

Vergaderjaar 2016–2017

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 709**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 11 januari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 20 december 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 december 2016 inzake de definitieve keuze ten aanzien van positionering ProRail (Kamerstukken 25 268 en 29 984, nr. 139 );**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 december 2016 met de antwoorden op vragen van de commissie over voorlopige conclusie positionering ProRail (Kamerstukken 29 984 en 25 268, nr. 696 );**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 24 oktober 2016 inzake de voorlopige conclusie met betrekking tot positionering ProRail (Kamerstukken 29 984 en 25 268, nr. 689);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 25 oktober 2016 inzake de uitvoering van de motie van de leden De Boer en Hoogland over een onafhankelijk onderzoeksbureau die de scenario's voor de ordening op het spoor laten onderzoeken (Kamerstuk 33 678, nr. 22) (Kamerstuk 29 984, nr. 688);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 oktober 2016 inzake een overzicht van budgetspanningen in spoorprogramma's (Kamerstuk 29 984, nr. 690);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 november 2016 inzake de voorbereiding op winterweer op het spoor 2016–2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 693);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2016 inzake de actuele ontwikkelingen aanpak geluidhinder spoor (Kamerstuk 29 984, nr. 694);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 november 2016 inzake de financiële prognose Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) project Utrecht (Kamerstuk 32 404, nr. 80);**

- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2016 inzake de evaluatie van evacuaties van reizigers uit gestrande treinen (Kamerstuk 29 984, nr. 695);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2016 inzake de intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 488);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2016 ter aanbieding van de beantwoording van vragen van de commissie over Intercity Brussel en marktverkenning HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 488 ) (Kamerstuk 22 026, nr. 494);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 31 oktober 2016 ter aanbieding van het controlerapport bij de 39ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 490);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2016 ter aanbieding van de beantwoording op de vragen van de commissie over het controlerapport bij 39ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 490) (Kamerstuk 22 026, nr. 493);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 oktober 2016 met de 39ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 489);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2016 ter aanbieding van beantwoording op vragen commissie over de 39ste voortgangsrapportage HSL-Zuid (Kamerstuk 22 026, nr. 489) (Kamerstuk 22 026, nr. 492);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2016 inzake het vervoerplan NS 2017 en het beheerplan ProRail 2017 (Kamerstuk 29 984, nr. 697);
- de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 december 2016 inzake de prestatieafspraken HSL-Zuid (Kamerstukken 22 026 en 33 678, nr. 495).

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De griffier van de commissie,  
Tjindink

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Boer, Bruins, Geurts, Hoogland, Houwers, Smaling en Van Veldhoven,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 17.16 uur.

**De voorzitter:**

Goedemiddag. Ik heet van harte welkom de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (I en M) en haar ambtelijke staf, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via het internet. Ik heb een aantal huishoudelijke mededelingen. De heer Bruins van de ChristenUnie neemt vanaf de tweede termijn deel aan het overleg in verband met een plenaire wetsbehandeling. De heer Van Helvert van het CDA is, zeer tot zijn spijt, ziek maar wordt waardig vervangen door de mij welbekende heer Geurts. De heer Houwers verlaat na zijn bijdrage het overleg in verband met een belangrijke personele bijeenkomst in het kader van het einde van het jaar. De hardwerkende medewerkers hebben dat zeer verdiend. Mevrouw De Boer is iets verlaat. Ze is niet onderweg met de trein, maar heeft bezigheden in het gebouw. Ik word na de eerste termijn vervangen door mijn ondervoorzitter omdat ik elders in dit gebouw werkzaamheden moet verrichten. Ik hanteer een spreektijd van zes minuten en sta twee interrupties toe.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Voorzitter. D66 is verbaasd en ook een beetje verontrust over het tempo waarmee de Staatssecretaris haar besluit over ProRail door het parlement wil loodsen. Hiermee doe ik niets af aan het feit dat we ervaringen uit het verleden niet willen herhalen. Dat heb ik ook tijdens de hoorzitting tegen de aanwezigen gezegd. Als we dingen willen veranderen, moeten we echter zorgvuldig omgaan met de mensen, de besluitvorming en de verschillen in opvatting tussen de sector en de Staatssecretaris. Over de laatste twee punten heb ik wel wat zorgen. Waarom heeft de Staatssecretaris niet gekeken naar andere scenario's dan de publiekrechtelijke scenario's? Waarom heeft zij na het tussenbesluit in oktober de werkgroep opgeheven? Waarom heeft ze er niet voor gekozen om de variant die door de sector wordt ondersteund – een privaatrechtelijke organisatie dichterbij de overheid – te onderzoeken?

Twee weken geleden zei de Staatssecretaris in het algemeen overleg over ov dat de ACM (Autoriteit Consument & Markt) een zbo (zelfstandig bestuursorgaan) is waar ze geen controle op heeft. Ook voor de ANVS (Autoriteit Nucleaire Veiligheid en Stralingsbescherming), die over onze nucleaire veiligheid gaat, wordt een zbo voorgesteld, juist om de onafhankelijkheid en het op afstand plaatsen te waarborgen. Waarom wordt ProRail, als gevolg van de wens om directer te sturen, dan wel een zbo? Ik heb veel vragen over de organisatievorm en ik wil dat de belangrijkste scenario's worden onderzocht voordat we een besluit nemen. We kunnen dan alle voors en tegens goed tegen elkaar afwegen. Ik sorteer dus nog niet voor op de oplossing, maar vind dat alle oplossingen in kaart moeten worden gebracht, vooral omdat de financiële aspecten van de verschillende oplossingen nadrukkelijk om aandacht vragen. We hebben grote tekorten op het spoor, of budgetspanning, waar ik zo meteen nog op kom. Wat betekent de transitie voor de prijs van het treinkaartje? De fiscale effecten van de transitie moeten de komende tijd inzichtelijk worden gemaakt door ProRail, schrijft de Staatssecretaris. Het is bijzonder dat ze voorstelt om een besluit te nemen voordat we de financiële effecten ervan kennen en dat ProRail die effecten inzichtelijk moet maken. Het zou

logischer zijn als dat soort aspecten in de vergelijking van de alternatieven heel helder op een rij staan. Het is cruciale informatie om de juiste keuze te kunnen maken.

Er zijn veel verschillende onderzoeken gedaan en vandaag kwam daar een McKinseyrapport bij. Ik kijk even naar de timeline. De Staatssecretaris heeft in haar hoofd om de instellingswet voor het zbo pas eind 2017 naar de Kamer te sturen. We hebben dus nog even de tijd. Met zo veel open einden is het verstandig om geen onomkeerbare stappen te zetten en de verschillende scenario's in kaart te brengen, inclusief de financiën.

Wellicht kan de Kamer – dat zeg ik even tegen de collega's – nog eens een rondetafelgesprek organiseren waarbij we de verschillende adviesrapporten laten toelichten en advies vragen aan juristen over kwesties die nog openstaan, zoals de financiën.

Ik kom op de ordening op het spoor.

De heer **Hoogland** (PvdA):

De vragen van mevrouw Van Veldhoven zijn legitiem, maar ik vraag me iets af. Normaal gesproken regeert het kabinet het land en controleert de Kamer dat zo goed en zo kwaad als het gaat. Mevrouw Van Veldhoven zegt dat «we» een zorgvuldig besluit kunnen nemen. Hoe ziet zij dat voor zich? Wil ze dat het kabinet ons gaat controleren? Dan zijn de rollen omgedraaid. Haar vragen zijn legitiem, maar het kabinet neemt een besluit, sterker nog, heeft al een besluit genomen. Als zij het daar niet mee eens is, moet ze dat kenbaar maken door het kabinet terug te fluiten via een motie of op een andere manier. Of zit ik eraast?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Volgens mij wordt het werkelijke besluit pas geëffectueerd als de instellingswet wordt aangenomen en is het niet het kabinet maar het parlement dat bepaalt of iets wetgeving wordt. Pas dan zetten we onomkeerbare stappen. Om straks de wet goed te kunnen beoordelen – ik ben blij dat de heer Hoogland de vragen als legitiem bestempelt – heeft mijn fractie informatie nodig over de financiële aspecten om de afweging voor het beste scenario te kunnen maken. Nogmaals, ik sluit niets bij voorbaat uit, maar vind dat we het plaatje nog niet compleet hebben. Het is onze taak als volksvertegenwoordiger om niet blind over te nemen wat het kabinet zegt, maar het te controleren. Het parlement besluit of de wet wordt aangenomen en het kabinet moet daartoe een voorstel doen. Dat zijn de verhoudingen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Begrijp ik goed dat mevrouw Van Veldhoven nog een keer een rondetafelgesprek wil? Tot die tijd doen we niets en komt het kabinet ook niet met een wet of een voorstel. We zetten alles stil. Begrijp ik dat goed? Dan kunnen we een periode van bezinning inlassen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb net gezegd dat de Staatssecretaris van plan is de wet eind 2017 naar de Kamer te sturen en dat ons dat de ruimte biedt om een rondetafelgesprek te organiseren. Dat lijkt me helder.

Dan kom ik bij de ordening op het spoor en de opzet van het onderzoek dat al volop loopt. De motie-Hoogland/De Boer (33 678, nr. 22) vroeg expliciet om een onafhankelijk onderzoek, maar het onderzoek wordt uitgevoerd door twee rijksambtenaren. Is dat onafhankelijk genoeg? De overheid kan ook worden gezien als belanghebbende bij een bepaalde ordening. Waarom is bijvoorbeeld de ACM niet gevraagd het onderzoek te doen? Kunnen de onderzoeksverslagen openbaar gemaakt worden? Ik zou dat heel erg goed vinden. De Staatssecretaris hecht erg aan transparantie en ik neem dus aan dat dat geen enkel probleem is. Graag een bevestiging hiervan. Is het onderzoek onderworpen aan een EU-toets? Wat zou

het effect zijn van de positionering van de NS op de Europese spoormarkt? Die vraag zag ik niet terugkomen in de onderzoeksopzet, terwijl dat punt wel nadrukkelijk onderdeel is geweest van de overweging om met de Fyra aan de slag te gaan. Ik miste dit internationale aspect als onderdeel van het onderzoek.

Ik kom op de marktverkenning HSL-Zuid (hogesnelheidslijn). Wij zijn van begin af aan kritisch geweest over de manier waarop deze verkenning in de markt is gezet, want het leek ons lastig om partijen te vragen volledig te laten zien wat ze kunnen, om het vervolgens door een andere partij te laten uitvoeren. Dat blijkt inderdaad lastig te zijn. Hoe gaan we dit vlot trekken? In de opzet van de marktverkenning staat dat de voorstellen waar andere partijen mee komen, inpasbaar moeten zijn binnen de juridische kaders van de vervoersconcessie. Betekent dit dat de juridische kaders van de NS leidend zijn en dat het alleen mogelijk is als onderaannemer van de NS? In de voorstellen van de Staatssecretaris staat dat als het voorstel niet inpasbaar is, men het alsnog zelfstandig kan aanbieden. Kan de Staatssecretaris op dat punt informatie geven?

Ik heb nog een paar korte punten. Om de vertragingen op de Intercity direct terug te dringen, zijn veel extra investeringen nodig. Zitten deze al in de huidige financiële kaders of komen ze er als een extra budgetspanning bovenop? Ik ben niet gerustgesteld over het betonrot. Vijftien jaar na de aanleg blijkt het beton al dusdanig aangetast te zijn dat het zeker is dat we de honderd jaar niet halen. Welke financiële consequenties verwacht men? Zitten deze financiële consequenties al in de budgetspanning die ons is aangeleverd? Het is fijn dat er een stuurgroep is ingesteld om de bilaterale verklaring voor de verbinding tussen Den Haag en Brussel uit te voeren. Kijkt de stuurgroep expliciet naar het schrappen van stations in België om de reistijd voor Nederlanders te verminderen? De Staatssecretaris geeft aan dat ze serieus overweegt de grondslag booggeluid mee te nemen. Dat juichen we toe, al hoop ik dat het verder gaat dan serieus overwegen. Wanneer horen we hier meer over?

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. De reiziger op 1, 2 en 3. Dat is de zin die het afgelopen jaar het meest is uitgesproken over het spoordossier. Desondanks staat de reiziger nog lang niet op 1, 2 en 3. Ook vandaag heeft de reiziger het nakijken, want bij het belangrijkste onderwerp van dit debat, de positionering van ProRail, wordt de reiziger bijna compleet vergeten. De afgelopen periode heb ik het vraagstuk van de herpositionering van ProRail uitgebreid bekeken. Ik heb met veel belangstellenden gesproken en mij vanuit diverse hoeken laten adviseren. Vandaag is een rapport van McKinsey verschenen. Ik moet concluderen dat ik de voordelen van herpositionering niet zie. Waarom zou je wijzigingen aanbrengen in een goed functionerend bedrijf? Een voetbaltrainer wisselt toch ook niet een winnend team? Natuurlijk is er altijd ruimte voor verbetering, ook bij ProRail, maar verbeteringen kunnen ook gerealiseerd worden in de huidige vorm. De Staatssecretaris heeft voldoende middelen en mogelijkheden om ProRail aan te sturen. Daarnaast ben ik van mening dat een zbo zeker geen wondermiddel, een oplossing voor alle problemen, is. Structuur is niet altijd een oplossing en een structuurwijziging zeker niet. Kijk bijvoorbeeld naar de structuur en de problemen bij de Belastingdienst. Daar staat alles onder direct toezicht en gaat er toch het een en ander fout. Kortom, ik zie de voordelen van een mogelijke herpositionering niet. De nadelen zie ik echter wel degelijk. De transitie zal van alle partijen een grote investering vragen, niet alleen financieel maar ook qua inzet van het bestuur en het personeel. Dat is kostbare tijd die beter besteed kan worden aan het verder verbeteren van de dienstverlening van ProRail. Dat zou de reiziger beter dienen, hij zou er meer bij gebaat zijn. Denk bijvoorbeeld aan het overleg over het opheffen van onbewaakte spoorwegovergangen of het tegengaan van wintereffecten op het spoor.

Mijn grootste zorg zijn de kosten van deze transitie. Er gaan allerlei geruchten dat de reiziger er financieel voor zal opdraaien. De prijzen van treinkaartjes kunnen omhoog gaan, wat wellicht met btw te maken heeft. Dat is natuurlijk de wereld op zijn kop: de reiziger niet op 1, 2 en 3 maar op de laatste plaats. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat dit onwenselijk is? Kan zij toezeggen dat de reiziger niet opdraait voor de kosten van een mogelijke transitie en dat die kosten niet zijn zoals ze worden voorgesteld?

Tot slot kom ik op de drukte op het spoor. 2016 is voor de treinreiziger een rampjaar geworden. Zo wordt het door sommigen genoemd. Ik heb echter begrepen dat 2017 nog erger kan worden. De NS verwacht maar liefst 40% meer hinder van werkzaamheden en volgens ProRail blijft het aantal grote werkzaamheden gelijk, maar worden deze uitgevoerd op drukkere trajecten. De belangrijkste oplossing voor het beperken van de drukte zijn de nieuwe FLIRT-treinen. Ik vraag me af of dit voldoende is. Kan de Staatssecretaris uiteenzetten wat het komende jaar aan drukte wordt verwacht? Kan zij aangeven wat haar inzet is om van 2017 een FLIRT-jaar te maken en geen flutjaar?

De heer **Geurts** (CDA):

Voorzitter. Als de heer Van Helvert hier had gezeten, had hij het volgende kunnen zeggen. Het kabinet wil de positie van ProRail veranderen. ProRail zou niet langer een bv moeten zijn, maar onder de vleugels van Staatssecretaris Dijksma en haar ambtenaren moeten komen. Het CDA vindt dat geen goede keus. De kritiek die de Kamer in de afgelopen twee jaar op ProRail heeft gegeven, lag immers vooral op het terrein van onduidelijkheid over financiën, de aansturing door het ministerie en het gebrek aan kennis op het ministerie. Bij ProRail zelf is inmiddels orde op zaken gesteld. Een nieuwe directeur en een nieuwe directie doen deze bv goed. Alle targets zijn in het afgelopen jaar gehaald. Waarom voegt het ministerie ProRail onder zich terwijl dat juist goed functioneert? De snelheid waarmee de zelfstandige positie van ProRail omver gehaald moet worden, begrijpt het CDA helemaal niet. Het lijkt afgetikt te zijn in de coalitie, want de VVD gaat braaf mee met de sociaaldemocraten en verkondigt vrolijk dat het aanleggen en onderhouden van spoorstaven en wissels door Vadertje Staat, een winstpunt voor Nederland is. Het CDA doet een klemmend beroep op de VVD om het coalitiebelang niet te laten prevaleren boven het belang van Nederland en de reiziger. De reiziger gaat het immers betalen, want in de zbo-structuur komt er 21% btw op de prijs. De intentie van de Staatssecretaris was om de btw-problematiek op te lossen. Die intentie was goed, maar met intenties kun je niet op het spoor rijden. Inmiddels heeft de Staatssecretaris laten weten dat ProRail zelf de problemen mag oplossen als de omslag is gerealiseerd. Wie gaat die extra 21% betalen? De voorgestelde compensatie is in verband met staatssteun niet toegestaan, dus dan betaalt de reiziger. Ik constateer dat de reiziger opnieuw in de kou staat. Ja, ik ken de uitkomsten van de Fyra-enquête met de naam De reiziger in de kou. Uit het rapport werd duidelijk dat ProRail niets te verwijten viel, maar de NS des te meer. De NS krijgt echter de zoveelste kans en ProRail, dat alle targets in het afgelopen jaar heeft gehaald, wordt onder de vleugels van het ministerie getrokken. De conclusie van de parlementaire enquête inzake het Fyra-debacle verwees juist naar de innige relatie tussen het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de NS en het daarmee gepaard gaande gebrek aan een kritische houding. Volgens de commissie was het juist ProRail dat dankzij zijn onafhankelijke positie heeft bijgedragen aan een volledige en transparante weergave van alle risico's bij de ingebruikname van de Fyra. Het is een bekende reflex van politici om na een debacle krachtdadige besluiten te willen nemen. De Staatssecretaris zal dat ook gevoeld hebben na de parlementaire enquête inzake het Fyra-debacle. Dat heeft de Staatssecretaris niet nodig. Zij is een sterke Staatssecretaris, op

Landbouw wordt ze elke dag gemist, ze heeft geen spierballenideeën nodig. Sterker nog, alles wat ze in de sector in korte tijd heeft opgebouwd, breekt ze af door zonder overleg een idee door te duwen dat een oplossing moet bieden voor een probleem dat niet bestaat. De Kamer heeft in een eerder stadium, omdat het kabinet het niet deed, aan de stakeholders gevraagd hoe zij het zien. De gehele spoorwereld is tegen het plan: de ondernemingsraad, de vakbond, FNV Spoor, de NS, de regionale vervoersbedrijven zoals Veolia en Connexion, de vrachtovervoerders, de havenbedrijven van de grote havens van Rotterdam en Amsterdam en ook de reizigersorganisaties zoals Rover. Zelfs de NS liet zich er vorige week kritisch over uit. Waarom veroorzaakt de Staatssecretaris zo veel onrust op het spoor? Ze verdedigt haar persoonlijke troetelplan om ProRail te schaken met het argument dat ze zo snel mogelijk duidelijkheid wil voor het personeel. Ik heb een bericht voor de Staatssecretaris: het personeel zit niet op deze nepduidelijkheid te wachten. Als ze al iets wil doen voor het personeel, moet ze eerst alle scenario's volledige onderzoeken, ook het scenario van de huidige bv-structuur. De D66-fractie wijdde daar net ook woorden aan. Heeft de Staatssecretaris de impactanalyse van McKinsey gelezen? Wat is haar reactie daarop? Veel vragen die het CDA in het schriftelijk overleg heeft gesteld, zijn niet beantwoord. We willen op alle vragen complete antwoorden. Kan de CDA-fractie alsnog antwoord krijgen op de onbeantwoorde vragen? Adri Duivesteijn bepleitte indertijd een onderzoek naar nut en noodzaak bij dergelijke projecten. Waarom doen we dat nu ook niet? Het btw-probleem is nog niet opgelost. De Staatssecretaris zegt dat ProRail dit moet oplossen. Het is lekker gemakkelijk over de schutting gegooid, maar daarmee is het probleem niet weg. Er zou overlegd worden met de Belastingdienst. Is dat al gebeurd en wat is de uitkomst? Kunnen we het verslag krijgen? Krijgen we ook het verslag van het overleg tussen de Staatssecretaris en de Autoriteit Consument & Markt en de verslagen van de overleggen met de stakeholders? De snelheid in het proces wordt gemotiveerd met het argument dat dit voor het personeel wordt gedaan. Dat is een gotspe. Waar staat dat het personeel hierom heeft gevraagd? Ik heb nog een concrete vraag en wil er graag een concreet antwoord op: is een fusie mogelijk tussen een zbo en een nv, een naamloze vennootschap? Andere zbo's hebben een raad van toezicht, maar ProRail niet. Snelheid is van belang, ik ga er sneller van praten. Het hert moet nog worden geschoten voor de verkiezingen, het gewei moet in de kamer van de Staatssecretaris aan de muur hangen en de argumentatie doet er niet meer toe. De discussie over nut en noodzaak wordt constant genegeerd. Het moet gewoon, want de Staatssecretaris wil het zo. Dat geeft geen duidelijkheid aan de reiziger, noch aan het personeel, noch aan de Kamer. Ik roep de collega-Kamerleden dan ook op, of ze nu inhoudelijk voor- of tegenstander zijn van de nieuwe positionering van ProRail binnen een zbo, de Staatssecretaris te verplichten om geen onomkeerbare stappen te zetten alvorens alle scenario's zijn uitgezocht en de nut-en-noodzaakdiscussie is gevoerd.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Het gebeurt me zelden dat het CDA de bal zo mooi voor mij op de stip legt. Ik begin waar het CDA eindigde, bij Adri Duivesteijn en de vraag over nut en noodzaak. Zijn pleidooi kwam voort uit de conclusie van een rapport over nut en noodzaak van de aanleg van projecten. Dat ging dus over iets heel anders. Dezelfde mijnheer Duivesteijn schrijft ook weleens een stuk op zijn website of op andere websites, soms welgevallig, soms niet, maar altijd als onafhankelijk en kritisch denker. Hij schrijft een prachtig stuk – ik kan het niet beter omschrijven – over de positionering van ProRail, de waarden die gelden bij publieke dienstverlening en het nemen van verantwoordelijkheid in het publieke domein door de politiek. Daarover gaat het vandaag. Welke politieke verantwoor-

delijkheid hoort bij het publieke domein en de dienstverlening die daarin plaatsvindt? Zijn stuk is te lang om voor te lezen, maar ik raad iedereen aan het te lezen. Het geeft heel aardig weer hoe we denken over het efficiënter maken en vanwege incidenten uitplaatsen van publieke dienstverlening, wat waarschijnlijk zal uitmonden in het binnenhalen van publieke dienstverlening omdat het niet alleen gaat om de efficiency ervan maar ook om de kwaliteit en de zeggenschap erover. Deze discussie is niet zozeer te vatten in de casus ProRail, maar gaat over veel meer en uiteindelijk ook over ProRail. Dit was de aftrap.

Het kabinet heeft 9 december het besluit genomen om ProRail om te vormen naar een publiekrechtelijke organisatie met een eigen rechtspersoonlijkheid als zbo.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik meende dat de heer Hoogland mij een vraag zou stellen, maar hij is al met zijn bijdrage begonnen. De heer Duivesteyn gaf ons ook mee: als de discussie over nut en noodzaak van een project niet uitgebreid wordt gevoerd, vertroebelt dat de besluitvorming en het vervolg. Vindt de PvdA-fractie dat we alle scenario's moeten onderzoeken voordat snel het besluit wordt genomen om ProRail binnen een zbo-constructie te plaatsen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik ben niet verrast door deze vraag. Ik heb onderzoek gedaan. Hoelang tart u ons geduld nog, vroeg de heer Van Helvert op 29 september 2015. Ingrijpen is nodig, zei het CDA in 2013. Toen ik vanochtend wakker werd, dacht ik: het is weer september 2015. Toen was er ook sprake van een situatie waarin er allerlei documenten online stonden die de Kamer graag wilde hebben maar niet had gekregen. De documenten kwamen van ProRail, maar dat werd niet officieel bevestigd. Kortom, het was alsof de geschiedenis zich herhaalde. Ik wijs de heer Geurts daarop en op het feit dat het zijn eigen partij was die een voorstel indiende om het aandeelhouderschap van ProRail te verplaatsen, zonder dat daar enige discussie over had plaatsgevonden. Dus als we het over nut en noodzaak hebben, dan lust ik er nog wel een paar.

De heer **Geurts** (CDA):

Het CDA heeft nooit om ingrepen in de structuur gevraagd. Wat de heer Hoogland aangeeft, is aardig maar gewoon niet waar. In het algemeen overleg over de ov-chiptaxi kwam ook een zbo ter sprake, de Autoriteit Consument & Markt. De Staatssecretaris zei dat de ACM een zbo is en dat ze daarover niet te zeggen heeft. Hoe moet het in de toekomst als er vragen over ProRail zijn? Zegt de Staatssecretaris die er dan zit: daarover kan ik niets zeggen, want ik ga daar niet over? Graag een antwoord hierop. Vindt de PvdA-fractie de zbo echt de oplossing voor het probleem? Wij zien dat probleem niet. Ik heb in mijn betoog al aangegeven dat ProRail alle targets heeft gehaald.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik citeer wederom de heer Van Helvert die altijd zegt: in onwetendheid zondigt men niet. Daarvan lijkt hier wel sprake te zijn, want het CDA heeft wel degelijk voorstellen gedaan over de structuur van ProRail. De vraag of een zbo alle problemen oplost, is een legitieme vraag. Nee, ik denk niet dat een zbo alle problemen oplost. Ik denk dat geen enkele structuur alle problemen oplost. De vraag die voorligt is echter: vinden we het onderhouden van het spoor een publieke taak? Vinden we dat daar zeggenschap over moet zijn? Of vinden we dat de Staatssecretaris steeds tegen de Kamer moet zeggen: ik ga eens aan de raad van commissarissen vragen of ik die documenten mag leveren? Ze gaat weg en komt weer terug. Vervolgens vragen wij de notulen van de aandeelhoudersverga-



dering op. Dat spel moet doorbroken worden. Daartoe is op 9 december een eerste stap gezet. Er zijn allerlei vragen over zaken die nog niet helemaal duidelijk zijn, daar hebben alle vorige sprekers gelijk in, maar de principiële vraag gaat daaraan vooraf.

Op welke manier blijft de Kamer betrokken bij de besluitvorming in het verdere traject? Op welke manier zorgen we ervoor dat alle eerdergenoemde partijen, die nu nog zeggen dat het onverstandig is, in de meewerkstand komen? Uiteindelijk komen we op die manier het verst in het vormgeven van de verandering. Daarnaast geeft het kabinet aan dat er met betrekking tot de arbeidsvoorwaarden voor het personeel, pensioen et cetera, geen veranderingen zijn, net zomin als voor de btw. Is er al zicht op de kosten van de transitie? Zolang deze niet in beeld zijn, is het de vraag waar ze neerkomen en hoe ze opgevangen worden. Vallen de leden van de raad van bestuur van ProRail onder de Wet normering topinkomens? Dat is nu niet het geval maar wellicht straks wel. Hoe kijkt het kabinet daar tegenaan?

Ik kom op de HSL-Zuid. We hebben daarover een brief gekregen waarin staat dat een aantal prestatie-indicatoren veranderen. De indicator voor NS en ProRail wordt vastgesteld op 1. Verdwijnt dan de indicator voor uitval? De bedrijven worden gestimuleerd om zo veel mogelijk mensen op tijd te vervoeren. Het lijkt positief dat deze indicator is toegevoegd, maar hoe verhoudt dit zich tot de wens om mensen ook buiten de spits te laten reizen? Met de nieuwe indicatoren loont het vooral om treinen te vertragen of te laten uitvallen buiten de spits. Daarnaast verwacht men een realistisch uitvalpercentage van 5% à 7% op de hsl. Wij vinden dat eigenlijk te hoog; iedereen zal dat te hoog vinden. Er wordt 60 miljoen euro vrijgemaakt om de betrouwbaarheid te vergroten. Is deze investering van 60 miljoen euro al opgenomen in het uitvalpercentage van 5% à 7% of valt die daarbuiten? In dat geval zijn we nog verder van huis. Op de hsl-verbinding doen niet alleen de cijfers niet wat wij willen, maar blijkt ook dat de eerder aangekondigde verbinding Breda-Antwerpen-Brussel vertraagd is. Dat heeft te maken met de levering van software door Bombardier. Ik wil hier geen softwarepakket in elkaar zetten, maar de NS is niet akkoord gegaan met deze vertraging en niemand is er blij mee. Hoe kan dit toch gebeuren? Breda was een belangrijk ankerpunt in de aanleg van de hsl. Is er een nieuwe planning voor het tijdstip dat de treinen wel gaan rijden? Op dit moment is er geen zicht op een oplossing voor dit probleem. De hsl is ook aangelegd voor reizigers uit het zuiden van het land.

Het derde onderwerp van vandaag is de geluidshinder rondom het spoor. Het booggeluid is al genoemd. Er wordt een brede en langetermijnaanpak onderzocht – dat zijn containerbegrippen – en er worden versneld raildempers aangelegd. Dat is op zich positief. De Staatssecretaris heeft ons verkeerd ingelicht over de treinen die langzamer rijden in de nacht. Ze zei daarover dat er ten onrechte sprake was van langzaam rijden. Dat blijkt niet het geval. Een halfjaar na de mededeling dat het onderzoek wat langer zou duren, deelt de Staatssecretaris mee dat de onderzoeken gestart zijn en dat de uitkomsten pas eind 2017 verwacht worden. Wat ons betreft wordt het onderzoek versneld en wordt samen met de goederenvervoerders gezocht naar mogelijkheden om eerder dan eind 2017 langzamer te rijden. Waarom kan dat niet? Het gaat om een snelheidsbeperking. Als de treinen langzamer rijden, kunnen we meten en kijken wat het resultaat is.

Over de trillingen heb ik een specifieke vraag. De methode die gebruikt wordt om de trillingen te meten, wordt gemaakt door TNO. De methode is vrij oud en zou vernieuwd worden. Is er inmiddels een nieuwe meetmethode voor de trillingen? Heeft men daarin de nieuwe situatie meegenomen? Mensen ervaren echt overlast van de goederentreinen die 's nachts rijden. Wat is de invloed van het nieuwe materieel van de NS dat overdag gaat rijden, waardoor er 's nachts wellicht meer ruimte wordt

gecreëerd? De treinen die nu door de dorpen denderen, kunnen dan blijven rijden dankzij het nieuwe materieel van NS dat volgens de metingen overdag stiller is.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik zag de Staatssecretaris even glunderen toen zij door de heer Geurts werd uitgenodigd om terug te keren naar zijn megastal. Dat moeten we maar niet doen. We moeten proberen het dossier ProRail op een goede manier af te ronden. Afronden is het punt. We zitten niet zover van de verkiezingen af en het is een groot dossier. Brengt de Staatssecretaris dit dossier nog tot een einde? Gezien de tijd kan ik me dat amper voorstellen. Er is ook kans dat het onderwerp op een gegeven moment controversieel wordt verklaard. Ik ben benieuwd waar we deze periode eindigen met dit onderwerp.

Een paar zaken rondom ProRail zijn onvoldoende beantwoord in het schriftelijk overleg. Het gaat om drie zaken. Volgens mijn medewerker moet ik altijd met drie dingen komen, want dat aantal kan iedereen net onthouden. Het eerste punt is ons uitgangspunt dat NS en ProRail onder één dak moeten komen, één holding moeten zijn. Het geheel van infrabeheer en vervoer heeft een nutsfunctie. Op die manier kijken wij naar openbaar vervoer in zijn algemeenheid, maar het biedt echt een kans. Stel dat ProRail een zbo wordt, is het dan nog mogelijk om een holdingstructuur te creëren of wordt dat lastig? Als dat laatste het geval is, hebben de Staatssecretaris en de SP een probleem met elkaar.

Het tweede punt is dat de Staatssecretaris zegt dat een zbo-structuur nodig is omdat ze met de Kamer vaak over ProRail praat en dat het bedrijf daar in de huidige situatie te zelfstandig voor is. Ze moet er een zbo-structuur van maken om over ProRail te kunnen besluiten. Dat zou dan ook voor de NS moeten gelden, maar daarover zegt de Staatssecretaris: de Minister van Financiën is grootaandeelhouder en ik ga er niet over. De Staatssecretaris wil met de Kamer over de vervoerder en de infrabeheerder op een vergelijkbare manier kunnen spreken. Ze wil over beiden even besluitvaardig kunnen zijn en de Kamer moet de Staatssecretaris dingen kunnen opdragen. Ze moet voor de vervoerder hetzelfde willen als voor de infrabeheerder.

Het derde punt is dat alles wat om een zbo heen hangt de markt opzoekt omdat die zbo er nu eenmaal is. Dat zien we vaker als een organisatie een zbo wordt. Als ProRail een zbo wordt, versnelt dat dan de mogelijkheid dat het vervoer de markt op gaat? Dat is wat ons betreft totaal niet de bedoeling. Deze drie ja-mitsen zijn voor ons van belang. Is het niet beter om te wachten op de studie die nu loopt, zodat we de opties in beeld hebben? Het is nodig om die met elkaar te kunnen vergelijken. Ik deel het gevoel van de Staatssecretaris dat ze een daad wil stellen. Iedereen vindt dat de heer Eringa het fantastisch doet en ik ben de laatste om dat te ontkennen, maar een aantal maanden geleden stonden we hier nog allemaal te miepen achter de microfoon, inclusief de partijen die nu zeggen dat we niets moeten veranderen. In die zin snap ik volledig dat de Staatssecretaris heeft besloten om iets te gaan doen.

Ik kom op de hsl. De complexe infrastructuur lijkt van blijvende aard te zijn. Het ene deel van het spoor is ERTMS-proof (European Rail Traffic Management System) en het andere is conventioneel spoor. We zitten met problemen waarvan ik me afvraag of we die ooit kunnen oplossen. Dat is eigenlijk de kern van de zaak. We kunnen buitenlandse vervoerders erop laten rijden, maar dat lost het probleem niet op. Ziet de Staatssecretaris dat ook zo? De marktverkenning is dan een wassen neus omdat we het probleem niet goed adresseren. Hoe moeten we de complexiteit van de hsl zien? Zijn het constructiefouten? We hebben de niet-werkende Fyrtreinen teruggestuurd naar Italië. Moeten we ons in dit geval niet afvragen of de fouten te verhalen zijn op de aannemers die het gedrocht hebben gebouwd?

De Staatssecretaris heeft met het direct bedienen van Den Haag de dienstregeling naar Brussel een stuk complexer gemaakt. Dat zorgt voor meer uitval, terwijl het geen aanzienlijke hoeveelheid extra reizigers oplevert. Hoewel we het bedienen van Den Haag een goede zaak vinden, vragen we ons wel af of dit een slimme zet is, want het leidt tot extra verstoring. Wij vrezen dat we per saldo slechter af zijn. Ik kom op het Vervoerplan 2017 en met name op de prestatie-indicatoren. Hoe verhouden de prestatie-indicatoren van de NS zich tot die van de regionale vervoerders? Is er een level playing field? Misschien gaat de Staatssecretaris er niet over. We stellen allerlei eisen aan de NS die we niet aan Arriva en Veolia stellen. Als we op punctualiteit toetsen maar ook de frequentie verhogen, is er meer uitval. We zien dat bijvoorbeeld bij de hsl gebeuren nadat de kwartierdienst naar Rotterdam is ingevoerd. Er rijden nu twee keer zo veel treinen. Is dat meegenomen? Anders schieten we onszelf in de voet. Dat geldt ook voor de drukte op het spoor. Als er meer goederenvervoer tussendoor rijdt, kun je dat NS niet aanrekenen. Kan de Staatssecretaris bevestigen er een oplossing komt voor het booggeluid? Ze heeft dat in het vorige overleg gezegd, maar het zou fijn zijn als ze het nog een keer bevestigt. Ik heb er laatst opgelet toen ik van Baarn naar Hilversum met de trein reisde. Het was echter nat weer en dan valt het allemaal wel mee. Als het droog is, is het geluid echt heel erg. Als ik de Zuiderweg in Hilversum zie, moet ik altijd denken aan de keer dat de Staatssecretaris weigerde om daar samen met mij een weekendje te verblijven om te horen hoe erg het is.

**De voorzitter:**

U blijft daarover filosoferen, merk ik wel. Dusdanig dat u ruim over uw tijd gaat.

**De heer Smaling (SP):**

Ik heb nog maar één vraag. Gisteren hebben we de Omgevingswet en het Besluit kwaliteit leefomgeving behandeld. Gaat alles op het gebied van geluid en trillingen en misschien ook op dat van het vervoer van gevaarlijke stoffen, een-op-een van de bestaande wetgeving over in het Besluit kwaliteit leefomgeving van de Omgevingswet? Blijft de Staatssecretaris erover gaan? Ik vind het belangrijk, maar als de vraag te ingewikkeld en te verrassend is, mag de beantwoording ook schriftelijk.

**De voorzitter:**

Ik heb de tussentijdse mededeling dat de heer Madlener zich ook heeft afgemeld voor dit debat. Hij is ziek.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

Voorzitter. Excuses dat ik een beetje laat was. Ik heb de neiging een vurig pleidooi voor asfalt te houden. Mijn collega's wijzen me dan wellicht terecht door te zeggen dat ik met de trein had moeten gaan. Maar goed, de nieuwe dienstregeling heeft nogal wat voeten in aarde gehad, om daar maar eens mee te beginnen. Deze week zijn er 3.000 à 4.000 klachten binnengekomen. De treinen halen Den Helder niet eens meer. Men heeft een nieuwe trein opgesteld die ook terug kan rijden, want anders zouden er ook geen treinen meer uit Den Helder vertrekken. Daar komt bij dat er in het hart van de Randstad, dus vanaf Nijmegen, sprake is van minder capaciteit en dat de treinen voller zijn. Hoe succesvol is de nieuwe dienstregel voor de reiziger? De Kamer ontwerpt geen dienstregelingen, laat ik die illusie gelijk de wereld uit helpen, maar we jagen de mensen eerder uit dan in de trein. Tel daarbij op de 40% verstoringen die we volgend jaar verwachten. Op welke manier gaan we dat oplossen? In de brief die we gisteren kregen, wordt een aantal oplossingen genoemd die ik dit jaar al eerder voorbij heb zien komen voor andere problemen. Zit er nog rek in? Zijn dit de oplossingen voor de huidige problemen? Ze

worden genoemd als oplossing voor allerlei problemen, zoals het afsluiten van één spoor in plaats van twee bij werk aan het spoor. Worden we volgend jaar geïnformeerd over de concrete aanpak? De Kamer heeft een niet te stillen honger naar brieven en debatten, dus het is beter als de Staatssecretaris de informatievraag van de Kamer voor is.

Ik kom bij de toekomstige tekorten op de beheer- en onderhoudsreeksen, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). Kunnen we een doorkijk verwachten van de financieringsbehoefte voor de komende 30 jaar? Deze zou eind dit jaar naar de Kamer komen, maar ik heb hem nog niet gezien. Het zou goed zijn als de Kamer, en zeker de volgende Kamer, daar meer zicht op krijgt en er keuzes in kan maken.

Op welke manier borgt de Staatssecretaris de onafhankelijkheid van het onderzoek naar de vier scenario's voor de goede structuur op het spoor? De onderzoeksresultaten verwachten we in maart, april. Voor de VVD is er één duidelijk toetsingscriterium: de betaalbaarheid van het openbaar vervoer op de langere termijn en de kwaliteit voor de reiziger in een veranderende wereld met meer private aanbieders. Dit komt onvoldoende terug in de brief. We willen dat de centrale conclusie van het Fyra-enquête rapport, de dubbele petten van de overheid en de rol van Financiën, heel duidelijk geadresseerd zien in het rapport. Kan de Kamer een uitgebreider onderzoeksvoorstel tegemoet zien voordat het onderzoek plaatsvindt? Vinden de gesprekken in de openbaarheid plaats? Hoe ziet het onderzoek eruit?

Ik kom op de hogesnelheidslijn. Ik vraag me bij deze problematiek oprecht af hoe het in vredesnaam kan dat we voor 7 miljard een lijn hebben aangelegd die technisch zo ingewikkeld is dat een lijst met maatregelen en zelfs een structuursprong noodzakelijk zijn om het aantal verstoringen binnen de perken te houden. Ik heb met mijn collega de heer Smaling in de trein gezeten en we hebben gezien dat het inderdaad ingewikkeld is. Als er een onderzoek moet komen naar de infrastructurele maatregelen voor de langere termijn, waarvoor we nu al 60 miljoen beschikbaar stellen, dan is er wel wat fout gegaan. Er wordt onderzoek gedaan, maar wordt ook onderzocht hoe het zover heeft kunnen komen? En dan heb ik het nog niet eens over de problemen met het beton en de zetting. De Staatssecretaris wil onderzoeken welke maatregelen noodzakelijk zijn voor die langere termijn. Onderzoeken we dan ook hoe dit in vredesnaam kan? Ik kom op de intercity naar Brussel die over de hsl rijdt en de marktverkenning HSL-Zuid. Het resultaat op de hsl is tot nu toe ronduit teleurstellend. We zijn destijds door de pomp gegaan en akkoord gegaan met het voorstel van de NS. Als we echter alle voorstellen langslopen die de NS heeft gedaan, dan is er misschien maar eentje die uitgevoerd wordt en dat vind ik echt teleurstellend. We passen de Den Haag-verbinding vier keer per uur in en dat is mooi. Het is echter curieus om op voorhand te zeggen dat de NS niet wordt afgerekend op de prestaties en dat de verbinding weliswaar ten koste gaat van de prestaties, maar dat we dat niet erg vinden; de NS levert eigenlijk een wanprestatie, maar we vinden dat prima en de reiziger is de dupe. Het is niet goed om op voorhand te zeggen dat de prestaties wat minder mogen zijn. Kijk de verandering in de dienstregeling eerst een jaar aan. Ik wacht het antwoord van de Staatssecretaris af, maar mijn fractie gaat niet op voorhand akkoord met minder prestaties. We willen betere prestaties, daar wachten we al jaren op. Hoe staat het met de softwareproblemen bij Bombardier? Breda wacht op de oplossing voor deze problemen.

Last but not least kom ik op de herpositionering van ProRail. Allereerst stel ik dat we de principiële keuze om ProRail dichterbij de overheid te organiseren, kunnen steunen. Hiermee kom ik mijn collega van het CDA enigszins tegemoet. Er gaat 2 miljard euro belastinggeld om in ProRail, er is geen markt en in de afgelopen jaren hebben de debatten met de Staatssecretaris en de vorige Staatssecretaris laten zien dat de Kamer meer grip wenst. De vraag om meer grip was er constant en continu en

kwam vooral van het CDA en D66. Ik heb helaas de woordvoering gemist, maar er is net wel iets over gezegd. Een collega van mij vroeg of we de gehele structuur moeten veranderen of dat we de verandering binnen de huidige context waarin ProRail functioneert kunnen realiseren. We hebben daarover volop brieven gekregen. Het is goed om in dit debat nog eens te wisselen dat het goed is om te kiezen voor een zbo. Dat kan inderdaad niet binnen de huidige structuur.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mevrouw De Boer kwam inderdaad iets later binnen. D66 staat open voor alle opties en vindt dat de onderbouwing, de keuze en het proces zorgvuldig moeten zijn. Ik vind het opvallend dat een optie die door de gehele sector wordt gedragen helemaal niet onderzocht is en niet in de matrix van de verschillende opties staat. Waarom wil de VVD per se een publiekrechtelijke, een overheidsoplossing? Waarom wil ze niet onderzoeken of een oplossing waarbij de partij nog deels in de markt staat maar dichterbij de overheid wordt getrokken, een optie is? Dat is de optie waarin ProRail een privaatrechtelijke organisatie blijft, bijvoorbeeld zonder raad van commissarissen, en direct wordt aangestuurd door het Ministerie van I en M maar de structuurverandering niet nodig is. Mijn partij vindt het belangrijk om alle serieuze opties goed met elkaar te vergelijken en niet op voorhand opties uit te sluiten. Waarom is de VVD er voorstander van om alleen de overheidsoplossing te onderzoeken en niet ook andere opties?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik ben benieuwd naar alle opties. Ik heb de Staatssecretaris net gevraagd om in te zoomen op de keuze voor de publiekrechtelijke weg. Een aantal jaren geleden heb ik, toen ik net op dit dossier zat, al eens gevraagd of we ProRail niet publiekrechtelijk moeten organiseren. Het is natuurlijk heel vreemd dat we het op afstand hebben gezet. Rijkswaterstaat, dat verantwoordelijk is voor de aanleg en het onderhoud van wegen en dat ook met belastinggeld doet, valt rechtstreeks onder het Ministerie van I en M, maar ProRail is op enorme afstand gezet. De Kamer heeft in de debatten – mevrouw Van Veldhoven niet in de laatste plaats – gevraagd op welke manier zij meer grip op ProRail kan krijgen. Ik ben uiteraard bereid om alle opties te onderzoeken. Ik heb net gevraagd of de Staatssecretaris kan aangeven dat de structuurwijziging nodig is voor de veranderingen die in de brief worden genoemd. Wij staan achter deze veranderingen: geen raad van commissarissen meer, meer grip op ProRail, het aanstellen van een raad van bestuur, het kunnen goedkeuren van de begroting en het kunnen opvragen van informatie. Ik heb gevraagd om deze punten hier te wisselen en ben benieuwd naar de oplossingen van D66. Kan ik concluderen dat D66 deze punten niet omarmt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb daar in mijn eigen termijn antwoord op gegeven. D66 sluit op dit moment geen enkele oplossing uit. Ze wil dat de vraagstelling helder is. We moeten goed definiëren welk probleem we gaan oplossen. Waarom willen we meer grip? Wat willen we beter kunnen aansturen? Daarna moeten we bekijken welke verschillende oplossingen er zijn. Elke oplossing heeft voor- en nadelen. Geen enkele oplossing zal perfect zijn, maar laten we alle opties goed naast elkaar zetten. In de besluitvorming ontbreken de oplossingen die buiten een zbo of een agentschap vallen. Daarom verbaast het mij dat de VVD, die zo veel mogelijk zaken in de markt wil zetten, zegt dat die mogen verdwijnen. Ik begrijp echter dat ik mevrouw De Boer onrecht doe, want zij wil die opties ook graag onderzocht hebben. Het is heel belangrijk dat we die opties en de voor- en de nadelen op tafel krijgen. Dan kunnen we alle opties naast elkaar zetten, want niet het middel maar het doel staat voorop. We willen de problemen

die we de afgelopen jaren hebben gesignaleerd beter kunnen aanpakken. Op dit moment ontbreekt er een optie die als basis voor de besluitvorming kan dienen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Mevrouw Van Veldhoven stelt vragen die in de afgelopen jaren in diverse debatten aan de orde zijn geweest. Het is toch de bedoeling dat we de Staatssecretaris erop kunnen aanspreken dat de Kamer meer instrumenten moet krijgen om ervoor te zorgen dat die 2 miljard euro belastinggeld goed besteed wordt? Mevrouw Van Veldhoven zei iets over privatisering. Er is hier geen markt. Ik kan me niet voorstellen dat een liberale partij als D66 er niet voor zou zijn om het dichter op de overheid te organiseren. Er is geen markt, er gaat 2 miljard euro belastinggeld in om. Ik snap niet dat D66 al die andere opties nog wil bekijken en vragen stelt die we de afgelopen jaren al hebben gesteld. We willen er meer grip op hebben, we willen informatie kunnen opvragen als we die nodig hebben. We willen geen brieven krijgen waarin informatie ontbreekt of weggelaten wordt. Dat hebben we in de afgelopen jaren besproken. Ik ben bereid om alle opties te onderzoeken, maar waar D66 nu mee komt, vind ik een beetje vaag. Wat is het concrete voorstel van D66?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Een deel van de spraakverwarring wordt misschien veroorzaakt doordat mevrouw De Boer mijn inbreng niet heeft gehoord. D66 wil een zorgvuldig proces omdat er in het verleden problemen waren. Tijdens de hoorzitting zeiden alle partijen aan tafel dat er vooral niets moest veranderen, terwijl ze ook met problemen te maken hadden. We hebben de afgelopen jaren met elkaar geconstateerd dat er dingen niet goed gingen en dat we die moeten oplossen. Een heel concreet voorbeeld daarvan is dat het af en toe moeilijk was om stukken van de raad van commissarissen van ProRail te krijgen. Dat ben ik helemaal eens met mevrouw De Boer. Welke structuur hebben we nodig om ervoor te zorgen dat dat soort problemen zich niet meer voordoen? Dat is de vraag waar we voor staan. De Staatssecretaris neemt nu een besluit op basis van opties A en B, die beide meer overheid betekenen, terwijl de optie die de sector zelf het liefste wil niet eens onderzocht wordt. De sector wil ProRail in de markt houden en stelt voor iets in de structuur van het bedrijf te veranderen zodat er sterker en directer gestuurd kan worden. Die optie wil ik graag onderzocht hebben, zodat we van alle opties de voor- en nadelen goed naast elkaar kunnen zetten. Dan kunnen we beoordelen of we het voorstel van de Staatssecretaris een goed voorstel vinden. Is mevrouw De Boer het met me eens dat die optie op tafel moet liggen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Begrijp ik goed dat D66 de optie wil laten onderzoeken om ProRail privaatrechtelijk te laten blijven? Ik begrijp het nog steeds niet, want ProRail is nu privaatrechtelijk en we hebben gezien dat dat de afgelopen jaren niet goed is gegaan. Er gaat 2 miljard euro belastinggeld in om en er is geen markt. Ik zie op voorhand weinig redenen om die optie te onderzoeken. Maar als de Staatssecretaris deze optie met alle plezier wil onderzoeken, dan vind ik dat prima. De keuze voor een zbo is echter nog geen keuze voor een rechtsvorm. We kunnen er nog een rechtsvorm bij kiezen. Het kan een bv of een nv zijn. Zbo is een grote verzamelnaam. Met de instellingswet zbo kunnen we allerlei dingen organiseren waardoor we de problemen uit het verleden niet weer krijgen. Vooral nog zie ik de optie zbo nog steeds als een geschikte. Ik heb mijn zorgen en zal die zo uiten, want ik hecht ook aan een zorgvuldig besluitvormingsproces. Ik noem zo een aantal dingen waarvan ik het belangrijk vind dat we die onderzoeken alvorens we de wet vaststellen. De structuur verandert pas als de Kamer het definitieve besluit neemt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De Staatssecretaris heeft opties vergeleken waarbij ProRail helemaal publiek wordt. Welk bezwaar heeft de VVD tegen het daarnaast onderzoeken van een optie waarin ProRail privaat blijft maar er wel een verbetering in de structuur wordt aangebracht om ervoor te zorgen dat we beter en directer kunnen sturen? Waarom zou de VVD daar bezwaar tegen hebben?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb net gevraagd of de Staatssecretaris wil ingaan op de vraag of de structuurwijziging noodzakelijk is. We hebben daarover een aantal brieven gekregen, maar ik wil hier gewisseld hebben dat het noodzakelijk is dat we via de instellingswet meer grip kunnen krijgen op ProRail en dat dat niet kan binnen de huidige structuur. Die vraag heb ik hier op tafel gelegd. Dat moeten we in het debat wisselen. Ik ben niet op voorhand overtuigd van de optie van D66. Ik zie wel een probleem in de huidige privaatrechtelijke structuur en wacht het antwoord van de Staatssecretaris even af. Ik zie het niet op voorhand als een heel reële optie. Als we meer grip op ProRail willen krijgen, moeten we misschien een stapje extra zetten.

De **voorzitter**:

Voor dit deel van de discussie verwijs ik naar de tweede termijn.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik kauw nog even na op het antwoord dat we het bedrijf nationaliseren omdat er vele miljarden in omgaan en er geen markt is. Schiphol, de havenbedrijven en TenneT hebben allemaal geen markt, maar we nationaliseren ze gelukkig niet. Dat is ook niet de bedoeling van de VVD. Maar waarom dan geen open blik? In de zbo-structuur zit het probleem van 21% btw. Op welke manier lost de VVD dat op? Ik las in het McKinsey-rapport dat er een eenmalige heffing van 5 miljard op de nieuwe structuur afkomt. Op welke manier lossen we dat op? De operationele kosten van ProRail stijgen. Op welke manier lossen we dat op? Heeft de VVD-fractie daarover nagedacht voordat ze er in het kabinet mee instemde?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Kennelijk is het CDA voorstander van de huidige situatie en van het doormodderen zoals we tot nu toe hebben gedaan, terwijl het CDA de afgelopen jaren vooraan bij de interruptiemicrofoon stond om aan de kaak te stellen wat er allemaal misging. Ik ben in dit verband benieuwd naar de oplossing van het CDA. Wat willen we? Op welke manier willen we meer grip op ProRail krijgen? Ik heb inderdaad, zoals ik net al tegen mevrouw Veldhoven heb gezegd, de vraag bij de Staatssecretaris neergelegd om in dit debat goed te wisselen dat het noodzakelijk is dat we meer grip krijgen door middel van het pad dat we nu inslaan. Ik deel de zorgen van de heer Geurts over de btw-kwestie en kom daar zo nog op terug. Kennelijk is het rapport van McKinsey, dat door ProRail als onderzoeksbureau is ingeschakeld, hier en daar uitgelekt. Ik ben benieuwd wat erin staat en of het naar de Kamer kan worden gestuurd. De structuurwijziging heeft wat voeten in aarde met de btw, maar in de brief staat dat ProRail bij het verkrijgen van de gelden van de overheid geen btw hoeft af te dragen. Wellicht heeft de heer Geurts die brief niet gelezen omdat hij vandaag een collega vervangt. Ik laat het antwoord op de vraag graag aan de Staatssecretaris. Ik hecht eraan dat we goed laten onderzoeken wat de financiële gevolgen zijn van de belastingtechnische kant van de structuurwijziging, want dat is nog geen uitgemaakte zaak. De Kamer moet daarover met de Staatssecretaris van gedachten wisselen voordat zij het definitief vaststelt.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik krijg heel wat vragen terug en weinig antwoorden, zelfs niet op één concrete vraag. Het CDA wil dat alle scenario's worden uitgezocht en dat we een goede nut-en-noodzaakdiscussie voeren. Dat heb ik in mijn eerste termijn al aangegeven. De VVD dendert gewoon door. Wat er gebeurt als je doordendert, zien we in de Eerste Kamer met Staatssecretaris Wiebes en het voorstel over de dga's (directeur-groootaandeelhouder) en hun pensioenen. Er is nu een miljardengat. Het CDA heeft heel kritische vragen gesteld, maar de wetgeving is doorgedenderd en dat leidt tot problemen. Ik vraag een open blik van de VVD-fractie voor de problemen die D66, maar ook wij, geagendeerd hebben. Hol niet zomaar door, maar denk rustig na voordat je de problemen straks door een ander kabinet mag laten oplossen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik kan alleen maar herhalen wat ik net gezegd heb. We hechten aan een zorgvuldig besluitvormingsproces. Daarin willen we de kwestie met de btw, de belastingen, goed uitgezocht hebben voordat we het wetgevings-traject ingaan.

De heer **Geurts** (CDA):

Door de VVD-fractie werd net aangegeven dat het McKinseyrapport mogelijk gelekt is. Volgens mij staat het op verzoek van de Staatssecretaris gewoon op de website van ProRail.

De **voorzitter**:

Dat is een punt van orde. De Staatssecretaris bevestigt dat het op haar verzoek is gedaan. Mevrouw De Boer verkeert in de knellende situatie dat ze nog zes seconden heeft voor het vervolg van haar betoog. Ik wil wel flexibel zijn als u het kort kunt houden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik hecht eraan te zeggen dat we de scenario's moeten laten onderzoeken en dat ze in februari, maart, april naar de Kamer moeten komen. We kunnen dit erbij betrekken, want voor die tijd ligt er geen instellingswet en hebben we echt nog niet alles uitgezocht. De Staatssecretaris schreef in een van haar brieven dat het een no-regretmaatregel is. Dat is mooi, want dat past bij alle scenario's. De heer Smaling heeft hiermee een beetje antwoord op zijn vraag gekregen. Zoals ik net zei moet de kwestie met de Belastingdienst helder zijn, maar de governance ook. Komt er een raad van advies of een raad van toezicht? De Staatssecretaris gaat daaraan voorbij en zegt dat ze daar geen behoefte aan heeft. Rijkswaterstaat heeft iets vergelijkbaars. Ik wil de voor- en nadelen daarvan wel eens op een rijtje zien.

Ik sluit me korthedshalve aan bij hetgeen de heer Hoogland heeft gezegd over het booggeluid en de trillingen.

De **voorzitter**:

De heer Bruins ziet af van zijn bijdrage in eerste termijn omdat hij laat is binnengekomen. Ik schors het overleg tot 18.30 uur zodat de Staatssecretaris de vragen op een ordentelijke manier kan antwoorden.

De vergadering wordt van 18.16 uur tot 18.30 uur geschorst.

**Voorzitter: Van der Linde**

Staatssecretaris **Dijksma**:

Voorzitter. Misschien is het goed als ik de lijn van de beantwoording mededeel. Ik begin met een omvangrijk blok met alle vragen over ProRail. Vervolgens beantwoord ik een aantal vragen over het onderzoeksvoorstel naar de ordening op het spoor en de scenario's die daarbij worden



verkend, dan alle vragen over de HSL-Zuid en vervolgens het thema van de dienstregeling. Daarna volgen het booggeluid en de trillingen en ten slotte beheer en onderhoud en vervanging.

Ik begin met de vragen op het terrein van de voorgenomen omvorming van ProRail tot een publiekrechtelijke organisatie. Er is veel gezegd over de timing. Ik stel vast dat het kabinet in april van dit jaar al een voornemen naar de Kamer heeft gestuurd, dat in oktober is gevolgd door een tussenbesluit en op 9 december door een definitief besluit. Veel leden hebben gesproken over onomkeerbare stappen. De belangrijkste onomkeerbare stap is het moment waarop de instellingswet wordt aangenomen. Tot die tijd zijn er geen onomkeerbare stappen. Er is natuurlijk wel sprake van een voornemen van het kabinet, een besluit, en dat hebben we niet voor niets genomen. De scenario's die de Kamer wil betrekken bij de uiteindelijke afweging, zijn er gewoon. Qua timing is er genoeg ruimte voor de Kamer om op de punten die misschien nog niet duidelijk zijn een nadere toelichting te vragen. De heer Geurts zei terecht dat hij alle vragen beantwoord wil zien. Dat snap ik en dat kan ook. Op het moment dat de instellingswet in het najaar van 2017 voorligt, zijn op alle punten tot in de finesses antwoord gegeven. Wat betreft de timing, stel ik vast dat ik meestal te maken heb met het verwijt dat we te traag zijn. Het is heel raar om het verwijt te krijgen dat we te snel zijn. Helder is dat de Kamer – mevrouw Van Veldhoven zei het perfect – in haar rol als medewetgever uiteindelijk het finale besluit neemt. Dat gebeurt pas op het moment dat de Kamer een wetsvoorstel accepteert. De timing hoeft geen probleem te zijn en zo heeft het kabinet dat ook beredeneerd. We nemen alle stappen ordentelijk, zoals we dat in het parlement gewend zijn te doen, en we nemen de Kamer daarin steeds mee, zoals de heer Geurts terecht vroeg.

Waarom doen we het? Het antwoord op die vraag is al gewisseld in de verschillende debatten. Tegen de heer Geurts zeg ik dat de VVD-fractie het «verwijt» kreeg dat ze dit zou doen onder druk van de coalitie, maar ik heb tien jaar geleden debatten met de heer Aptroot meegemaakt, waarin hij, misschien als enige in de Kamer, al aangaf dat hij het van belang vond dat het beheer op het spoor een publieke zaak werd. Ik ben geen liberaal en minder goed thuis in de redeneringen, maar ik snapte de redenering van de heer Aptroot wel. Hij vond het vervoer niet per se een publieke zaak – de VVD is meestal een voorstander van concurrentie op het spoor – maar de infrastructuur wel. Mevrouw Van Veldhoven, die nog een kleine wijziging in het verkiezingsprogramma heeft gerealiseerd, stelt vast dat ProRail een organisatie moet zijn die, net als Rijkswaterstaat, dichterbij de overheid moet komen. Veel partijen worstelen met dat vraagstuk. Dat is begrijpelijk, want het gaat om 2 miljard belastinggeld. Het gaat om een taak die niet in concurrentie kan worden gedaan en een onderwerp waarover we echt niet sinds de laatste maanden een debat hebben. Daar moeten we eerlijk in zijn. Deze discussie voert de Kamer al twintig jaar. Ik heb de Kamer eerder omstandig verteld dat ik van mening ben dat er een stap moet worden gezet. Ik vind dat ook verdedigbaar, gelet op de ervaringen die ik heb. Mijn belangrijkste ervaring is dat de Kamer van mening is dat ik op elk moment van de dag verantwoording moet kunnen afleggen over de keuzes die rond aanleg, beheer en onderhoud van de infrastructuur worden gemaakt. Mijn belangrijkste stelling is dat als de Kamer dit van mij verlangt, ik dat moet kunnen waarmaken. Daar ben ik voor ingehuurd. Ik wil die sturing op begrotingen en langetermijnplannen kunnen waarmaken. Ik geef zo meteen de precieze uitleg over de details. Ga ik met mijn werkschoenen aan naast de heer Eringa op het spoor staan om er een klap op te geven of een wissel om te zetten? Nee, het is heel belangrijk dat wij ons niet de expertise van het vakmanschap aanmeten van de mensen in de organisatie. In de gesprekken met de ondernemingsraad heb ik de angst voor de bemoeizorg van de politiek op die manier vertaald. De organisatie moet daartegen in bescherming worden

genomen. De politiek grijpt niet op alle lagen van de organisatie in om de mensen te vertellen hoe zij hun vak moeten uitoefenen, maar stuurt scherp op de publieke prestatie. Er liggen inderdaad vele rapporten en gisteren kwam het McKinseyrapport daar nog bij. De heer Geurts vroeg ernaar. Dat is geen rapport van mij. Het is ook niet aan mij om het naar de Kamer te sturen aangezien ik nu nog geen directe sturingsrelatie heb over dit soort onderwerpen. Het rapport werd echter in de krant genoemd en daarom leek het mij wijs dat ProRail het zelf openbaar maakte. Ik ben blij dat het rapport op de website van ProRail is te lezen voor iedereen die dat wil. Het rapport levert mij geen nieuwe inzichten op over de moeilijke onderwerpen die wij al gezamenlijk hebben verkend en die nu voorliggen in het werkdocument. Aan de ene kant is dat goed nieuws, want dat betekent dat de bestaande issues die we moeten oplossen dezelfde blijken te zijn, maar aan de andere kant is het de vraag of er steeds een andere dure firma moet worden ingeschakeld om een rapport op te stellen met uitkomsten die we eigenlijk al kennen. Het is echter aan de organisatie zelf om dat te doen en niet aan mij.

De heer Geurts verwees naar de heer Duivesteijn. De heer Duivesteijn heeft echter een advies gegeven over de vraag wanneer en waarom infrastructuur wordt aangelegd. Hij heeft vandaag – ik verwijs naar [www.adriduivesteijn.nl](http://www.adriduivesteijn.nl) – een doorwrocht artikel geschreven over de noodzaak van het herwaarderen van de publieke taak die een overheid vermag. Hij geeft zijn visie op de vraag waarom het belangrijk is dat een organisatie als ProRail in publieke handen komt. Ik ben het vanzelfsprekend met zijn analyse eens. In zijn artikel noemt hij ook een paar spannende dingen, zoals dat de Staatssecretaris sneller weggestuurd kan worden als deze verantwoordelijkheid voor de organisatie draagt. Daarmee haal je natuurlijk wel de countervailing power in huis. Het is dus een risico, politiek gezien, maar als je dan politiek in de problemen komt, ben je er tenminste wel zelf verantwoordelijk voor. Dit heeft te maken met de onmacht die mijn voorgangers voelden. Zij werden evengoed door de Kamer aangesproken, maar waren feitelijk niet verantwoordelijk. Er is een vergelijking getrokken met wat ik over de ACM zou hebben gezegd. Dat wil ik nog even adresseren. Ik heb gezegd dat ik het oordeel van de ACM, let wel het oordeel, over de wijze waarop zij naar marktordering kijkt niet kan beïnvloeden. Niet omdat het een zbo is, maar omdat wij hebben geregeld dat er nu eenmaal een onafhankelijke waakhond in ons land is die bekijkt wat consumenten en markten precies voor betekenis moeten hebben en of de mededingingswetgeving daarin voldoende in acht wordt genomen. Als ik echter vindt dat er iets moet veranderen – ik kijk nu even naar mijn vriend de heer Geurts uit de landbouwsector, die daar ook ervaring mee heeft – dan voeren wij een spannend gesprek over de beleidsregels die de overheid kan uitvaardigen in de richting van bijvoorbeeld ACM, waarmee de interpretatie van de wetgeving verandert. Ik ben op een aantal punten die genoemd zijn ingegaan omdat ik daarin helderheid wilde scheppen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik probeer helder te krijgen wat we nodig hebben om de problemen op te lossen. De Staatssecretaris zegt dat zij het oordeel van de ACM niet kan beïnvloeden, maar een spannend gesprek over de beleidsregels voert als er iets moet veranderen. Ik probeer dit te vertalen naar de huidige situatie van ProRail en hoe het straks zal gaan. Stel dat ProRail een bepaald bedrag in onderhoud wil steken, dan is dat het oordeel van de zbo waar de Staatssecretaris zich niet in mengt, terwijl ze er wel op wordt aangesproken. Als ze zich niet inhoudelijk mengt in het oordeel van de zbo, waarin mengt ze zich dan wel? Hoe komt dit tegemoet aan de wens om te gaan over de punten waar we de afgelopen jaren tegenaan liepen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Mevrouw Van Veldhoven geeft een goed voorbeeld van iets waar ik straks wel over ga. Met de instelling van het zbo kunnen we voor de goedkeuring van de begroting, de tarieven, de jaarrekening en het financieel meerjarenbeleidsplan regels opstellen om de sturing en verantwoording te verbeteren. We hebben dan de mogelijkheid om kwaliteitsbenchmarks en audits uit te voeren en beleidsregels vast te leggen. Het direct ontslaan en het bezoldigen van de raad van bestuur valt daar ook onder. De heer Smaling vroeg of men straks onder de WNT valt. Het antwoord is ja. Men valt nu formeel niet onder de WNT, maar dat verandert met de instelling van een zbo. Ik kom er zo nog op terug. De heer Hoogland vroeg of ik verwacht dat we alle problemen die we de afgelopen jaren zijn tegengekomen, oplossen met een wijziging in de structuur. Het hartgrondige antwoord daarop is: nee, natuurlijk niet. Het is van groot belang dat men intern orde op zaken stelt. Ik ben echt een fan van de huidige aanpak van de raad van bestuur: beter plannen, financiële expertise op orde en meer vakmanschap, puur op de techniek, zodat er een betere countervailing power is ten opzichte van de aannemers. Deze zaken moeten, los van de structuurdiscussie, natuurlijk allemaal plaatsvinden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Het geld dat ProRail uitgeeft aan beheer, onderhoud en vervanging komt rechtstreeks uit de zak van de Staatssecretaris. Omdat het publiek geld is, wil ze ProRail dichterbij hebben. Via de hoeveelheid geld voor beheer, onderhoud en vervanging, stuurt ze nu al op de begroting. Ik herinner me de discussie in de Kamer over de hoogte van het salaris van de heer Eringa dat boven de WNT uit ging. De aandeelhouder heel veel invloed. Nogmaals, het is niet zo dat ik deze optie per se niet wil, maar ik probeer helder te krijgen voor welk probleem we een structuurverandering inzetten die tijd en energie kost. We moeten heel goed weten waarom we het doen en wat de toegevoegde waarde is.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat begrijp ik heel goed. Ik pak hem er zo even bij. Ik verwijs de Kamer ook naar de bijlage met een overzicht van elementen van sturing en verantwoording. Daarin wordt in beeld gebracht wat we nu doen en in de toekomst kunnen doen. Dan kunnen we een eerlijk gesprek voeren. Het goedkeuren van de begroting is in een bv-situatie niet aan de orde, maar wel in een zbo-situatie. Het goedkeuren van een financieel meerjarenbeleidsplan is nu deels mogelijk en straks helemaal. Het goedkeuren van de jaarrekening is altijd al aan de orde, dus daarin verandert er niets; tarieven zijn straks wel beïnvloedbaar en nu niet. Het laten aansluiten van de financiële cyclus op de begrotingscyclus van het Rijk is nu deels en straks helemaal het geval. Het vaststellen van de bezoldiging van de raad van bestuur, waar de heer Smaling naar vroeg, is nu niet het geval en straks wel. Een flink aantal elementen valt met het publiek maken van de organisatie onder de directe sturing van de Staatssecretaris.

De **voorzitter**:

Ik wil het aantal interrupties graag beperken tot twee per persoon in tweeën, anders lopen we erg uit de tijd.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Wat ik net heb gezegd over de verschillen tussen een zbo en een bv, zoals het nu is, staat ook in alle onderliggende documenten. Het is een hele stapel, maar in de komende weken is er nog gelegenheid om die door te nemen.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd waarom ik de privaatrechtelijke organisatie niet onderzoek. Er zijn twee redenen om dat niet te doen. De eerste is dat we er weinig mee veranderen. Als we dat doen, voor welk

probleem is het dan een oplossing? Het brengt uiteindelijk weinig sturingsmogelijkheden met zich mee. De tweede reden is een principieel punt. Er gaat een paar miljard aan belastinggeld om in ProRail – mevrouw Van Veldhoven noemde het mijn geld, maar ik zie het als geld dat van ons allemaal is – en het is dus logisch dat het parlement daar veel directer toezicht op krijgt. Dat is een principieel punt. Daarmee verandert niet per se de uitvoering van het werk door de mensen in het land; dat is een sturingsrelatie.

Een ander belangrijk punt is dat er niet alleen iets bij ProRail moet veranderen. Verschillende leden hebben er iets over gezegd; de heer Geurts wellicht het meest indringend. Hij vroeg wat er op het departement zelf verandert. Dat is een heel goed punt, want uit alle aanbevelingen, recentelijk ook over de financiën, hebben we helder kunnen vaststellen dat ook het departement in de wijze waarop het omgaat met de verschillende organisaties op het spoor en zeker met ProRail, zijn act together moet hebben. Op dit moment nemen wij besluiten om dat veel steviger vorm te geven. Het mes moet aan twee kanten snijden. We moeten niet alleen bij anderen een verandering teweegbrengen, maar ook eerlijk in de spiegel kijken en bij onszelf iets veranderen. Het kabinet heeft dit serieus opgepakt en de Kamer hoort daar binnenkort meer over.

Een aantal leden heeft gevraagd hoe het zit met alle stakeholders. Er is heel veel discussie over deze stap. De stakeholders zijn niet allemaal vanuit dezelfde positie kritisch en hebben vaak andere onderliggende redenen om dat te zijn. Gebruikers- en reizigersorganisaties vragen zich af wat het betekent voor de kosten. Ik ga zo nog nader in op de zaken rond fiscaliteit. Het belangrijkste uitgangspunt van het kabinet is dat het geen koers vaart waarbij de rekening uiteindelijk bij anderen terecht komt, bij de gebruikers, de verladers, de reizigers. Dat is niet de bedoeling. Het is heel belangrijk om dat punt op te lossen. Dat is mogelijk – we hebben dat laten zien in eerdere situaties waarin private organisaties publiek werden – maar lastig omdat het in ons land zo is geregeld dat de belastinginspecteur niet vooraf tekent bij het kruisje. We moeten met een voorstel komen dat achteraf beoordeeld zal worden. We gaan daarmee gezamenlijk met het Ministerie van Financiën en ProRail aan de slag. Ik leg dat niet bij de organisatie neer, want dat zou niet fair zijn. We hebben onderlinge werkafspraken gemaakt met het Ministerie van Financiën en we betrekken uiteraard ProRail erbij. Het zal op enig moment een gesprek moeten voeren met de belastinginspecteur, maar wij doen er alles aan om het op zo'n manier vorm te geven dat het goed komt. We willen niet weer een nieuwe raad van toezicht of een soort alternatieve raad van commissarissen, want we hebben net met elkaar afgesproken dat die tussenlaag niet per definitie iets oplevert. Wij willen wel in gesprek met de stakeholders over een gebruikersraad die het ministerie adviseert in de wijze waarop het de organisatie aanstuurt. Met een gebruikersraad geven we alle verladers, vervoerders en reizigersorganisaties een echte plek om inspraak te hebben in de richting van het departement, hun zorgen te kunnen uiten of met ons te bakkeleien over de dingen die hen aan het hart gaan. Ik ben het er zeer mee eens dat we daar een plek voor bieden. Wellicht heeft men hiermee meer directe invloed dan in de huidige opzet. Ik ga wat preciezer in op het punt van de fiscale en financiële aspecten. Er zijn twee kwesties aan de orde. In de eerste plaats de transitiekosten. Die zijn aan de orde als we zouden kiezen voor het omvormen van ProRail naar een Rijkwaterstaatchtige constructie, een heel groot agentschap. Als we deze optie kiezen, zijn we jaren onderweg. Uit alle studies blijkt dat die veel kosten met zich meebrengt. Dat is een van de redenen waarom we een tussenbesluit hebben genomen. Een tweede, voor mij doorslaggevend, nadeel was dat ik niet kon garanderen dat de arbeidsvoorwaarden en pensioenen van de mensen die bij de organisatie werken ongemoeid zouden blijven. Men heeft mij die vraag gesteld toen ik in De

Inktpot het besluit, toen nog voornemen, van het kabinet kwam toelichten. Ik wilde daar graag ja op kunnen zeggen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Een punt van orde. Komt de Staatssecretaris nog terug op de tabel over de verschillen in invloed tussen de huidige situatie en de situatie als zbo?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik durf niet te zeggen dat ik erop terugkom met de tabel in de hand.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dan is dit toch een interruptie. In de tabel waarin de punten zijn aangegeven waarop de Staatssecretaris nu geen invloed heeft en straks meer, worden onder andere WNT2 en Wob (Wet openbaarheid bestuur) genoemd. Met name WNT2 is een interessant aspect, ook voor een zbo. Heeft de Staatssecretaris als aandeelhouder in de huidige situatie eigenlijk niet ook direct invloed op de bezoldiging van de bestuurders? Sterker nog, bepaalt zij niet de bezoldiging? In die zin krijgt ze niet meer invloed.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Laat ik het zo zeggen: bij de recente benoemingen heb ik daar inderdaad een stevige discussie over gevoerd met de raad van commissarissen, maar ik had daarbij niet de end say. Ik heb mijn politieke invloed aangewend om waar te kunnen maken wat eerder aan de Kamer was beloofd, maar dat ging niet vanzelf. Mijn opvatting is dat het een organisatie als ProRail, die publiek werk doet, past om een publieke beloning te krijgen. Ik heb mij, conform de belofte aan de Kamer, daarvoor ingezet, maar was afhankelijk van de vraag of de raad van commissarissen het in the end zou goedkeuren. Zo is het gegaan en niet anders. Dat wordt in een zbo-situatie anders.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Ik begrijp het spel der machten dat plaatsvindt. Zo gaat het in de werkelijkheid, maar formeel is de aandeelhouder toch degene die het mandaat heeft in the end?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kan er niet over beslissen zonder medewerking van de raad van commissarissen. De heer Bruins spreekt over het spel der machten. Laat ik zeggen dat ik het jammer vind als we met dit soort discussies heel veel energie verliezen. Dat maak ik niet graag nog een keer mee.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik wilde mijn vraag aan het einde van dit blokje stellen, maar nu we weer terug zijn bij de tabel, stel ik hem nu. De Staatssecretaris is politiek verantwoordelijk en de concessie maakt dat alle gegevens naar de Staatssecretaris en het ministerie worden gestuurd. De Staatssecretaris krijgt alle informatie. Er worden doorlopend stukken door ProRail en NS naar de Kamer gestuurd; het rapport van Stibbe, beheerplannen, ze worden allemaal doorgestuurd en de Staatssecretaris heeft ze ook. Mijn concrete vraag is: wordt de begroting van ProRail ter goedkeuring aan de aandeelhouder voorgelegd?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee. In de tabel staat bij ProRail «nee» bij bv en «ja» bij zbo in de toekomst. Het lastige is dat we wel een financieel meerjarenbeleidsplan hebben en dat wij dat uiteraard bepalen. Ik moet het heel precies zeggen. Uiteindelijk bepaalt de rijksoverheid hoeveel geld er formeel beschikbaar is voor het werk aan het spoor. De heer Geurts heeft in die zin gelijk dat we dat nu ook bepalen. Maar dat is net iets anders, op een wat hoger

abstractieniveau, dan het feitelijk formeel goedkeuren van een begroting. Hebben we daar gesprekken over? Natuurlijk hebben we dat. Het is dus geen wereld aan verandering maar wel een feitelijke verandering. Uiteindelijk is het altijd de politiek die het bepaalt. De laatste weken is er veel discussie geweest over de vraag of er genoeg geld is voor het spoor. Dat bepaalt ProRail niet. De factsheet laat zien dat het verschil zit in de zaken die we deels getrapt, via-via of direct beïnvloeden. Voor sommigen zal dat een subtiel verschil zijn en voor anderen is het groot. In de praktijk gaat er soms te veel energie verloren aan het discussiëren over zaken die de gewoonste zaak van de wereld moeten zijn. Vaak is de Kamer het daarover met mij eens. Ik wil daar graag in kunnen doorpakken.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik wil de Staatssecretaris er niet in laten lopen, maar ik geef haar graag mee dat ze even moet nadenken over dit antwoord, want de begroting van ProRail wordt naar mijn informatie nu wel ter goedkeuring voorgelegd aan de aandeelhouder. Op die begroting staan ook de bezoldigingen en andere zaken. Kan de Staatssecretaris goed laten uitzoeken of het antwoord dat ze net gaf wel klopt? Dan kan ze meteen de nog openstaande vragen die wij in de schriftelijke ronde hebben gesteld beantwoorden.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Men moet zich voorstellen dat alles getrapt gaat. Het loopt via de aandeelhouder en via weer een andere aandeelhouder. Het is een heel ingewikkelde constructie omdat Railinfratrust er nog tussen zit. Het goedkeuren van de begroting is geen formeel rechtstreekse verantwoordelijkheid. Als de heer Geurts mij vraagt of ik mijn invloed uitoefen, antwoord ik ja, vanzelfsprekend. De heer Geurts is van de woordvoerders hier degene die mij wellicht het beste kent, al lange tijd, en hij weet dat ik het karakter heb om die invloed te pakken. Mijn punt is echter dat het niet afhankelijk mag zijn van de persoon die er zit. Het moet ook institutioneel goed geregeld zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

We hebben tot 21.00 uur de tijd en dit is een enorm belangrijk onderwerp dat voor veel mensen veel betekent, dus ik ben bang dat ik het niet ga redden met twee interrupties. Ik wil in ieder geval een vraag kunnen stellen over de HSL-Zuid. We kunnen altijd nog besluiten om de tweede termijn op een ander moment te doen. Het is belangrijk dat we dit debat zorgvuldig voeren.

Het is fijn om zo'n tabel te hebben want alles staat er kernachtig in. Ik heb, naar aanleiding van wat de Staatssecretaris zei, twee vragen over de tabel. Ik zal het kort houden. De eerste vraag betreft de voetnoot bij de vaststelling van de salarissen, waarin staat dat de WNT van overeenkomstige toepassing is verklaard op ProRail door een aandeelhoudersbesluit. Dat wil de facto zeggen dat die nu geldt. Dat staat ook in de berichtgeving over het salaris van de heer Eringa, zonder op de hoogte daarvan in te gaan. Er staat ook dat het bezoldigingsbeleid van ProRail is gekoppeld aan de WNT. Wat is dan nog het grote verschil? Mijn tweede vraag gaat over de mogelijkheid om te sturen. De Staatssecretaris zegt dat ze daarover nu geen beleidsregels kan vaststellen, maar de huidige beheerconcessie bevat de mogelijkheid om bij de goedkeuring van het beheerplan een aanwijzing te geven die is gericht op taakuitoefening. Wat is precies het verschil?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Op de eerste vraag kan ik antwoorden dat die voetnoot inmiddels geplaatst kan worden. Daarover is natuurlijk een discussie geweest, want de Kamer heeft destijds veel geluid gemaakt over de bezoldiging van de

voorzitter van de raad van bestuur. Mijn voorganger heeft naar aanleiding daarvan vastgesteld dat het goed zou zijn om ProRail voortaan te laten vallen onder de WNT. De Kamer wilde dat graag. Toen ik aantrad lag er een voorstel dat niet conform die belofte was. Uiteindelijk heb ik dat na veel discussie en in goede harmonie, zoals dat gaat, gewijzigd, maar het ging niet vanzelf. Wij zijn blij dat de voetnoot inmiddels van toepassing is. De kwestie moet echter elke keer bediscussieerd worden. Op het moment dat ProRail een zbo is, is het een feit. Dat is het verschil.

Mag ik later op de tweede vraag ingaan? Mevrouw Van Veldhoven overvraagt mij nu. Zij houdt het antwoord tegoed. Ik kom op de fiscaliteit en de kosten. Er zijn twee grote potentiële «financiële» effecten: de transitiekosten en fiscale effecten. Het uitgangspunt is om de transitiekosten die zullen optreden zo laag mogelijk te houden. Ik heb net verteld hoe het ongeveer in zijn werk gaat met de fiscale effecten. We hebben te maken met verschillende vormen van heffingen en belastingen, waaronder de btw. Dit punt moet inzichtelijk worden gemaakt. Het kan niet anders dan dat ProRail dat doet omdat het de allerbeste inzage heeft in de eigen boeken. Het zou heel gek zijn als de Kamer mij vraagt dat te doen. Niet omdat ik het niet wil doen, maar omdat ik het verstandig vind dat de betreffende organisatie dit in beeld brengt. Vervolgens moeten we het gesprek met de belastinginspecteur voeren. We hebben vanuit de rijksoverheid vergelijkbare organisaties publiek zien worden en dus al eerder met dit bijltje gehakt. Er is echter, gelet op de onafhankelijkheid van de belastinginspecteur, nooit op voorhand een garantie te geven. Ik kan de Kamer wel de inzet van het kabinet garanderen. We hebben dat in verschillende brieven al omstandig beschreven. Het komt erop neer dat we het op een wijze willen doen waardoor er geen sprake van een rekening is. Als dat onverhoeds toch aan de orde mocht zijn, hebben we natuurlijk een probleem. Ik zeg dan niet – en ik kijk even specifiek naar de heer Geurts – dat ik me er niets van aantrek. Ik doe het niet voor mezelf maar voor de greater good. We moeten dat dus in de gaten houden. Een duurder treinkaartje – vandaag zag ik dat als kop, terecht tussen aanhangstekens, boven een artikel staan – door de omvorming is wat mij betreft niet aan de orde. Het is belangrijk dat de inzet helder is. Als er fiscale effecten zijn, moeten we bekijken hoe groot die zijn en hoe we ermee omgaan. De Kamer heeft gevraagd om haar als dat nodig is elk moment van de dag mee te nemen. Dat doen we uiteraard.

Ik heb net het een en ander over het McKinseyrapport gezegd. Het is niet mijn rapport. Ik kreeg het gisteren aan het eind van de middag. Inmiddels heeft ProRail het, nadat het al openbaar was geworden via De Telegraaf, openbaar gemaakt op de site. Het is goed dat iedereen het rapport kan inkijken. Ik ben erg voor transparantie. Het slechtste dat we kunnen hebben zijn allerlei schaduwrapporten die al dan niet in lades verdwijnen. Daarmee hebben we in het verleden ervaring gehad. Ik ben van de afdeling «open de la» en «houd het gordijn open»; iedereen moet kunnen meekijken.

De heer Geurts vroeg naar de verslagen van de besprekingen met ACM, de stakeholders en de Belastingdienst. De verslagen van de gesprekken die we nu voeren met ACM en de Belastingdienst zijn informeel. Ik kan niet beloven dat deze gesprekken en verslagen gedeeld worden, ook omdat er soms bedrijfsbelangen mee gemoeid zijn. De gesprekken zijn input geweest voor de analyse die de Kamer heeft ontvangen. We hebben wel alle punten uit de gesprekken met de stakeholders als bijlage bij de brief naar de Kamer gestuurd. De stakeholders hebben geen geheim gemaakt van hun verschillende opvattingen, maar de Kamer heeft ze als extra service van de zaak nog een keer via ons gekregen.

De heer Smaling heeft gevraagd of we een stap zetten waarmee een holdingstructuur mogelijk is, het gedroomde eindmodel van de SP. Het antwoord is nee, dat doen we niet. We zetten geen stap die dat onmogelijk maakt, maar ook geen stap om dat nu te doen, want we hebben verschil-

lende scenario's. Mevrouw De Boer zei terecht dat het kabinet deze stap als no-regret beschouwt. Wij sorteren hiermee niet voor op een scenario, want dat is aan de Kamer. De Kamer kan op het moment dat ze de instellingswet bespreekt het ideale plaatje meenemen. Als de heer Smaling op weg wil naar de holding, moet hij samen met een collega – de heer Hoogland wijst zichzelf al aan als vrijwilliger – een motie indienen. Misschien legt mevrouw De Boer dan een andere motie voor. Ik sluit dat niet uit. Het is een van de punten naar aanleiding van de Fyra-enquête. We verkennen een aantal scenario's omdat er op dit moment, politiek gezien, nog geen eenduidige opvatting is over de toekomst van de vervoerderskant. Het goede nieuws is dat de Kamer pas een ultiem besluit over de wet neemt als ze alle scenario's in beeld heeft. Mevrouw Van Veldhoven krijgt in die zin wat ze wil: geen onomkeerbare stap. De Kamer heeft van ons echter wel een kabinetsvoornemen en -besluit gekregen. Wij werken daaraan, maar de Kamer maakt het besluit pas geldig als ze het wetsvoorstel aanneemt.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Dank voor de helderheid over de scenario's. De Staatssecretaris heeft duidelijk gemaakt dat er nog veel uitgezocht moet worden. Er zijn veel risico's die in kaart moeten worden gebracht. Als tijdens het traject blijkt dat de risico's te groot zijn, zoekt de Staatssecretaris dan een exitstrategie binnen de keuze voor een zbo? Zegt ze dan dat het in ieder geval een zbo wordt of is er een alternatieve exitstrategie? Als alle scenario's blijken tegen te vallen, is er dan ruimte buiten het huidige voornemen van het kabinet?

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Bruins moet mij even helpen. Bedoelt hij de verschillende scenario's die uit de marktordeningsstudie komen? Nee, hij bedoelt de verschillende knelpunten.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Precies, de huidige knelpunten en mogelijke financiële risico's.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is mijn voornemen en overtuiging dat we die kunnen oplossen. Ik ben niet van plan om op alle als-dansituaties in te gaan. Ik zeg toe dat wij de Kamer meenemen op elk moment dat wij er informatie over hebben en besluiten moeten nemen. Dat komt in de meest ultieme vorm in beeld bij de instellingswet.

Ik heb het antwoord op de vraag van mevrouw Van Veldhoven naar het verschil tussen de beleidsregel en de huidige aanwijzingsmogelijkheid. Ik zou daarop terugkomen. Een aanwijzing ziet op de reikwijdte van de concessie; een beleidsregel kan op alles zien en biedt in die zin een bredere mogelijkheid tot interveniëren.

De heer **Smaling** (SP):

Ik kom even terug op het punt van no regret. Het is helder dat alle mogelijkheden er zijn, maar dat maakt het wel lastig om er iets van te vinden. Ik probeer een politiek punt beantwoord te krijgen, maar er is een rotonde aangelegd waar we rondjes op rijden en we nemen de afslag niet voor ... Voor wanneer? Zit de Staatssecretaris dan nog hier? Wat is de verwachting daarvan?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het punt is dat de Kamer heeft besloten de afslag niet te nemen. De Kamer heeft, uit overtuiging, besloten om de aanbevelingen van de enquêtecommissie over te nemen. Ze heeft mij gevraagd te komen met



verschillende scenario's en deze te verkennen. Daar heb ik mij in gevoegd. Het feit dat de Kamer op de rotonde rijdt, is de keuze van de Kamer.

De heer **Smaling** (SP):  
Dat is verhelderend.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Leuker kunnen wij het niet maken, wel duidelijker.

Ik kom bij de ordening, voordat ik weer interrupties uitlok. Mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer hebben mij indringend gevraagd naar de onafhankelijkheid van het onderzoek. Het is onafhankelijk. We hebben de Kamer het onderzoeksvoorstel gestuurd. De twee onderzoeksleiders bepalen los van het departement – dat is heel belangrijk – op welke wijze zij vormgeven aan de inhoud en het proces. Daar bemoeien wij ons niet mee. Het is van cruciaal belang dat ze mij geen verantwoording schuldig zijn. Onder die voorwaarde zijn ze akkoord gegaan. Die twee, mannen in dit geval, zijn niet van gisteren. Zij bepalen het onderzoeksvoorstel. De Kamer heeft van mij de onderzoeksopdracht gekregen, maar het voorstel doen ze zelf. Laten we dat vooral aan hen overlaten. Zij zijn aan de slag gegaan en voeren gesprekken met alle belanghebbenden in de spoorsector. Ik heb in de onderzoeksopdracht opgenomen dat ze breed in gesprek moeten gaan. Het is aan hen op welke manier ze de resultaten toetsen bij de belanghebbenden. Daar houden wij ons ver van. Het is de bedoeling dat het onderzoek zo veel mogelijk op afstand blijft. Wij hebben er natuurlijk goed op gelet dat alle scenario's in de opdracht zitten. De Minister van Financiën heeft, als aandeelhouder van NS, op dat punt meegekeken. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of we goed hebben bekeken op welke manier het in de Europese Unie is geregeld, zodat we straks niet tegen richtlijnen oplopen. Ja, dat is onderdeel van de opzet. Zijn de onderzoeksverslagen van de scenario's openbaar? Het doel van het onderzoek is dat de Kamer er conclusies uit kan trekken. Het rapport moet dan natuurlijk openbaar zijn en op het moment dat het klaar is naar de Kamer gaan, wat mij betreft met alle denkbare bijlagen. Het antwoord is totale openheid, want anders kan de Kamer niet goed besluiten en blijft ze op die rotonde vastzitten. Dat wil de heer Smaling zeker niet en ik ook niet.

De hsl is een lastig dossier, dat weten we allemaal. Het is een ingewikkelde lijn. Mevrouw De Boer en de heer Smaling hebben samen op de bok bij de machinist gezeten, heb ik begrepen, en zij hebben het gezien. Ik heb hetzelfde gehoord van de machinisten met wie ik heb gesproken. Is het een constructiefout? Nee, het is een keuze geweest bij de aanleg. De hsl, zeg ik tegen de heer Smaling, bestaat uit zowel hogesnelheidsspoor als conventioneel spoor met een aantal systeemovergangen zoals tunnels en bruggen. Dit systeem is gevoeliger voor storingen dan regulier spoor. Dat is de realiteit waarmee we moeten dealen. Het is voor een deel echt een keuze geweest bij de aanleg. Niet de gehele hsl-corridor is hogesnelheidsspoor geworden. Dat heeft men destijds besloten om de kosten te drukken en daar krijgen we een aantal problemen voor terug. Voor de helderheid: we kunnen dit dus niet op de aannemers verhalen. Het is gewoon een politieke keuze geweest.

Er wordt onderzocht welke maatregelen we kunnen nemen om de storingsgevoeligheid voor de langere termijn te beperken. Dat doen we omdat er voor miljarden in de infrastructuur is gestopt, zoals mevrouw De Boer terecht opmerkte. Het vergt een investering, maar het is nodig omdat we de reizigers waar voor hun geld willen geven. Als we dat niet doen, heeft de heer Hoogland gelijk dat we blijven steken op een uitval van 5% à 7%. Mevrouw De Boer vindt dat niet acceptabel. Ik ook niet. Als we dat percentage willen verlagen, moeten we nu iets doen. Een aantal problemen kunnen we niet oplossen zonder in actie te komen. We hebben eerder al een reservering in potlood meegenomen en de Kamer in de

MIRT-brief (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) daarover geïnformeerd. Op dit moment werken ProRail en NS uit welke maatregelen mogelijk en nodig zijn. Zij hebben een verbeterpakket voorgelegd, dat extern is getoetst. Is het een goed pakket? Het volgende kabinet zal uiteindelijk de precieze afweging maken over de vraag hoeveel wordt ingezet om het probleem zo veel mogelijk te verhelpen. Een ander probleem is het fenomeen van het betonrot. De onderzoeken hiernaar lopen nog. We volgen de aanbeveling van de Auditdienst Rijk (ADR) op om een kwalitatieve risicoanalyse te maken. Gezien de stand van het onderzoek krijgt dat een grotere bandbreedte. Op basis van de uitkomsten besluit ik wat er nog meer nodig is om het probleem te verhelpen. Mevrouw De Boer heeft een vraag gesteld over het op voorhand verlagen van de prestatienormen vanwege de inpassing van de 12/4-variant, waarmee we in de spits, ook vanuit Den Haag, naar Brussel reizen. Ik heb er net omstandig iets over gezegd. We hebben met elkaar vastgesteld dat de prestaties op de hsl beter moeten. Er is al een pakket aan maatregelen voor. Wij kunnen ook nog een bijdrage leveren door de lijn minder storingsgevoelig te maken. We zijn het hartgrondig met elkaar eens dat daaraan gewerkt moet worden. Het is echter een feit dat de 12/4-variant complexiteit toevoegt. Niet omdat NS dat vindt, maar omdat dat blijkt uit onafhankelijk onderzoek. Wij hebben erom gevraagd. De Kamer heeft gezegd dat ze iets voor Den Haag wilde betekenen, de stad van recht en vrede enzovoort. Ik kijk naar mevrouw Van Veldhoven, maar er waren genoeg andere lieden die het verzoek steunden. Als ik het mezelf gemakkelijk had willen maken, en binnen de Kamer misschien moeilijk, had ik kunnen zeggen wat de heer Smaling suggereerde: dat spoor is niet aangelegd via Den Haag. Daar moeten we eerlijk over zijn. Destijds heeft het een hoop voeten in aarde gehad maar er was geen meerderheid die zei dat het spoor via Den Haag moest lopen. We reconstrueren nu een besluit dat sommige mensen toen verkeerd vonden. Dat heeft effect. Als we dit risico niet willen, moeten we iedereen vanuit Den Haag naar Rotterdam sturen. Men kan daar op hetzelfde perron overstappen, wat vrij easy is, en daarna rechtstreeks met de hsl verder. De Kamer had daar echter bezwaren tegen. Ik ben toen op zoek gegaan naar een suboptimaal model waarmee ik de Kamer kon bedienen en tegelijkertijd het risico op echt grootschalige complexiteit zo klein mogelijk hield. Daarom ligt nu de 12/4 voor. De NS heeft gezegd: het is niet ons ideale model, maar we accepteren het. Als wij dit van NS vragen terwijl we weten – ik weet dat en de Kamer weet het nu ook – dat we daarmee meer risico lopen op problematiek, vind ik het fair om dat mee te wegen als we afrekenen. We moeten onze verantwoordelijkheid nemen en het probleem niet eenzijdig afwentelen op NS. Als de Kamer van mening is dat ik dit niet mag doen, moet ze vandaag in meerderheid zeggen dat we gewoon via Amsterdam gaan en niet via Den Haag en dat we het laten zitten. Vermoedelijk worden de burgemeester en de wethouder uit Den Haag heel boos. Ik hoor ergens «ja». Het is van tweeën één: ofwel we fietsen Den Haag erin, lopen iets meer risico en rekenen NS daar niet op voorhand op af, ofwel we fietsen Den Haag er niet in en dan hoef ik daar ook geen concessie op te doen. Iets daartussenin, kool en geit sparen, is niet mijn stijl.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik vind het geen goede zaak. Ik zie oprecht niet in waarom 12/4 automatisch moet leiden tot verslechtering van de prestaties van de NS. We veranderen de dienstregeling voor een deel, maar goed, die is op 1 december over de kop gegaan en we hebben gezien welke gevolgen dat heeft. Ik zou het gewoon willen aanzien. We moeten NS aansporen en niet op voorhand een vrijbrief geven waarin staat: weet u wat, u mag slechter presteren. Daar is de reiziger niet mee geholpen. Het gaat mij om de reiziger die na al die jaren ellende op de hsl recht heeft op een goede vervoerder. Het heeft echt niet mijn voorkeur om op voorhand de touwtjes

los te laten. Ik wil vragen om het een jaar aan te zien, eventueel middels een VAO, want het wordt moeilijk om het op dit punt eens te worden.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb bezwaar tegen de samenvatting van mevrouw De Boer, die niet de werkelijkheid weergeeft. De werkelijkheid is niet dat NS mag onderpresteren omdat er een 12/4-variant komt. Zo is het niet, want de prestatienormen staan. Wij houden echter rekening met het feit dat wij deze variant inbrengen en daarmee de mogelijkheid van meer complexiteit accepteren. Als het echt tot grote problemen leidt, moeten we ons afvragen of we ermee doorgaan. Deze variant is steeds een optie geweest die we aanzien. We werken hem uit, maar als hij niet werkt, kunnen we alsnog de 16/0-variant pakken. Het staat niet bij voorbaat vast dat de prestaties verslechteren, dus wij houden elkaar scherp. Wij vragen van NS: doe je best en voorkom het. Dat is ook goed voor je imago, zou ik er bijna aan willen toevoegen. Maar als dingen in the end aanwijsbaar – het moet wel bewezen worden – moeilijker verlopen omdat we zelf in een voorstel ingrijpen, heeft dat consequenties. Dat kan niet anders. Als we het nu weten, kunnen we niet straks zeggen: we wisten het misschien wel, maar we rekenen jullie erop af en niet onszelf. Als we dingen vragen, moeten we ook zelf leveren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

We kunnen elkaar vinden op het punt dat we de NS scherp moeten houden. Daarom heeft het juist niet mijn voorkeur. NS heeft ervaring met treinen vanaf Den Haag rechtstreeks naar Brussel. Ik zie oprecht niet waarom we op voorhand moeten zeggen dat het niet erg is als NS wat slechter presteert. We hebben de «three strikes out» liggen. Moeten we dat vermijden? Ik wil het eerst aanzien. Laat NS zich maar eens gewoon aan de oude afspraken houden, want daar zit de reiziger op te wachten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nogmaals, we zeggen niet «u ziet maar, u presteert maar wat minder». Sterker nog, ik heb voor het eerst – dat is tot nu toe niet gedaan – onafhankelijk in beeld laten brengen wat met de lijn die er nu ligt de maximale prestaties kunnen zijn. Daaraan zien we dat deze lijn complex is. De Kamer heeft dat erkend. Dat betekent dat de prestaties op voorhand, bewezen onafhankelijk, helaas minder goed kunnen zijn dan op regulier spoor. We nemen daar geen genoegen mee. Ik ben bereid om in beeld te brengen welke investeringen nodig zijn om, wederom onafhankelijk, vast te kunnen stellen dat de prestaties omhoog kunnen. Wij maken gewoon afspraken met NS. Het mooie is dat de nieuwe KPI's (key performance indicator) die wij hebben voorgesteld voor deze lijn – de afdeling balletje-balletje om het heel plat te zeggen – voor het eerst doorbreken. Ik geef daar zo een uitgebreidere toelichting op. Wij hebben NS en ProRail samen verantwoordelijk gemaakt voor een flink aantal zaken – tot en met zitplaatsgaranties aan toe, wat niet eerder in beeld was – waarvan wij vinden dat ze geregeld moeten worden. Men kan zich niet meer achter elkaar verschuilen of naar elkaar wijzen. Dat is heel goed nieuws. Voordat het beeld ontstaat dat we minder scherp aan de wind zeilen met de hsl, wil ik dat heel stevig tegenspreken. Gelet op wat er voorligt, hebben we nog nooit zo scherp aan de wind gezeild. We weten precies wat er op dit moment maximaal haalbaar is en daar sturen we op. Ik zeg alleen dat we een risico lopen als de politiek zich bemoeit met een dienstregeling. Als de problemen zich daadwerkelijk voordoen en bewijsbaar zijn, kunnen we daar achteraf rekening mee houden. Het is niet gezegd dat het gebeurt. Ik ga daar ook nog niet vanuit en verlaag niet alvast de prestatienorm. Als het te bewijzen is, kunnen we er achteraf rekening mee houden. Dat kan alleen op dit punt. We kunnen de 12/4-variant niet gebruiken als panacee voor elke kwaal die men misschien nog oploopt. Dan heeft men een

probleem, daar hoeft mevrouw De Boer zich geen zorgen over te maken. Dan sta ik voor haar om dit aan te kaarten. Ik ben even heel precies. Als wij ons bemoeien met dienstregelingen – en dat doet de Kamer toch best vaak – moeten we ons realiseren dat we daarmee soms problemen veroorzaken. We hebben het er straks nog uitgebreid over.

**De voorzitter:**

Ik denk dat het punt duidelijk is.

**Staatssecretaris Dijkma:**

U denkt dat het duidelijk is. Ik begrijp de boodschap.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of de stuurgroep Nederland-België het schrappen van stations beziet. Ik denk dat ze bedoelt: in België. Dit hebben we met Minister Bellot afgesproken. Hiervoor moeten we afspraken wijzigen. Het moet goed en zorgvuldig gebeuren. We doen het samen met de Belgische collega's. Het is niet eenvoudig is; het wordt een helse klus. Ik ben hierover in gesprek en de Kamer krijgt hierover volgend jaar meer informatie.

Ik kom bij de planning voor de ICE Brussel vanaf 2017. De commissie heeft al over de softwareproblematiek bij Bombardier gesproken. Samen met de heer Van Boxtel heb ik nu twee keer met Bombardier gesproken. Ik heb besloten dat ik mij in dit gesprek wilde voegen. Dat heb ik niet alleen namens mijzelf gedaan, maar ook namens de Belgische regering. Hierbij heb ik alle druk gezet die wij politiek op Bombardier kunnen uitoefenen om nu te leveren. Het is een commercieel bedrijf, dus wij kunnen Bombardier niet aansturen. Men heeft mij verzekerd dat men alles op alles zet om de planning te halen. Men bekijkt terugvalopties binnen de planning en wij horen hierover in het voorjaar meer. Mijn idee is om het de Kamer meteen te melden als wij nieuws hebben. Ik heb overigens niet alleen namens de beide regeringen gesproken, maar alvast ook namens de Kamer. Ik dacht dat dat ook wel zou helpen. Die boodschap is luid en duidelijk overgekomen, maar daarmee is niet gezegd dat het op orde is. Dit is een winstwaarschuwing.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Ik lijk wat afwezig, maar ondertussen. De inspanningen van de Staatssecretaris bij Bombardier worden gewaardeerd, maar de vraag blijft wanneer er zicht op een oplossing is. Als ik het goed zie, is juist het softwareprobleem verbonden met de verbinding Breda-Antwerpen-Brussel over de hsl. Als ik ernaast zit, hoor ik het graag. Wanneer komt de nieuwe planning? Wanneer is er zicht op een oplossing? Dat heb ik nog niet gehoord.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Hiervoor zijn verschillende momenten in het voorjaar. We weten in februari al het een en ander en de rest komt op zijn laatst in mei.

Mevrouw De Boer vroeg naar aparte prestatie-indicatoren voor NS en ProRail. We hebben juist voor gezamenlijke indicatoren voor reizigers-punctualiteit gekozen, omdat we daarmee kunnen aansluiten bij wat de reizigers ervaren. Ik heb dit net al vrij uitgebreid uitgelegd. Soms is een oorzaak van uitval aan beide organisaties toe te rekenen, soms is die niet eenvoudig aan een van beide toe te rekenen. Als er een bovenleiding kapot gaat, is het dan een storing in de infrastructuur of trok een trein de boel kapot? Daarover kun je eindeloos blijven discussiëren en dat is precies het probleem op het spoor. Het voeren van eindeloze discussies moet worden doorbroken. Een probleem moet in gezamenlijkheid worden opgepakt zonder getouwtrek over wie de veroorzaker is en het moet gezamenlijk worden opgelost. De aandacht moet hierop worden gericht vanuit beide organisaties. Ik ben blij dat men dit wil.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Op zich ben ik het eens met hetgeen de Staatssecretaris net zei over het balletje-balletje, maar houden we wel zicht op de prestaties van de twee bedrijven? Dan kunnen we het aan een van beide toerekenen conform de afspraken die we in de concessies hebben gemaakt met ProRail en de NS. Het gaat mij erom dat die overeind blijven. Het moet aan een van de twee toe te rekenen zijn, het moet inzichtelijk zijn.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ook weer heel precies: we hebben een beheer- en een vervoerconcessie. Daarmee kunnen we voor beide bedrijven de totale verantwoordelijkheid en de prestaties blijven bekijken. In deze lijn laten we de bedrijven bij het falen van prestaties gezamenlijk de verantwoordelijkheid pakken. Zo gelaagd zit het in elkaar. Ik denk dat dit goed is, omdat het echt aansluit bij prestaties die ze gezamenlijk leveren. Daarmee zijn we ook op weg om vertragingen en uitval in beeld te brengen.

De heer Hoogland vroeg of uitval wel blijft meetellen. Dat is zeker het geval. Als in een trein echter meer reizigers zitten, is het wel reëel dat het als een groter probleem wordt ervaren. Ook treinen buiten de spits tellen mee.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het gaat mij erom dat we prestaties kunnen herleiden naar beide bedrijven, los van het feit dat een aantal dingen technisch best ingewikkeld is. We moeten de prestaties van de individuele bedrijven inzichtelijk houden, zodat we ze individueel af kunnen rekenen conform de concessieafspraken.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik snap wel waar mevrouw De Boer naartoe wil, maar dat heeft met de «drie strikes»-discussie te maken. Ook dit blijft herleidbaar. Het antwoord op haar vraag is ja. Voor de rest geldt dat problemen die in gezamenlijkheid spelen, ook in gezamenlijkheid worden geadresseerd. Ik doe even aan interpretatie, maar soms helpt dat om lang heen en weer gepraat te voorkomen. Dan is mevrouw De Boer weer een interruptie kwijt. Ik vroeg me af waar ze heen wilde, maar opeens snapte ik het.

De heer Smaling vraagt hoe de hogere frequentie zich verhoudt tot de eisen op bijvoorbeeld het punt van de prestatie-indicatoren. Met NS en ProRail zijn bij het afsluiten van de concessie afspraken gemaakt over de prestaties. Daarbij was duidelijk dat er in de komende jaren meer treinen zouden rijden. Hierin is in de bodem- en streefwaarde voorzien.

Is er sprake van een level playing field met andere regionale vervoerders als het om de KPI's gaat? Ik ben de concessieverlener voor NS en ook voor ProRail. Daarin stel ik de eisen op het terrein van prestatie-indicatoren. ProRail wordt ook beoordeeld op het punt van punctualiteit van de regionale treinen. Zowel NS als ProRail krijgt geen onredelijke eisen. Voor een deel stellen ook de regionale vervoersautoriteiten eisen aan hun vervoerders. Zo hebben we het samen geregeld, misschien niet tot ieders tevredenheid, maar het zijn ook politieke keuzes.

De heer **Smaling** (SP):

Hebben we echt maar twee interrupties? Dan zou dit een halve zijn.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de klok. We hadden het verlangen om rond acht uur klaar te zijn. Dat redden we in geen geval. Als ik het helemaal vrijgeef, raken we de structuur kwijt. Als u zich matigt, zeg ik op een gegeven moment dat het mooi is geweest.

De heer **Smaling** (SP):

Ik heb een informatieve vraag. Stel dat de NS wil meebieden op een regionale concessie. Speelt dan mee dat de NS wel aan de landelijke gehanteerde prestatie-indicatoren moet voldoen, terwijl dit voor andere aanbieders niet zo is?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, dan heeft NS met de vervoersautoriteit te maken die die concessie uitschrijft.

Veel woordvoerders hebben gevraagd naar de marktverkenning. Die is bedoeld om duidelijkheid te krijgen over de prestaties van andere partijen dan NS. Het is geen wassen neus, zeg ik alvast tegen mevrouw Van Veldhoven. We weten nu wel dat deze lijn complex is en dat die een uitval van 5 tot 7% heeft, maar het kan in theorie zo zijn dat NS niet de beste prestatie levert. Ik ga daar niet vanuit, ik ga ze conform de opdracht van mevrouw De Boer tot het uiterste uitdagen om hun beste prestatie te laten zien. Stel dat NS ver boven hetgeen zit dat als mogelijke prestatie wordt neergezet. Dan kan een andere vervoerder laten zien dat hij het wel kan. Dat moeten ze dan wel doen, want er zijn nu veel aanbiedingen die letterlijk boven de markt zweven. Mijn bedoeling is dat die een keer landen. Het enige punt is dat we er rekening mee moeten houden dat iemand die op deze lijn biedt daar misschien iets voor terug wil, bijvoorbeeld meer ruimte op het hoofdrailnet dan nu geboden wordt met alleen die lijn. Er zijn in het verleden wel aanbiedingen geweest, maar daarbij kwam vaak aan de orde dat het vermoedelijk niet alleen om de HSL-Zuid zou gaan. Dat is een politieke afweging, want dan komen we in de scenariodiscussie: in hoeverre zijn we bereid om het hoofdrailnet verder dan alleen voor deze lijn open te stellen voor anderen dan de NS?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Ik heb een vervolgvraag, volgens mij op mijn tweede interruptie. De vraag was niet of de Kamer geïnteresseerd is in alternatieve scenario's, maar of de Kamer echt alternatieve scenario's krijgt via de marktverkenning. Ik ben blij met het feit dat de Staatssecretaris nu zegt dat die scenario's er komen, maar ik ben heel benieuwd naar de inhoud ervan. Mijn twijfel zat altijd in de vraag of we die wel boven tafel zouden krijgen via de marktverkenning, omdat we de partijen niet meteen iets kunnen beloven. Daar zat mijn zorg.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik zeg niet dat ze er komen, want uiteindelijk is dit aan de marktpartijen. Dit is hun kans om te laten zien dat er iets mogelijk is. We hebben het zo georganiseerd dat alle bedrijfsvertrouwelijkheid en alle redenen die we kunnen verzinnen om hierin voorzichtig te zijn, uit de oefening zijn gehaald. Het is nu wel een kwestie van «show balls». Nu moeten aanbieders het laten zien, anders blijven we in een soort schijndiscussie hangen. Dat kan niet. Als een bedrijf steeds zegt dat het dit kan en dat het dit beter of veel beter kan, dan is dit het moment om te laten zien dat dit zo is. Als het bedrijf het wel wil laten zien, maar meteen graag een deel van het hoofdrailnet erbij wil, dan is dat ook een gegeven. De Kamer moet dan afwegen of het de prijs is die de Kamer ervoor wil betalen. Zo werkt het.

Ik ga nog even in op de juridische kaders voor de marktverkenning. Is de concessie leidend? Het antwoord is ja, in de zin dat de concessie van de NS niet ter discussie staat. Het is van belang om dit te zeggen. We bekijken of het aanbod beter kan. Als dat zo is, bekijken we indien nodig of NS het in samenwerking binnen de concessie kan realiseren. Dat is op het moment dat de tweede «strike» in werking treedt.

Het derde grote onderwerp in dit debat is de dienstregeling. Dit jaar hebben we te maken met een volledig opnieuw ontworpen dienstregeling. Dit hebben we al lang niet op zo'n manier gehad. We zien dat er voor bijna

iedereen iets verandert. Dat is voor heel veel mensen wennen, dat begrijp ik heel goed. Het roept reacties op en geeft soms problemen. Reizigers zoeken in de eerste weken naar hun optimale reis en passen hun reisgedrag soms aan. De NS moet wennen aan de nieuwe dienstregeling en er zijn kinderziektes. In verschillende kranten zijn een aantal daarvan groots en meeslepend langsgekomen. De ervaring is dat na ongeveer twee weken een goed beeld van de effecten bestaat. De nieuwe dienstregeling kent plussen en minnen. Ik kan een heel lange lijst opnoemen van alle verbeteringen, maar dat wil ik eigenlijk niet doen. Het nadeel is dat eigenlijk niemand ze opsomt, want alle mensen die erop vooruitgaan, horen we niet. Dat snap ik, maar dat is een feit. Uiteindelijk moet de nieuwe dienstregeling één ding mogelijk maken: een permanente groei op het spoor. Alleen al in 2017 verwachten we ongeveer 20.000 extra treinreizen per dag. Dat moet deze nieuwe dienstregeling mogelijk maken. Er gaan 150 treinen per dag extra rijden, dat is meer dan in het afgelopen jaar. Op belangrijke bestemmingen krijgen reizigers meer rechtstreekse verbindingen. Op sommige trajecten zijn de reis- of wachttijden korter. Als de voorzitter het goed vindt, noem ik toch een paar verbeteringen, omdat anders niemand ze noemt. Er gaan vier intercity's rijden tussen Almere en Schiphol; dat is een verdubbeling. Tussen Arnhem en Nijmegen gaan twee intercity's sneller rijden. Op vijf trajecten rijden meer sprinters, bijvoorbeeld op Breukelen-Amsterdam, Leiden-Hoofddorp, Wijchen-Nijmegen, in de spits tussen Den Bosch en Oss en Groningen-Assen. Er komen extra treinen in de spits tussen Alkmaar en Schagen. Ik kan nog een bladzijde of twee verdergaan, maar dat doe ik dan maar niet. Er zijn inderdaad ook een aantal echte problemen. Ik heb via social media Den Helder en omgeving langs zien komen. Daar heeft de NS weer een reservetrein ingezet om het probleem op te lossen. Op een aantal trajecten bleek dat de vroegste trein eigenlijk te laat aankwam voor de mensen die in die regio moeten werken. Daar is de NS mee bezig. We zien dat er een aantal kinderziektes zijn. Die moeten worden opgelost. Het is belangrijk dat NS dit nu doet. Ik steun ze hierin.

De heer Houwers heeft gesproken over het feit dat er meer werkzaamheden zijn. Ik denk dat hij namens meer woordvoerders sprak. Elk jaar lijkt het een jaar van nog meer werkzaamheden te worden. Het punt is dat de werkzaamheden in 2016 anders waren dan in 2017, omdat er in 2016 veel werkzaamheden buiten de Randstad waren op minder drukke trajecten. In 2017 concentreert het werk zich voor een belangrijk deel in de Randstad. Dat moet ook, want we willen spoorboekloos gaan rijden. Dat betekent dat er in de Randstad aanpassingen nodig zijn. Tegelijkertijd moeten we nadenken over de vraag hoe we het zo kunnen plannen, ook in de toekomst, dat we de maximale hoeveelheid werkzaamheden kunnen verrichten. De Kamer wil ook niet dat ProRail ieder jaar geld overhoudt. Dat is komend jaar voor het eerst niet het geval. Dat is heel goed, maar dat komt omdat ProRail volop aan het werk is. Dat krijgen we er dan voor terug. Ik heb hierover gesproken met de mensen van Rover. Zij maken zich hier, begrijpelijk, zorgen over. We hebben afgesproken dat we een verstandige aanpak willen voor de langere termijn. We moeten een paar moeilijke onderwerpen bespreken, bijvoorbeeld de veiligheid. Ik ben de eerste en ook de laatste die daarvoor gaat staan. Daar moeten we voorzichtig in zijn. Tegelijkertijd zien we dat er soms een stapeling van regelgeving is ontstaan, waardoor de regels bijna belangrijker zijn dan het doel. Daar ben ik dan weer niet voor. We moeten hierdoorheen durven kijken, of we het goed genoeg doen. Dit gesprek moet gevoerd worden. Daar hebben we net iets meer tijd voor, omdat de verwachte tegenvallers op beheer en onderhoud zich pas later voordoen dan aanvankelijk was verwacht. Voor het komend jaar geven we het geld dat er voor staat eindelijk een keer uit. Daar ben ik ook blij mee. We voeren dit type gesprek dan ook. Voor 2017 staat het werk op de planning, maar voor de jaren erna moeten we het meer langjarig bekijken met alle betrokkenen, dus

ook alle vervoerders inclusief de goederenvervoerders, en moet iedereen zich een beetje op elkaar kunnen aanpassen. Die exercitie volgt. Ik hoop de Kamer hiervoor in het voorjaar een voorstel te doen.

De heer Houwers vraagt of er voldoende FLIRts zijn. Zij leveren inderdaad een heel belangrijke bijdrage. Er komen veel extra treinen beschikbaar, die ervoor zorgen dat er in ieder geval in 2017 voldoende treinen en treinstellen beschikbaar zijn. Dit staat los van de hinder door werkzaamheden. We werken hard aan het beperken van de hinder. Ondertussen zien we dat het spoor voor heel veel mensen een aantrekkelijke optie blijft. Het groeit en bloeit. Daar hebben we ook mee te maken. Het is dus ook druk, maar we moeten de aantrekkelijkheid zo hoog houden dat iedereen die keuze blijft maken.

Ik ga over naar het booggeluid en trillingen. Ik ga het booggeluid serieus aanpakken. Over de nieuwe wet- en regelgeving heb ik voor de term «serieus overwegen» gekozen, omdat dit afgewogen moet worden tegen de Europese ontwikkelingen: nemen we die op in de wet en wat betekent dit? Verder dan dit kan ik nu niet gaan. Ik pak ondertussen wel de grootste knelpunten die we in beeld hebben aan, en echt niet om te voorkomen dat ik een nacht met de heer Smaling in Hilversum ga logeren. We hebben er 4 miljoen euro voor vrijgemaakt. Dit gaat onder andere om het geluid bij Hilversum, dat snerpande geluid dat de heer Smaling als eerste liet horen in de Kamer. Dat was echt verschrikkelijk. Het speelt op meer plekken in het land, zoals in Leiden. Ik kijk even naar de heer Bruins. We hebben die plekken nu zo veel mogelijk in beeld. We hebben in de lopende begroting middelen uitgetrokken om dit probleem versneld aan te pakken, omdat burgers daar recht op hebben. Ze moeten geen overheid hebben die wegkijkt, maar een overheid die optreedt.

Waarom kunnen we de snelheidsbeperking voor geluid en trillingen nog niet in de nacht doorvoeren? Het goede nieuws voor de heer Hoogland is dat we in 2016 op vijf locaties bezig zijn met langzamer rijden. We bekijken wat daarvan het effect is en of we er invloed mee kunnen uitoefenen op trillingen en geluid. Omdat we spreken van langzamer rijden gedurende een periode van de dag – vaak wordt bedoeld op de nacht – wordt dit aangeduid als gedifferentieerd rijden. Het is een prachtige term. We doen wat de heer Hoogland vraagt. We zijn begonnen met een experiment op vijf plekken.

Gaat geluidwetgeving een-op-een over in de Omgevingswet en houdt ik daar zeggenschap over en verantwoordelijkheid voor? Op beide vragen van de heer Smaling is het antwoord kortgezegd ja. Het daalt in en ik blijf ervoor verantwoordelijk.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik moet een beetje precies zijn over dit onderwerp. Het gaat voor ons gewoon over vijf locaties die worden onderzocht, maar wij wonen niet langs het spoor. Veel mensen hebben elke nacht overlast. Voor een deel begrijpen ze het wel, maar voor een deel zeggen ze dat elke nacht die ze door een oplossing kunnen winnen, er een is. Op 23 juni meldde de Staatssecretaris dat er onderzoek in gang was gezet en dat dit enkele maanden zou duren. Over de snelheid in de nacht is overigens al een toezegging gedaan op 26 februari of april 2015. Toen was men bezig met nulmetingen. Die zijn nodig om goed te kunnen vergelijken. Dan komen de proeven en als er afgeronde onderzoeken zijn, kunnen we gedifferentieerd rijden eventueel een plek geven in het tracébesluit. Toen was het oktober en zei de Staatssecretaris dat er in de nacht al langzamer gereden werd en dat daar het punt dus eigenlijk niet zat. Op 28 november, dan zijn we weer een maand verder, kregen we een brief dat er onderzoeken zijn gestart op vijf locaties in het land. Ook wordt gekeken naar eigenschappen van spoor, treinen et cetera. Dit onderzoek moet eind 2017 klaar zijn. Het is voor die mensen wel heel ver opgeschoven in de tijd. In hoeverre is het mogelijk om op die corridors nu al iets te doen? Het gaat in dit geval om



het oosten van het land. In het licht van het feit dat er op vijf locaties een experiment wordt gedaan, zou ik het als het kan 's nachts ook op die plekken doen. Waarom doen we het daar niet? Om nog iets preciezer te zijn: de TNO-data die worden gebruikt om trillingen te bestuderen, stammen uit 2004. TNO gaat uit van 90km/u voor goederentreinen, maar het zijn data uit de vorige eeuw. Ik vraag me af of er tempo wordt gemaakt voor de mensen die overlast ervaren. Sorry dat ik deze tijd neem, ik zal de tweede termijn overslaan.

**Staatssecretaris Dijkma:**

We doen dit zo snel als mogelijk is. We hebben die locaties nodig omdat het complexer is dan het lijkt. Langzamer rijden heeft uiteindelijk heel veel effecten op dienstregelingen. Als het allemaal heel gemakkelijk was, zouden we het veel vaker doen.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Ik heb wel eens betere antwoorden gehoord. Ik snap dat we het zouden doen als het gemakkelijker was. Dan zou ik het ook doen. Ik snap ook dat het complex is. Er wordt getest op een paar plekken. Er worden een paar plekken aangepakt, zoals Eindhoven en Hilversum, en dat is goed. Er zijn echter lange trajecten door dorpen, waarbij we zien dat mensen in een soort moeras terechtkomen van aan de ene kant de trillingshinder en het moeten bewijzen van verzakkingen. Ze moeten daarbij met een TNO-protocol uit 2004 aan de slag. Ze staan dan tegenover een partij, in dit geval ProRail, die allerlei juridische procedures in gang zet die jarenlang duren. Aan de andere kant is er de overlast. Ik heb de data van de piekbelasting 's nachts gezien. Tussen 2.00 en 6.00 uur zijn er permanent pieken van boven 90 decibel. Dat is echt heftig. Ik snap dat het lastig is, maar het gaat over mensen die er elke nacht wakker van liggen. Waarom kunnen we daar geen pilot beginnen?

**Staatssecretaris Dijkma:**

We doen nu een aantal dingen tegelijk. Ik wil bestrijden dat we achterover leunen. Voor de knelpunten in de infrastructuur die aangepakt kunnen worden, moeten we op een aantal plekken in een begroting die niet overhoudt – sterker nog, vrij naar Loesje: ik ben altijd ergens halverwege de maand al door mijn geld heen – scherpe keuzes maken om hiervoor extra middelen ter beschikking te stellen. Dat hebben we gedaan. Recent heeft de Kamer een greep uit de kas gedaan voor een weg. Zo wordt het probleem er niet geringer op. Desalniettemin doen we dit. Daarnaast bekijken we de regelgeving, waarmee we mogelijk structureel iets kunnen doen. Hier hangt wellicht wel een enorme prijskaart aan. We zijn bezig met een heel groot programma rond geluid, waarbij we vastgesteld hebben dat de ambities ongeveer dubbel zo groot zijn als het beschikbare budget. Het wordt allemaal passen en meten. We doen daarnaast vijf experimenten in het land met langzamer rijden, onder andere in de nacht. Dit kan nog niet meteen in heel het land of op alle trajecten, omdat het ook effect heeft op allerlei andere zaken die rond het spoor met dienstregelingen et cetera spelen. Het feit dat we die vijf experimenten doen betekent niet dat we het niet willen. Sterker nog, het betekent dat wij net als heer Hoogland het idee hebben dat het misschien een goede optie is. Maar als we dit grootschalig of op veel meer plekken doen, heeft dat allerlei consequenties. Het verhaal is bijna een weefgetouw waar we als het ware een paar draden uittrekken. We moeten wel voorkomen dat heel het zaakje vervolgens instort.

Ik kom bij het laatste blokje: de nieuwe maatregelen en het effect van de maatregelen op beheer, onderhoud en dergelijke. Er is licht aan het einde van de spoortunnel.

In hoeverre zijn de maatregelen nieuw? We moeten vaststellen dat deze discussie op de weg al achter de rug is. Minister Schultz heeft al veel

eerder gezegd dat we, als we alleen in de randen van de nacht of middenin de nacht onze werkzaamheden blijven doen op de weg, tegen de situatie aanlopen dat er zowel te weinig tijd als te weinig geld is. Diezelfde discussie speelt nu op het spoor. Hierover is veel te doen. Gelukkig treedt, zoals ik net zei, het verwachte tekort pas later op. Dat geeft ons net iets meer tijd om de discussie op een goede manier te voeren en te bekijken hoe we de ervaren hinder bij met name de reizigers tot een minimum kunnen terugbrengen. Hierover leven allerlei gedachten bij de verschillende partners op het spoor. Zij zien verschillende manieren om het misschien veel beter te doen. Omdat ik net iets meer tijd heb dan tot de volgende begroting om dit helemaal dicht te timmeren, nemen we die tijd ook. Ik kom in het voorjaar met een voorstel, nadat ik al die gesprekken heb gevoerd. Het voorstel beschrijft een langjarige, verstandige aanpak. De Kamer krijgt dan een beeld van het type maatregelen dat al bestaat, van wat de nieuwe maatregelen zijn en van de wijze waarop we zorgen dat het allemaal in elkaar past.

Ik kom bij de doorkijk naar de financieringsbehoefte voor vervanging en onderhoud. Op verzoek van de Kamer hebben we in de begroting voor het Infrastructuurfonds een overzicht opgenomen van de budgetten voor vervangingsinvesteringen in de periode van 2017 tot 2030 en van 2031 tot 2050. De vervangingsinvesteringen bedragen tot 2030 gemiddeld 291 miljoen euro. Voor de periode na 2030 schatten wij nu in dat er een verhoging van 10% te verwachten is. De investeringen lopen daarmee dan gemiddeld op tot 553 miljoen per jaar. Voor klein- en grootschalig onderhoud is de verwachting dat de kosten de komende dertig jaar ongeveer op hetzelfde niveau blijven. Uiteindelijk is dit een politieke afweging. Er komt een moment waarop een nieuw kabinet kan zeggen dat het meer wil doen. Ik zeg verder niks. Ik zal de Kamer regelmatig informeren. Dit is het einde van mijn inbreng.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

We hebben het eerder gehad over het budget voor spoor, met name over de spanning die er op dit budget in zijn totaliteit rust. Ik ben toch nog niet helemaal gerustgesteld. Dit heeft aan de ene kant te maken met de infrastructurele maatregelen voor de middellange en lange termijn, waarover de Staatssecretaris in haar brief schrijft dat die forse investeringen van het Rijk vragen. Zitten die al in de budgetspanning? Aan de andere kant maak ik me echt zorgen over de hsl. Ik lees in het TNO-rapport dat er een nieuwe levensduurbeschouwing dient te komen voor de prestaties van het hsl-beton. Ik lees in het accountantsrapport bij de voortgangsrapportage 39 de volgende passage: «De in voortgangsrapportage 39 opgenomen toekomstgerichte financiële informatie inzake betonkwaliteit en zettingen is niet gebaseerd op veronderstellingen die een redelijke basis vormen voor deze toekomstgerichte financiële informatie. Er is niet op een aanvaardbare wijze gebaseerd op de als uitgangspunt gekozen veronderstellingen en de prestatie daarvan is niet in overeenstemming met de grondslagen. Hierdoor kan I en M de gevolgen van risico's met betrekking tot betonkwaliteit en zettingen in termen van tijd en geld niet aangeven in de voortgangsrapportage.» Dan maak ik mij dus zorgen over de budgetspanning. Zitten deze risico's, om voor de ICE en de HSL-Zuid vertragingen terug te brengen en om alle betonproblemen op te lossen, al in de budgetspanning? Zo nee, wanneer krijgen we dan de totale budgetspanning? Om welke bedragen gaat het?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Er lopen nu een paar dingen door elkaar. Daar moeten we even secuur in zijn. De inzet die ik wil plegen in de infrastructuur voor de hsl om de 5% tot 7% terug te dringen, is al in potlood opgenomen in de begroting. Dat is 60 miljoen. Dat was 50 miljoen, maar er was nog een indexatie. Dat moet de Kamer me even vergeven. Dit bedrag stond al. Beton niet. Daarover

wordt door de Auditdienst Rijk gezegd dat we er kwalitatief een wat breder onderzoek naar moeten doen. Daar heb ik net over gesproken. Dat loopt nu. We hebben de kwantitatieve analyse opgepakt. Die gaan we doen en daarmee brengen we het in beeld. In bredere zin hebben we een andere discussie, over de beruchte 4,75. Ik heb het woord budgetspanning uit mijn woordenboek gehaald, maar het is zo'n woord dat steeds weer terugkomt. Het is geen budgetspanning, het is een tekort dat ontstaat als we niets doen. Daar komt het op neer. We kunnen het dus beïnvloeden en daar zijn we nu mee bezig. We nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat het bedrag naar beneden wordt getikt. Dit is niet eenvoudig, maar we doen het wel. Daarnaast zijn er nog een aantal risico's. Daar hebben we een ordentelijke risicoreservering voor. Het zijn tekorten waarvan we al weten dat we ze niet meer kunnen beïnvloeden. Ik weet dat het heel ingewikkeld is – dat vind ik zelf namelijk ook – maar dit is hoe het zit. Mevrouw Van Veldhoven maakt terecht een punt over de betonrot. We proberen meer duidelijkheid te krijgen over de eventuele extra financiële risico's die dit met zich meebrengt. Die hebben we nu niet allemaal in beeld. Dat heb ik de Kamer ook geschreven. Zodra het onderzoek er is, moeten we hier iets over zeggen. Dat kunnen we dan doen op basis van de analyse.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Uiteindelijk zijn het verschillende potjes die allemaal uit dezelfde portemonnee komen; die van de belastingbetaler. In die zin kunnen we ze wel bij elkaar optellen. Ik ben blij dat de 60 miljoen euro is gedekt. Ik noemde zoiets bij Minister Schultz altijd een tekort, waarop zij zei dat het budgetspanning was. Ik ben blij dat wij het eens zijn. Ik begrijp dat het risico van het beton nog niet in de reserveringen zat. Dan kijk ik uit naar de brief van de Staatssecretaris met de hoogte van het betreffende bedrag en wat dit bijdraagt aan het tekort.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Die gegevens komen pas als we die analyse hebben. Die komt in het najaar.

De **voorzitter**:

Hiermee zijn we aan het einde gekomen van de eerste termijn. Ik neem aan dat we door kunnen naar de tweede termijn. Ik suggereer een spreektijd van twee minuten per fractie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. D66 heeft nog geen standpunt ingenomen over de positie van ProRail. We willen alle opties op een rij hebben. Is de Staatssecretaris bereid om de optie «ProRail blijft privaatrechtelijk maar zonder raad van commissarissen» toe te voegen aan haar tabel en deze in het totale overzicht op te nemen?

Als we twintig jaar discussie hebben over de ordening op het spoor, waaraan de Staatssecretaris zelf refereerde, waarom willen we dan toch deze discussie eerder vlottrekken? De discussie over de Fyra-scenario's krijgen we in het voorjaar. Het wetsvoorstel komt pas in het najaar naar de Kamer, dus misschien loopt dit allemaal in de tijd toch meer parallel dan we denken. En we zijn er voor een deel zelf bij, zeg ik tegen mijn collega's. Over de ACM hebben we het meeste wel gewisseld.

Ik dank de Staatssecretaris voor haar woorden over de openbaarheid van alle onderdelen van het ordeningsonderzoek, inclusief de bijlagen en verslagen. Over Europa zei ze dat het gaat om Europese richtlijnen. Wij zijn ook aandeelhouder van de NS. Als we besluiten tot een heel andere ordening, kan dat iets betekenen voor de positie van de NS op het speelveld. Hiervoor is natuurlijk van belang hoe de ontwikkeling er in de rest van Europa uitziet. Dit internationale perspectief – er zijn meer grote

spoorbedrijven in Europa – mis ik in dit onderzoek. Het is goed als dit wordt meegenomen, omdat we ons dan als aandeelhouder kunnen realiseren wat we doen. Bij de marktverkenning ging het altijd over de vraag of als er iets op tafel komt, de NS eerst mag proberen om dat concept uit te voeren. Hierin zit het risico dat marktpartijen niet met een bod komen. Als zij dan hun bod op tafel moeten leggen en de NS als eerste de vraag krijgt om het uit te voeren, is het een disincentive. Dit waren de signalen die we eerder kregen. Misschien gelden die niet meer, omdat de Staatssecretaris de voorwaarde heeft geschrapt. Verder wil ik de Staatssecretaris erop attent maken dat booggeluid ook bij Tricht een groot probleem is. Ik dank haar alvast hartelijk voor haar antwoorden in tweede termijn.

De heer **Geurts** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. In het verleden hebben we problemen met ProRail benoemd, ook over het functioneren van ProRail. ProRail doet het op dit moment met de nieuwe directie en de nieuwe directeur wel goed. Ik herhaal nog maar een keer dat alle targets in het afgelopen jaar zijn gehaald. Er wordt nog veel uitgezocht rond de transitie. De risico's worden verder in kaart gebracht. Ondertussen dendert de trein richting zbo wel door. Wanneer wordt de 21% btw helder? Dat is toch niet pas na de instelling van de zbo? Er zijn twee vragen overgebleven uit de eerste termijn. De snelheid in het proces wordt nu gemotiveerd met het argument «dat het voor het personeel is». Waar staat dat het personeel hierom heeft gevraagd? De tweede is de concrete vraag of een fusie tussen een zbo en een nv mogelijk is.

De Staatssecretaris heeft het McKinsey-rapport gezien. Geeft dit aanleiding tot bijstelling van haar standpunten? Ze wil een gebruikersraad bij zbo ProRail instellen. Wat is de macht van een gebruikersraad in de ogen van de Staatssecretaris? Wordt het een soort klachtencommissie waar ze niet naar hoeft te luisteren?

Het was me een waar genoegen om onder het gehoor van de Staatssecretaris te zijn. Ik vraag bij dezen een VAO aan, om te bekijken of we dit genoegen deze week nog kunnen verlengen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik heb één vraag aan de collega's, namelijk of zij bereid zijn om de motie te steunen die wat ontijdig is ingediend en die precies gaat over het punt waarover de heer Geurts zich zojuist zorgen maakte. In die motie wordt de regering namelijk verzocht om de transitie van ProRail zodanig vorm te geven dat deze geen invloed heeft op de arbeidsvoorwaarden, waaronder salaris en pensioenen van personeel, en ook niet op de prijs van treinkaartjes en gebruikersvergoedingen. Nu is het niet normaal om hier moties voor te lezen, maar het gaat om de richting die wij op willen en die volgens mij iedereen hier wenst. Deze motie heb ik destijds aangehouden, omdat deze bij de begrotingsbehandeling was ingediend. Iedereen vond dat de motie daar niet paste. Nu past deze wel. Ik stel voor dat we erover stemmen. Ik heb een klein stemadvies: stem voor.

De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Dank aan de heer Hoogland. Doe dat vaker, dien vroeg een motie in en lees die hier nog een keer voor. Dan zetten we de motie op de stemmingslijst.

Met het ProRail-dossier heb ik het gevoel dat ik in de rust van een voetbalwedstrijd zit en dat het 0-0 of 1-1 is. We komen ergens uit. Ik denk dat alle Kamerleden een verschillend idee hebben over de situatie waar we uit willen komen. Ik heb heel duidelijk gesteld waar de SP graag wil uitkomen. Dat staat nog steeds. Vandaag hoeft hierover geen beslissing genomen te worden.

We merken nu ook weer dat het bashen van de NS de boventoon voert in de commissie. Dat is jammer. We hebben een heel fijnmazig spoorstelsel. Het was voordat we het in de jaren negentig allemaal opknipten top of the bill. We hebben onszelf geen plezier gedaan door toen op de splitsing- en liberalisatietoer te gaan. Dat is wel duidelijk geworden uit het Fyra-rapport. Dat wat we hebben, moeten we koesteren. Er komen veel nieuwe treinen aan, het PHS loopt, het ERTMS wordt een klus, maar de richting is goed. Het wordt spannend, maar ik zal het dossier vanuit een positieve grondhouding, zoals het jargon voorschrijft, blijven volgen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. De heer Smaling en ik worden het er niet over eens dat de kwaliteit zo veel slechter is geworden. Ik geloof dit helemaal niet, maar we hebben wel te maken met een nieuwe dienstregeling. De Staatssecretaris beziet hoe we de kinderziekten eruit kunnen krijgen. Dat is goed, want dat bijvoorbeeld Den Helder overgeslagen wordt in de dienstregeling kan gewoon niet. Dat kan niet door blijven gaan en daar is nu gelukkig een oplossing voor. Er zijn nog veel meer klachten in de Randstad. Er was een indrukwekkend lijstje van dingen die beter gingen, maar we zullen elkaar nog wel eens treffen als de kinderziekten niet worden opgelost. Dan komt vanzelf de roep uit de Kamer of het beter kan. Ik hoop dat niet overigens, want dat zou niet goed zijn voor de reiziger.

Ik denk dat de brief over de scenario's en de discussie over ProRail samen ergens landen, zoals mevrouw Van Veldhoven zei. Dat is goed. We moeten de discussie in de volle breedte blijven voeren. Veel punten komen in het voorjaar terug.

Bij de hogesnelheidslijn hebben we een kleine kwestie over het op voorhand naar beneden bijstellen van de prestatie-indicatoren. Ik beraad me hierover. Ik heb er verder geen vragen meer over, maar benoem het wel even in deze korte tweede termijn.

Over de herpositionering van ProRail is heel veel gewisseld. Het is goed – en ik hecht eraan om dit te benadrukken – dat we het Kamerbreed eens zijn dat het geen gevolgen mag hebben voor de reiziger, de vervoerders en de verladers door het prijskaartje dat er misschien aanhangt. Die informatie komt nog naar de Kamer. De heer Geurts vraagt of die voor het wetsvoorstel beschikbaar is. Natuurlijk is dat zo. We moeten natuurlijk inzicht hebben in de gevolgen die dit allemaal heeft. Ik hecht eraan om dit vanuit de VVD nogmaals te benadrukken. Het moet een zorgvuldig besluitvormingstraject zijn, niet overhaast over één nacht ijs. Dat kan niet, dat verdient ProRail ook niet. De zaken gaan daar nu beter. Het is in onze visie goed dat we het iets dichter naar de overheid halen. De heer Geurts noemde het Havenbedrijf Rotterdam. Daar krijgen we volgens mij ieder jaar geld van, terwijl we ieder jaar 2 miljard euro belastinggeld in ProRail stoppen. Dat maakt het belangrijk dat we er meer grip op krijgen.

De heer **Bruins** (ChristenUnie):

Voorzitter. De ChristenUnie is van mening dat het publieke belang het beste is gediend als infrastructuur en vervoerders zo dicht mogelijk tegen elkaar aan zitten, omdat rail in tegenstelling tot wegvervoer één technologisch systeem is. Een vrije markt op het spoor is een utopie in een land met de omvang van Nederland. Over de vraag of de huidige beweging van ProRail naar een zbo inderdaad een no regret option is, zal de volgende generatie een oordeel vellen. De ChristenUnie is niet principieel tegen ProRail als zbo, maar heeft wel zorgen over het feit dat de opbrengsten en de risico's van de andere scenario's niet worden onderzocht. Daarmee worden andere opties in feite niet bekeken. Het is vanuit managementoogpunt zorgelijk dat er geen exitstrategie is naast de optie ProRail als zbo. Tegelijkertijd snap ik wel dat de Staatssecretaris geen als-dansscenario's wil bespreken, want dan krijg je nooit iets voor elkaar in dit land. Krijgt de Kamer een schriftelijke reactie op de impact-

analyse van McKinsey? Ik dank de Staatssecretaris voor de pilot booggeluid. Het is fijn dat dit in het reguliere budget is behouden. De heer Hoogland heeft een mooie motie ingediend.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik zal proberen kort en bondig te antwoorden. Allereerst de opmerkingen van mevrouw Van Veldhoven. Ik heb de optie van een privaatrechtelijke organisatie niet onderzocht omdat dit nauwelijks een wijziging is ten opzichte van de huidige situatie. Ik heb dit net omstandig uitgelegd. We moeten ons dan afvragen voor welk probleem we een oplossing zoeken. Dat wil ik niet. Daarom heb ik die optie niet meegenomen. Ik heb duidelijk gemaakt dat er een onderliggend principeel punt is. De publieke financiering moet ook een publieke organisatie opleveren.

De internationale dimensie zit zeker goed in de opzet van het orderingsonderzoek. Dat is van belang, omdat we rekening moeten houden met Europese afspraken in de spoorpakketten. Daar moeten de onderzoekers naar kijken en dat weten ze.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Dit heb ik inderdaad gelezen over de spoorpakketten. Wat mag van Brussel en wat mag niet? Ik bedoelde wat het betekent voor NS als we optie A of optie B kiezen. Wordt het dan internationaal een sterkere speler of loopt het meer kans om te worden overgenomen? Mijn vraag was meer vanuit aandeelhoudersperspectief. Dat zag ik nog niet zo terug.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dat zit er wel in.

Ik kom bij de marktverkenning. Zolang we niet bij de «three strikes» zijn, zal een tweede strike bijvoorbeeld een samenwerking met NS kunnen opleveren, binnen de concessie en op commerciële basis. De Kamer is steeds met die strikes bezig, maar ik neem aan dat ze wil weten of er een alternatief is voordat een definitieve strike wordt uitgedeeld. Dat is wel relevant. Daarom is de marktverkenning belangrijk. Anders zijn we elkaar aan het bezighouden. Ik ben het met de heer Smaling eens. Ik ben niet van het NS-bashen. Alle spoorpartijen, zowel NS als ProRail, verdienen juist heel veel waardering voor al het werk dat wordt gedaan. Als de Kamer streng wil zijn, moet ze weten dat ze aan het einde van de dag niet alleen haar tanden kan laten zien, maar ook kan bijten. Daarom is zo'n marktverkenning nodig. Als we niet doorpakken en maar spanning blijven opbouwen, krijgen we een enorme spanning, maar dan loopt die op enig moment als een soort luchtballon weer leeg.

Over het booggeluid heb ik al gezegd dat het van belang is dat we nu goed aan de slag gaan. Dat doe ik zeker en ik houd de Kamer op de hoogte.

De heer Geurts wil een aantal dingen duidelijk hebben. Dat ben ik met hem eens. Als het aan mij ligt is in ieder geval voor de zomer duidelijk wanneer er helderheid over de btw-kwestie kan komen. Dit is echt al voordat er een wetsvoorstel naar de Kamer komt. Ik begrijp dat het een lekker frame is: het dendert door. De Kamer kent zichzelf; niets in dit huis dendert door. Als de Kamer een wet behandelt, neemt ze daar terecht tijd voor. Die wet moet geschreven worden. De discussie wordt onrecht aangedaan door de suggestie dat het allemaal heel snel gaat. We zijn al vanaf april dit jaar bezig. De Kamer krijgt meer dan een jaar na de eerste voornemens van het kabinet een wetsvoorstel. We voeren heel veel discussies met iedereen die dat maar wil. Alle uitkomsten zijn openbaar. Ik betracht hierbij maximale transparantie, dus ik ben absoluut niet aan het doordenderen. Sterker nog, ik probeer zo veel mogelijk over alle vragen helderheid te bieden.

De fusie tussen een zbo en een nv, tussen ProRail en NS, zit gewoon in de scenario's. De Kamer heeft, als de scenario's naar buiten komen, in beeld hoe dat kan en onder welke voorwaarden. Het is een door sommige partijen in de Kamer gewenste optie. Die is ingebracht en zal meelopen in die studies.

Over de gebruikersraad wil ik in overleg met ProRail en de stakeholders verder het gesprek voeren. Hoe geven we dit vorm? Wat is verstandig? Hoe voorkomen we dat we met de kalkoen het kerstdiner bespreken als het om tarieven gaat? Tegelijkertijd zorgen we er wel voor dat mensen zich maximaal gehoord voelen. Dat is overigens iets anders dan doen wat iedereen graag wil. Dan komen we in dit land geen steek verder. Op deze manier probeer ik recht te doen aan de gevoelens die er bij alle organisaties leven. Dit lijkt me juist heel goed. De gebruikersraad is daarmee geen klachtencommissie. Dit komt allemaal nog terug. De Kamer krijgt een voorstel. Ik kan me voorstellen dat we dit bij de behandeling van het wetsvoorstel geven, met een idee voor de vormgeving ervan.

Het rapport van McKinsey levert geen nieuwe inzichten op. Het bevestigt de knelpunten die al in het werkdocument stonden, waaraan we met alle partijen hebben gewerkt. Ik heb het rapport wel op het netvlies, in de zin dat ik kan toezeggen dat ik alles wat erin staat meeneem bij de verdere uitwerking. Ik ga geen zelfstandige brief maken over een rapport dat niet van mij is en ook niet in mijn opdracht is gemaakt. Als er dingen instaan die ik op enig moment meeneem, krijgt de Kamer die gewoon te horen.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik heb in de eerste termijn gesproken over de vraag die wij hebben gesteld in een schriftelijk overleg. We hebben heel veel vragen gesteld. Ik zie allerlei verwijzingen naar door ons gestelde vragen, maar ik heb hier anderhalf A4'tje met vragen die nog niet beantwoord zijn. Ik kan morgen via de procedurevergadering regelen dat de Staatssecretaris ze alsnog krijgt in een nader verslag, maar ik kan ze ook ondershands geven. Ik kijk de voorzitter even aan met de vraag of hij hier toestemming voor geeft. Ik kijk de Staatssecretaris aan om te zien of zij bereid is om alsnog antwoorden op onze vragen te geven.

De **voorzitter**:

Ondershands vind ik een beetje ingewikkeld.

De heer **Geurts** (CDA):

Dan doe ik het via de bode. Als die ze aan u overhandigt en u ze aan de Staatssecretaris geeft, dan gaat het officieel.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik kan het niet helemaal overzien. Ik kan me voorstellen dat er vragen in staan waar de heer Geurts wel antwoord op krijgt, maar niet al morgen of over twee weken. Het zijn misschien dingen die zijn uitgezet voor nader onderzoek. Ik wil er uiteraard naar kijken.

De **voorzitter**:

We nemen ze graag in ontvangst en ik geef ze door aan de Staatssecretaris, maar ik vraag de heer Geurts, het morgen in de procedurevergadering ook aan de orde te stellen. Dan weten we zeker dat het goed gaat.

Staatssecretaris **Dijkma**:

We proberen zo veel mogelijk dienstbaar te zijn. Er zijn uiteraard altijd nieuwe antwoorden te geven. Soms kan het ook zo zijn dat het antwoord wel kwam, maar dat het de heer Geurts niet beviel. Dat sluit ik niet uit. De heer Geurts zegt vast dat hier geen sprake van is.

De heer **Geurts** (CDA):

Dit zijn vragen waarop geen antwoorden gegeven zijn.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik heb ze in ontvangst genomen. We gaan ermee aan de slag. U vraagt, wij draaien.

De heer Hoogland heeft een motie aangekondigd. Ik heb destijds al gezegd dat ik sta voor wat hij hier nu opnieuw verwoord heeft. Ik sta ervoor dat de mensen die werken bij ProRail hun arbeidsvoorwaarden en hun pensioen behouden. Als dit de strekking van de motie is, kan ik alvast aankondigen dat hij op mij kan rekenen. Dit geldt natuurlijk ook voor het uitgangspunt dat we de rekening niet neerleggen bij de verladers of de vervoerders en ook niet bij toekomstige investeringen die we van plan zijn te doen. We leggen de rekening ook niet bij ProRail, mocht iemand daar nog aan twijfelen. We hebben in de kabinetsbrief een heel duidelijke inzet geformuleerd, maar ik wacht de motie uiteraard af.

**De heer Hoogland (PvdA):**

De motie is al ingediend. De Staatssecretaris kan hiervan kennisnemen via het prachtige computersysteem van de Kamer, dat soms wat traag is maar meestal wel volledig.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik herinner mij de twee elementen. Volgens mij heb ik in dat debat al «oordeel Kamer» gezegd. De heer Hoogland heeft de motie inderdaad op dat moment niet in stemming gebracht, omdat afgesproken was om bij de begrotingsbehandeling niet over ProRail te spreken. Voor de volledigheid zeg ik dat ook de reizigers een plek kregen in de motie van de heer Hoogland. Ook die mochten de rekening niet gepresenteerd krijgen. Mijn antwoord daarop is nog steeds dat dit inderdaad niet mijn bedoeling is. Oordeel Kamer dus.

De heer Smaling heeft, berustend en rustig als hij is, maar wel vasthoudend, een aantal opmerkingen geplaatst. Hij heeft geen directe vragen gesteld. Ik dank hem voor de ruimte die ik krijg om met een aantal zaken verder te gaan. Ik begrijp dat hij in samenhang met zijn ideale model verdere stappen wil overwegen, en dat kan. Ik denk dat dit voor zijn fractie ook belangrijk is, zoals voor vele fracties hier. Zij hebben bij de marktordening elk hun eigen couleur locale zou je bijna kunnen zeggen. Ik ga niet op voorhand KPI's bijstellen. Helderder dan dit kan ik het niet zeggen. Als bij de 12/4-variant blijkt dat het invloed heeft op de prestaties, kunnen we ofwel achteraf constateren dat het vervelend is maar niet per se aan NS te wijten of we kunnen zeggen dat we dit niet meer moeten doen. Dat is de andere optie, als de invloed op de prestaties onevenredig groot is. Dat is ook een faire benadering. Ik heb dus niet gezegd dat het voor eeuwig zo moet. Dit past volgens mij bij de benadering.

De heer Bruins maakte een aantal opmerkingen over zorgvuldigheid, over de afwegingen die hij wil maken en over het McKinsey-rapport. Ik denk en hoop dat ik hierop in de beantwoording van een aantal soortgelijke vragen van zijn collega's heb geantwoord. Het is uiteindelijk aan de Kamer. Ik zal ervoor zorgen dat ik alle open discussiepunten in beeld breng, of het nu in de vragenronde van de heer Geurts is, die nog komt, dan wel op enige termijn, maar ver voordat de Kamer met een wetsvoorstel wordt geconfronteerd. Dat verdient de zaak. Daarom is het ook voor mij heel belangrijk. Dit is de zorgvuldigheid die van mij gevraagd mag worden. Ik zal dit tijdig doen, dat beloof ik.

**De voorzitter:**

Hiermee zijn we aan het eind gekomen van de tweede termijn van de Staatssecretaris. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd:

- In mei krijgt de Kamer meer duidelijkheid over de softwareproblemen bij Bombardier.



- In het voorjaar wordt de Kamer nader geïnformeerd over de maatregelen in het kader van beheer, onderhoud en vervanging van het spoor.
- Voor de zomer komt er duidelijkheid over de btw voor de nieuwe structuur van ProRail.

De heer Geurts had het plan om een VAO aan te vragen. Er staat echter al een VAO Spoor gepland voor aanstaande donderdag om 10.40 uur naar aanleiding van dezelfde agendapunten. Ik neem aan dat hij hiermee uit de voeten kan.

De heer **Geurts** (CDA):

Ik heb begrepen dat dat een vooraankondiging was.

De **voorzitter**:

Het staat gepland.

De heer **Geurts** (CDA):

Dan sluiten we ons daarbij aan, dat is prima.

De **voorzitter**:

Wat betreft de vragen die de heer Geurts net alvast ter informatie bij de Staatssecretaris heeft neergelegd, heeft het mijn voorkeur dat deze ook via de procedurevergadering worden ingediend. Dan kan iedereen er kennis van nemen en kunnen ze ordelijk behandeld worden. Dan wordt hij maximaal geaccommodeerd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer de informatie uit de audit komt? Wanneer weet ze wat de betonrot aan extra kosten oplevert? Ze zei net dat in het voorjaar een aantal andere financiële gegevens beschikbaar komen, maar dit zal misschien wat langer duren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dit komt in oktober.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dat is voor de begrotingsbehandeling.

De **voorzitter**:

Deze toezegging wordt genoteerd. Ik kijk om me heen. Er zijn geen punten meer aan de orde. Ik dank de Staatssecretaris, haar medewerkers van de directie Spoor en uiteraard het publiek.

Sluiting 20.27 uur.