan. Er is een mooi artikel van Connexxion waarin het gaat om een enorme besparing in het vervoer. Er liggen wilde plannen met lightrail, maar je kunt dit waarschijnlijk voor 20% van de kosten oplossen met harmonicabussen.

Dan het punt van de richtlijn aanbesteden. Ik heb dat nog even nagekeken: aanbesteden stelt dit als hoofdregel en «tenzij» is alleen onder strikte voorwaarden. Ik geef dit even mee.

Ik heb ook even nagezocht hoe het zit met de opleidingen van machinisten. De regionale vervoerders hebben één type trein. Bij de Nederlandse Spoorwegen worden ze voor zeven types trein opgeleid. Daar zit hem waarschijnlijk het verschil in. Appels met peren vergelijken klinkt goed, maar is niet netjes.

Dan nog het laatste punt. We hebben het iedere keer over de btw-verhoging op kaartjes. Het zou mooi zijn als we in het KiM-rapport ook meenemen dat de papieren kaartjes op het station € 1 extra kosten. Het gaat hierbij om de minima en om toeristen. De opbrengst daarvan is 26 miljoen. Dit betekent dat dat misschien ook even meegenomen kan worden in dat KiM-rapport.

**De voorzitter:**

Voordat we overgaan naar de Staatssecretaris is er nog een vraag van mevrouw Kröger aan de heer Ziengs.

**Mevrouw Kröger (GroenLinks):**

Dit was toch een beetje uitlokking van de kant van collega Ziengs. Hij suggereert dat het niet netjes was om appels met peren te vergelijken als we het hebben over de constatering van de ILT dat er veiligheidsrisico's optreden bij wisseling van vervoerder. Het verschil tussen die vervoerders zit ook in het feit dat er een heel ander opleidingsniveau is. Mijn vraag is of de heer Ziengs de oproep steunt dat uit de analyses van de ILT ten minste duidelijk zou moeten worden wat er gebeurt als er van vervoerder gewisseld wordt en hoe we ervoor zorgen dat aanbesteden niet leidt tot onveiligheid.

De heer **Ziengs** (VVD):

Het zal uitlokking zijn geweest, maar ik heb wel even duidelijk willen maken hoe die opleidingseisen gehanteerd worden. De Staatssecretaris gaf net zelf al aan dat daar gewoon eisen voor staan. Op die eisen wordt gecontroleerd. Op het moment dat er een wisseling plaatsvindt, kunnen dit soort dingen zich voordoen. Overigens zit er volgens mij een beveiligingssysteem op die treinen: als je door rood gaat, staat de trein in een keer stil. Dat maakt het wel makkelijk. Ik geef alleen aan dat dit soort dingen volgens mij bij een nieuwe concessie kunnen voorkomen, omdat het vaak onbekend terrein is.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik concludeer hieruit dat de heer Ziengs vindt dat het maar incidenten zijn, als er acht keer zo'n incident gebeurt en dat we daar niks aan hoeven te doen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dat is niet wat ik zeg. Volgens mij is er wat aan gedaan. Dat blijkt ook uit de rapportage. De ILT heeft daar inderdaad toezicht op te houden. Dat doen ze op dit moment ook, dus volgens mij is daarop ingegrepen.

De heer **Laçin** (SP):

Het kan zijn dat er iets aan is gedaan, omdat het al acht keer is geconstateerd. Zegt de VVD-fractie nu eigenlijk dat dit weer kan voorkomen bij vervolgoncessies in andere gebieden van dit land en dat ze dat dan prima vindt? Kunnen we dan achteraf weer constateren dat dit is gebeurd of moeten we dat voorkomen?

De heer **Ziengs** (VVD):

Volgens mij zijn daar heel duidelijke richtlijnen voor. Ik zal proberen om de vraag te beantwoorden. Vooraf kun je dingen nooit voorkomen. Stel dat er zich een andere situatie voordoet, dus dat een regionale lijn straks misschien door NS gepakt wordt en het daar gebeurt. Krijgen we dan dezelfde discussie? Voor mijn gevoel was het simpelweg een opzetje – dat heb ik overigens ook beschreven – om daar appels met peren te vergelijken. Ik heb dat net aangegeven. Driemaandelijksse opleiding, jaarlijkse opleiding, NS betere opleiding: onzin, dat blijkt wel!

De heer **Laçin** (SP):

Er worden geen appels met peren vergeleken. Wij doen hier een oproep om te onderzoeken waar het aan ligt dat die onveilige situaties worden gecreëerd. Dat is niet appels met peren vergelijken. De heer Ziengs zegt bijvoorbeeld dat het niet te voorkomen is. Het is wél te voorkomen. Als je maanden van tevoren weet – in dit geval Keolis – dat je een concessie gaat winnen, kun je ervoor kiezen om toekomstige machinisten alvast mee te laten rijden, bijvoorbeeld met de machinisten die op dat moment al op dat traject rijden voor een andere bestuurder. Er zijn mogelijkheden om dit te voorkomen. Ik vraag de heer Ziengs om mee te denken en met ons samen te staan voor de veiligheid van passagiers en medewerkers en om niet zo lichtzinnig te doen over het negeren van rode signalen. Want dat kan nu gebeuren of morgen en het kan leiden tot heel onplezierige situaties.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik gaf net al aan dat die treinen volgens mij beveiligd zijn als ze door rood rijden. Wat dat betreft zit er een dubbele beveiliging op. Ik zie net ook wat cijfers voorbijkomen. Zelfs NS heeft 47 keer meegemaakt dat er door een rood sein werd gereden. Je kunt die data naast elkaar leggen en vergelijken. Volgens mij hebben we daar een goed instrument voor. Dat is de ILT. Die ziet hierop toe.

**De voorzitter:**

Dan komen we aan het eind van de tweede termijn van de Kamer. We schorsen even en daarna gaan we verder met de beantwoording in tweede termijn.

De vergadering wordt van 18.12 uur tot 18.17 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik vraag iedereen, ook de mensen op de publieke tribune, om weer te gaan zitten, zodat wij weer door kunnen met onze vergadering. Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik heel erg blij ben dat ook in dit AO weer onze gezamenlijke ambitie en gedeelde visie voor «meer over het spoor» blijkt, dus meer goederenvervoer en ook meer internationale treinen. Als we meer over het spoor gaan doen, hoort daar ook meer aandacht bij voor de effecten die dat heeft op de omgeving. Als we de trein zo met elkaar op de rails houden, zullen we volgens mij nog een hoop mooie dingen kunnen doen.

Desalniettemin was niet iedereen over alles tevreden. Het is belangrijk om in het kader van de btw-verhoging in relatie tot de ticketprijzen aan te geven dat de prijs van tickets door meer zaken wordt bepaald dan de btw. Het KiM zal ook inzicht geven in welke invloed dat stukje btw heeft op de reiziger. Dan kunnen we ook zien wat voor effect het heeft. Dan hoef ik nu niet alle teksten uit het regeerakkoord te herhalen dat het een relatie heeft tot een verdere hervorming.

Voorzitter. Dan de Kamperlijn. De PVV roept mij op om ProRail te bewegen tot een oplossing. In lijn met wat de heer Ziengs inbracht, roep ik beide partijen op om snel tot een oplossing voor de reiziger te komen, want in dit contract zijn er twee partijen. Ik roep die beide op om snel te werken aan een praktische oplossing voor de reiziger. Die moet er als eerste komen.

Meneer Van Aalst vroeg weer aandacht voor de sociale veiligheid. Hij gaf aan dat de problemen zich verplaatsen van de trein naar het station. Ik zou de heer Van Aalst willen voorstellen dat ik in de brief over sociale veiligheid nog voor de zomer inga op het hele pakket.

De heer Van Aalst vroeg met betrekking tot de omvorming van ProRail tot zbo of er nu al een oplossing is. Ik heb aangegeven dat ik verschillende oplossingsrichtingen onderzoek. Op al die oplossingsrichtingen die we ook nog afwegen, kom ik terug in de brief na de zomer. De lijn die we duidelijk met de Kamer hebben afgesproken, is dat het vervallen van de btw-afrek niet mag leiden tot hogere kosten voor de gebruiker. Dat doel staat voor mij centraal. Juist omdat we dat per se willen, onderzoeken we verschillende mogelijkheden om dat te bereiken.

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

Ik was even bang dat de Staatssecretaris mijn vraag niet goed had begrepen. Het ging mij inderdaad alleen om dat btw-verhaal. Hoe zit dat nu? Ze heeft aangegeven dat dat niet mag leiden tot extra kosten voor ProRail. Mijn enige vraag was eigenlijk of dat gelukt is. Volgens mij is dat de crux van het verhaal en van de vraag of we wel of niet naar een zbo moeten.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dat was ook de vraag van de heer Amhaouch. Lopen deze zaken wel parallel? Zorgen we dat we al die consequenties helder in beeld hebben als we besluiten moeten nemen? We gaan ervoor zorgen dat dat allemaal goed met elkaar in de pas loopt.

Dan de internationale treinen. Op dat vlak doen we een heleboel. Voor het AO MIRT, dus nog voor de zomer, komen we met de brief hierover. Er was nog een vraag van de heer Van Aalst over de tegenwerking bij het opstellen van poortjes. Die informatie is mij niet zo bekend. Misschien kan hij ervoor zorgen dat ik wat meer informatie krijg over het specifieke probleem waar hij tegenaan is gelopen. Dan zal ik proberen om daar zo snel mogelijk een antwoord op te krijgen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Even een punt van orde. Was «we komen met een brief» het hele blokje internationale treinen? Anders wacht ik rustig even af.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb de papieren nu wat meer op de volgorde liggen waarop de vragen zijn gesteld. Dus de verschillende onderwerpen komen nog even langs en ik kom ook bij mevrouw Kröger.

Meneer Van Aalst vroeg naar de sociale veiligheid, maar volgens mij hebben we dat al gehad. Ik zie dat de papieren toch een beetje door elkaar zitten. Ik ga gewoon door met de beantwoording en dan kijken we zo meteen welke vragen we eventueel nog gemist hebben.

Meneer Sienot – en die zat toch iets verderop in het rijtje – vroeg namelijk of we het banenplan met de andere departementen willen afstemmen. Wij gaan dat natuurlijk zelf goed lezen en we zullen andere departementen daarbij betrekken. Ik ben blij dat de heer Sienot vanwege de afstemming nog enige ruimte laat voor de beantwoording.

Meneer Amhaouch van het CDA vroeg naar de spoortop. Er was een regeringsoverleg gepland, het Thalassaoverleg. Dat moest helaas verplaatst worden door de gebeurtenissen in Luik. Als dat als eerste gepland wordt, kan ik me voorstellen dat ik het daar – zeker gezien de suggestie van de heer Amhaouch om het in België te organiseren – bilateraal met mijn collega zal bespreken. Daarna bespreken we met de andere collega's hoe we dat kunnen gaan organiseren. Laten we proberen om dat zo snel mogelijk te doen. Misschien lukt het al in de brief voor de zomer. Maar dat zal wel niet zo zijn, want die komt al heel snel. Ik probeer zo snel mogelijk erop terug te komen wanneer we daar een concrete datum voor zouden kunnen vinden.

Er waren ook een paar vragen over het scherper stellen van de voorwaarden voor veiligheid. Soms heb je van die debatten waarbij je denkt: we moeten het hele bouwwerk waar we het over hebben, niet uit het oog verliezen. Ik snap dat zo'n rapportage van de ILT en het toenemen van Stop Tonend Sein-passages tot zorgen leiden. Dat is ook zo bij mij. Het leidt ook tot zorgen bij de ILT, want die houdt daarom verscherpt toezicht. Een van u zei dat de Staatssecretaris niks wil doen, maar ik begon nu juist met te zeggen dat ik het gesprek hierover wil aangaan met de decentrale overheden.

Ik vraag u om twee dingen in ogenschouw te nemen. We moeten oppassen met te snel conclusies trekken uit zaken die misschien niet een-op-een met elkaar verbonden zijn. Ik denk dat de illustratie van de heer Ziengs over de verschillende soorten treintypes gerelateerd aan de lengte van de opleidingen al aangeeft dat je met verschillende nuances naar dat soort cijfers kunt kijken. Dat moet je wel steeds betrekken bij het maken van de analyse. Ten tweede gaat het ook om de formele bevoegdheidsverdeling die we hebben. Die heeft een aantal consequenties voor wat ik wel en wat ik niet kan. Nogmaals, ik sta er natuurlijk 100% achter dat we er met elkaar voor moeten zorgen dat de veiligheid goed geborgd is. Daar wil je geen concurrentie op hebben en ook geen zorgen over hebben. De ILT ziet daarop toe. Die houdt verscherpt toezicht als zij denkt dat daar reden toe is. Ik ben best bereid om nog eens aan de ILT te vragen wat haar analyse nou is. De analyse die door een aantal Kamerleden wordt gemaakt, is dat het een-op-een ligt aan het aantal dagen opleiding



dat wordt verstrekt. Maar ik ben ook wel geïnteresseerd in de analyse van de ILT. Want die geeft ook weer aanknopingspunten, niet alleen voor ons, voor het gesprek, maar ook voor de decentrale vervoerders in wier regio's dit plaatsvindt. Zij moeten bekijken op welke manier ze dit probleem kunnen terugdringen. Die analyse zal ik graag vragen. Dan kunnen we op basis daarvan het gesprek met elkaar hierover vervolgen, met respect voor de verschillende bevoegdheden. Ik zal de ILT vragen om vóór het AO Spoorveiligheid met die analyse te komen.

De heer Van Dijk had een vraag over verschillen in aanbestedingen. De regionale verantwoordelijkheid ligt bij de regionale overheid. Daar kan maatwerk geleverd worden. Voor een deel gaat de discussie over de vraag of je kiest voor één nationaal stelsel met nationale regels die voor het hele land hetzelfde zijn of voor maatwerk en optimalisering die soms ook kunnen plaatsvinden in de regio. We hebben daar heel goede resultaten van gezien: onrendabele lijnen werden wel rendabel gemaakt, waardoor de reiziger een veel beter product werd geboden. Ik heb niet gezegd dat dat overal en altijd hetzelfde is en daarom doen we onder andere een quickscan om de voors en tegens goed in kaart te brengen voor de verschillende trajecten waarop nu decentralisatie wordt overwogen. Volgens mij is er een interruptie, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ja, twee zelfs. De eerste is voor de heer Van Aalst van de PVV.

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

Ik kom even terug op het punt veiligheid. Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat opleiding niet per definitie hoeft te leiden tot iemand die minder gekwalificeerd is om de trein te besturen. Het valt me wel op dat de Staatssecretaris zich af en toe verschuilt achter het feit dat we niet de concessieverlener zijn. Dat begrijp ik, maar het Rijk kan wel van hieruit aangeven welke uitgangspunten het terug wil zien in de concessieverlening. Of je nu kijkt naar arbeidsvoorwaarden of naar veiligheid: het valt mij op dat bestuurders regionaal af en toe wel concessies doen aan de veiligheid. Daar heb ik moeite mee. Juist op het vlak van veiligheid hebben wij volgens mij allemaal dezelfde speerpunten. Ik vind eigenlijk dat we gewoon vanaf hier vast moeten leggen dat je vrijheid hebt, maar tot een bepaald punt. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Ja. Dat punt is ook geregeld in wetgeving. Vanuit Europa zijn er minimale eisen gesteld. Er is wetgeving waar minimaal aan voldaan moet worden. Als je daar bovenuit gaat, kom je in een andere situatie. Maar die minimale eisen zijn in wetgeving verankerd.

**De voorzitter:**

Ik zie de heer Van Aalst nog twijfelen over een vervolgvraag. Ondertussen geef ik dan maar alvast een vraag aan mevrouw Kröger van GroenLinks. Nee, de heer Van Aalst grijpt toch naar de microfoon.

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

We blijven een beetje in dat rondje draaien. Ik ben het met de Staatssecretaris eens dat we inderdaad wetgeving hebben die dat moet regelen. Ik constateer alleen dat we die uitgangspunten niet altijd opnemen in de uitvoering van de regionale overheden. Ook wordt in die uitgangspunten niet de ruimte geboden. Ik heb het gevoel dat men daar af en toe steken laat vallen, waardoor we hier discussies krijgen en nu het antwoord krijgen dat we er niet over gaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Je kunt dan de neiging hebben om te denken dat je in een kringetje draait. Volgens mij moet je ervoor zorgen dat je ook allemaal weet welke afslag je dan moet nemen. Er zijn minimumeisen. Die liggen vast in de wetgeving. De vervoerders moeten richting de ILT bewijzen dat ze daaraan voldoen. Dat geldt voor alle vervoerders. De NS gaat op sommige punten verder. Het aantal dagen opleiding is bij NS hoger dan bij de regionale vervoerders. Dan is de vraag, als je die STS-passages ziet ... Door mevrouw Kröger wordt gezegd dat het ligt aan het aantal dagen van de opleiding, maar de vraag is of dat zo is. Aangezien de zorg voor de veiligheid voor ons allemaal belangrijk is, zal ik aan de ILT vragen wat hun analyse is van dit fenomeen, dat zij herkennen en waarop zij daarom ook verscherpt toezicht houden. Ik denk dat we alleen maar baat kunnen hebben bij die analyse voor het vervolg van deze discussie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ben blij met de toezegging. Ik denk dat een onderzoek vanuit de ILT belangrijk is voor de analyse van wat er gebeurt op veiligheidsgebied op het moment dat er een andere vervoerder komt en de factoren die hierbij een rol spelen. Dan gaat het natuurlijk niet om de dagen van de opleiding, maar of de machinisten meteen op voldoende niveau kunnen presteren op het moment dat ze een nieuwe concessie krijgen. Dat is de vraag, denk ik. Toch wil ik de Staatssecretaris het volgende vragen. We krijgen een analyse. We trekken lessen. Vervolgens wil ze dat gaan bespreken met regionale vervoerders. Worden die lessen in den breedte gedeeld, dus met alle regionale vervoerders en niet alleen maar met degenen bij wie deze specifieke concessie speelt? We moeten deze punten natuurlijk op landelijk niveau aanpakken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik ben blij dat mevrouw Kröger zegt dat het gaat om het niveau. Dat moet voldoende zijn. Dat is niet altijd een-op-een gekoppeld aan het aantal dagen. Ik hoop dat die analyse van de ILT ons verder inzicht gaat geven in wat volgens de ILT de knoppen zijn waar je nog aan zou kunnen draaien als je het aantal STS-passages verder wilt terugdringen. Natuurlijk bespreek ik dat graag met alle vervoerders, want we hebben er allemaal baat bij als de STS-passages verder worden teruggedrongen.

De **voorzitter**:

Goed. Dan vervolgt u ...

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

En de decentrale overheden natuurlijk. Ik zei «vervoerders» maar ik bedoelde alle partijen die daarbij een rol te spelen hebben.

De **voorzitter**:

Er is toch nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

We komen langzaam tot elkaar. Er komen dus lessen, waarbij je eigenlijk zegt: dat moet goed geregeld zijn. Dat wordt dan besproken met al die verschillende regionale vervoerders en aanbesteders die er op dat moment zijn. Is dan niet de volgende stap dat dit gewoon de randvoorwaarden zouden moeten zijn waaraan een aanbesteding moet voldoen? Als je dan de conclusie met elkaar trekt dat er lessen zijn waardoor het beter en veiliger wordt, willen we natuurlijk dat dat vanaf nu altijd vastligt bij aanbestedingen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Maar nu gaat mevrouw Kröger wel weer heel erg snel van A naar Z. Dat wil ze altijd graag, maar het is misschien niet altijd de beste weg. Laten we nou eerst eens die analyse maken voordat we een wetsvoorstel gaan schrijven. We weten helemaal nog niet of de punten die daaruit komen zich lenen voor een wetsvoorstel. Over de vraag of die zich lenen voor een wetsvoorstel zou je, afhankelijk van je wensen ten aanzien van het geven van een eigenstandige verantwoordelijkheid aan decentrale overheden, ook nog weer van mening kunnen verschillen. Zo snel gaan we dus niet. Ik ga de analyse maken en dan gaan we eens kijken wat daaruit komt. Dan kunnen we met elkaar eens bekijken hoe we zo goed mogelijk lering kunnen trekken uit die lessen.

Voorzitter. Dan had meneer Amhaouch nog een vraag over single check-in/check-out. Daarmee zijn we inderdaad heel hard bezig met de partijen in het NOVB. Ik slaak ook weleens een zucht bij dit onderwerp, want we hebben allemaal het idee: twee paaltjes, hoe moeilijk kan het zijn? Maar daar zit toch een hele wereld achter. Niet voor niets wordt er lang over gesproken. Ik verwacht de Kamer begin september over de ontwikkelingen te kunnen informeren. In het al geplande AO Ov-chipkaart en -taxi van 20 september zouden we hierover verder kunnen praten met elkaar.

**De voorzitter:**

Hierover is nog een vervolgvraag van de heer Amhaouch van het CDA.

**De heer Amhaouch (CDA):**

Een korte vraag daarover, want in het vorige AO hebben we het inderdaad over de single check-in/check-out gehad. Ik was daarnaar aan het zoeken. Ik had het over de twee paaltjes. Belangrijk is om ook even een doorkijk te maken naar «grensoverschrijdend». Je ziet dat dadelijk ook met de drielandentrein, die over Luik, Maastricht en Aken gaat. Hoe doen wij dat dan? Leren wij in die verkenning van de single check-in/check-out hier in Nederland? Is dat ook een soort verkenning van wat er dadelijk gaat gebeuren bij «grensoverschrijdend»?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dit is in het internationale verkeer misschien nog wel meer in het oog springend dan in het landelijke verkeer. Ticketing is inderdaad een van de onderwerpen waarover in het kader van de internationale spoorlijn is afgesproken dat er samen aan gewerkt gaat worden om het makkelijker te maken. Ik heb laatst zelf een korte vakantie gehad over de grens. Ik heb wat rondgereisd met de trein in de regio Keulen/Arnhem/Venlo/Maastricht. In een heel aantal machines kon ik gewoon kaartjes naar Nederland kopen. Voor een deel werkt het dus ook in de praktijk, maar het is goed om dit onderwerp mee te nemen als onderdeel van de internationale afspraken. Ook in het internationale treinvervoer gaat het om het gemak. Ticketing is daar natuurlijk een heel belangrijk onderdeel van. Dan was er een vraag van mevrouw Kröger over de tickettaks. Het gaat erom om te kijken of de prijzen van treinen en vliegen dicht bij elkaar kunnen komen. Voordat ik naar dit AO ging, heb ik een klein onderzoekje gedaan. De prijzen variëren natuurlijk ook wel heel erg. Dat hangt niet alleen af van een tickettaks of van btw, maar ook van het moment waarop je boekt, zeker als je het hebt over een internationale reis. Het is natuurlijk wel een bekend probleem: de een betaalt het wel, de ander betaalt geen heffing over de kerosine en dergelijke. De tickettaks is dus een onderwerp waarover we op Europees niveau in gesprek willen. Het onderzoek van Bulc biedt, als het is afgerond, hiervoor een aanknopingspunt. Dat moeten we dus eerst afwachten.

Meneer Ziengs had nog een vraag over het plan van Connexion. Als je het hebt over openbaar vervoer in de regio en als je het hebt over lightrail,

heb je het dan eigenlijk altijd over rails met een soort van trein of gaat het eigenlijk over het laagdrempelig, gemakkelijk, frequent en comfortabel aanbieden van openbaar vervoer? Dat is natuurlijk het doel. Een lightrail is één optie, HOV-verbindingen zijn een andere optie. Wanneer we in de context van de discussie over MIRT en infrastructuurinvesteringen met elkaar verder spreken over wat we doen, hoe we dat doen en in welke regio we dat doen, dan is de afweging tussen het aanleggen van een nieuwe spoorlijn of het aanleggen van een HOV-verbinding er natuurlijk eentje die we in alle transparantie met elkaar moeten maken. Ik heb altijd gezegd dat lightrail niet per definitie een silver bullet is voor elke verbinding die je wilt maken. Ook HOV-verbindingen moet je daarin goed meenemen. Ik neem dit dus mee in de brief over stedelijk ov, die u ontvangt voor het AO MIRT. Ook ik heb dit plan van Connexxion ontvangen. Overigens heb ik ook een gesprek gevoerd met Connexxion over hun voorstellen.

Meneer Ziengs had nog vragen over aanbesteden en de hoofdregel. De antwoorden op uw vragen over het vierde Spoorwegpakket komen binnenkort. Ik denk dat we daar in de context van de komende debatten nog uitgebreid met elkaar over komen te spreken.

Meneer Ziengs stelde de vraag of er al financiële afspraken zijn gemaakt over de Railterminal Valburg. Ik ben nog in gesprek met de provincie over financiering en overige aspecten. Ofwel in het masterplan goederenvervoer of wel bij het AO hoop ik u over een tussenstand op dit te punt te informeren. Het staat op de radar.

Meneer Ziengs had nog de vraag gesteld of we de euro opslag op papieren kaartjes ook kunnen meenemen in het KiM-effect. Zoals ik al zei, bestaat de prijs van een treinkaartje uit heel veel verschillende dingen. Als je van Amsterdam naar Den Haag gaat is het verschil in btw een paar cent, misschien € 0,30, maar als je een papieren kaartje koopt omdat je je ov-chipkaart bent vergeten, betaal je een euro extra. Laat ik het zo zeggen: ik kan het KiM vragen om inzicht te geven in de prijselasticiteit in algemene zin. Dan kunnen we allemaal bedenken wat een effect van € 0,30 of € 1 daar dan in doet.

Dan was er nog een vraag van de Partij van de Arbeid of de claims voor trillingsschade zijn gebaseerd op het TNO-rapport. Het klopt inderdaad dat hiervoor relatief oude data zijn gebruikt door TNO. Zoals ik al heb aangekondigd, wil ik het schadeprotocol van ProRail eens evalueren. Als dat uitgang van treinen die nog veel lichter waren of veel minder hard reden, is er mogelijk weer een ander effect op de trillingen dan met het huidige materieel. Het kan ook zijn dat het huidige materieel beter werkt. Zo'n evaluatie is dus belangrijk en dit zullen we ook meenemen. Voorzitter. Als het goed is, heb ik daarmee de vragen beantwoord.

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

Wanneer kunnen we dat ongeveer verwachten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We zoeken dat eventjes uit en zullen het laten weten. We weten dat niet van alle rapporten meteen exact tot op de week.

Ik beseft dat er nog een vraag was van mevrouw Kröger over de reisrechtenverordening in relatie tot ticketing. Ik weet niet of de reisrechtenverordening altijd de snelste weg is om zaken te veranderen. Ik weet ook niet of ik het haakje meteen zie, maar ik zal eens naar de reisrechtenverordening kijken in relatie tot de vraag die mevrouw Kröger heeft gesteld. Misschien brengt mij dat nog tot nieuwe inzichten.

Even kijken of er nog een ander punt was dat ik wilde noemen. Als het goed is, heb ik de meeste vragen beantwoord.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat punt van de reisrechtenverordening betreft echt de positie die de treinreiziger heeft ten opzichte van vliegtuigreizigers. In hoeverre kun je in Europa zorgen dat data op een bepaalde uniforme manier worden aangeleverd zodat je veel makkelijker boekingsystemen kan organiseren? Maar de vraag die ik nog had, gaat eigenlijk over het volgende. Ik begreep uit de eerste opmerking van de Staatssecretaris dat er in de brief allerlei zaken komen. Voor sommige zaken ziet zij een heel duidelijke rol voor haar als Staatssecretaris, voor sommige zaken ligt die rol bij de sector. Is het mogelijk dat de Staatssecretaris en misschien de Minister, Schiphol, KLM, NS en ProRail bij elkaar gaan zitten om te kijken wat ze kunnen doen om het internationale spoor vaart te geven op tijd, gemak en prijs? Ik hoop dat ook in de Spoorbrief terug te zien.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Soms kom je weleens mensen tegen die zeggen: waarom doen ze het niet gewoon zus of zo? Vaak ligt het ingewikkelder en heb je er veel partijen bij nodig. Maar het begint wel met al die partijen aan tafel. Anders blijft het bij een gesprek over gewoon doen, terwijl we allemaal willen dat er iets verandert. Dus we gaan zeker het gesprek aan met de sector en met al die partijen. Ik weet nog niet in welke vorm. Ik denk nu spontaan: kunnen we niet een spoordeal afsluiten? Zoals we de greendeals hebben, kunnen we misschien ook een internationale spoordeal afsluiten met al deze partijen, om zo te kijken wat we kunnen doen. Maar ik zal eerlijk bekennen dat dit nu een inval ter plekke is. Ik zal kijken of ik de andere partijen daar ook toe kan bewegen.

De **voorzitter**:

Dan is er nog een laatste vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Het is meer een opmerking over de discussie over de rode seinen.

De **voorzitter**:

Nou, die hebben we inmiddels afgerond, dus daar geef ik geen gelegenheid meer toe.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb nog een interruptie staan. Twee zelfs.

De **voorzitter**:

Maar het onderwerp is best wel behandeld. U kunt dat heel formeel van mij vragen en dan gaan we dat nog een keer doen.

De heer **Laçin** (SP):

Ik wil kort opmerken dat het mijn fractie, de SP-fractie, er niet om gaat om te wijzen naar Keolis, naar NS, of naar de getallen 8 of 47. Het moet erom gaan dat de veiligheid niet in het geding komt. Dat kan verschillende aspecten hebben. Op het moment dat ook de NS en de 47 rode seinen daarvan benoemd worden ...

De **voorzitter**:

Meneer Laçin, dit is een nieuw punt, dat we toevoegen aan ...

De heer **Laçin** (SP):

Ik kom er nu op, voorzitter. Wat ons betreft moeten ook de 47 rode seinen van NS onderzocht worden. Daarbij moet ook vermeld worden dat het dan om veel meer kilometers en om veel meer ritten gaat. Dat is voor de VVD misschien ook wel goed om te benoemen, als we het hebben over appels met peren vergelijken.

**Staatssecretaris Van Veldhoven:**

Dit roept bij mij geen nadere opmerkingen op die ik op dit punt wil maken. Ik heb nog wel een antwoord op de vraag wanneer die schade-evaluatie er is. Die zal eind 2018 gereed zijn. We hopen dat rapport dus eind 2018 te hebben.

**De voorzitter:**

Goed, dan dank ik de leden, en de Staatssecretaris voor haar beantwoording. We hebben een heel aantal toezeggingen gekregen van de Staatssecretaris. De heer Laçin van de SP-fractie heeft een VAO aangevraagd. Dan ga ik nu beginnen met de toezeggingen:

- voor het AO MIRT ontvangt de Kamer in de internationale spoorbrief nadere informatie over grensoverschrijdende verbindingen, zoals Eindhoven-Düsseldorf;
- de Kamer ontvangt voor de zomer nog een brief over het basisnet en het maatregelenpakket voor het spoorgoederenvervoer, waarin ook de aspecten van prijsprikkels en governance worden betrokken;
- in de brief over de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen in het kader van het MIRT zal de Staatssecretaris nader ingaan op het aanpakken van knelpunten die uit de NMCA blijken, zoals genoemd door de heer Van Aalst. Ook Valburg wordt daarin betrokken;
- in het voorjaar van 2019 komt de Staatssecretaris terug op de vraag van de heer Ziengs over het toezicht en de kruissubsidies op de stations. Dit gebeurt op basis van het ACM-onderzoek, dat begin 2019 komt.

In eerste instantie dacht de heer Ziengs dat dit al eerder zou komen, maar dat hangt dus af van de ACM. Dan kom ik bij de vijfde toezegging:

- rond de zomer ontvangt de Kamer het KiM-onderzoek in het kader van de btw-verhoging;
- de Staatssecretaris zal schriftelijk reageren op het actieplan versterking spoorsector dat de heer Siénot heeft aangeboden.

Dit wordt interdepartementaal bekeken. Daardoor kan het iets langer duren. Daarvoor alvast bedankt vanuit de Staatssecretaris. Dan de volgende toezegging:

- in de brief over sociale veiligheid zal de Staatssecretaris ook ingaan op het aantal opgelegde stationsverboden. Die brief komt nog voor de zomer;
- de Staatssecretaris zal terugkomen op de vragen van de heer Amhaouch over het winterweer en het voorkomen van verstoringen.

Het is nog even de vraag wanneer zij daarop terug denkt te komen. Ik hoor dat dit na de zomer komt. Dat noteren we. Dan komen we bij de volgende toezegging:

- de Staatssecretaris zal op korte termijn terugkomen op de vraag van de heer Laçin over de twee taxatierapporten in het kader van Rosmalen. Dit wordt een schriftelijk antwoord;
- de Staatssecretaris informeert de Kamer na de zomer over haar voornemen tot internationaal overleg over grensoverschrijdende verbindingen, de zogenaamde spoortop, zoals door de heer Amhaouch naar voren is gebracht. Mogelijk vindt deze plaats in België;
- de Staatssecretaris zal de ILT voor het AO Spoorveiligheid van 28 juni vragen om te komen met een analyse over de Stop Tonend Sein-passages, de STS, zodat we daar bij het AO Spoorveiligheid over kunnen spreken.

Ik kijk even of dat akkoord is. Dat is het geval.

- voor het AO Openbaar vervoer van 20 september ontvangt de Kamer de uitkomsten van de proef single check-in op de Valleilijn, zoals eerder toegezegd.

Ik moet spontaan aan kippen denken.

- dan de evaluatie van de trillingsschade en de oude data van TNO. ProRail gaat daarmee aan de slag. Waarschijnlijk komt dit eind 2018 naar de Kamer.

Met al deze toezeggingen op zak en nog een vraag van de heer Van Aalst zijn we bijna aan het eind van dit AO.

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

Ik heb wel een toezegging gehoord van de Staatssecretaris, maar die is nu niet opgenoemd, namelijk dat in de brief over sociale veiligheid niet alleen wordt ingegaan op de vervoersverboden maar ook op de verplaatsing van agressie van trein naar stations en overlast.

De **voorzitter**:

Ja, dat komt terug in een brief.

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

Dit gaat toch over de schriftelijke toezeggingen? Ja, precies. Nee, dan heb ik hem.

De **voorzitter**:

Dit zijn inderdaad alle schriftelijke toezeggingen. Daarnaast zijn er meer toezeggingen geweest, maar die komen dan niet direct per brief naar de Kamer.

Daarmee komen we aan het eind van dit algemeen overleg over Spoor. Ik dank de leden en de Staatssecretaris en ik wens u allen een gezegende avond. Dank u wel.

Sluiting 18.45 uur.