
11 Spoor

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 2 april 2013 over **het spoor**.

De voorzitter:

Bij dit VAO spoor zullen acht deelnemers van de Kamer het woord voeren. De eerste spreker is de heer De Rouwe van het CDA. Ik begrijp dat dit debat wordt bijgewoond door de staatssecretaris. Wij wensen de minister wel thuis.

De heer **De Rouwe** (CDA):
Voorzitter. Ik heb drie moties. Ik zal ze snel voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering de oplossingsscenario's uitwerkt voor de hsl;

spreekt uit dat er tijdens dit onderzoek geen onomkeerbare stappen in het spoordossier gezet mogen worden die alternatieve oplossingen voor de hsl kunnen blokkeren;

verzoekt de regering, hier in alle stappen die nog gezet gaan worden rekening mee te houden, totdat de Kamer zich heeft uitgesproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 401 (29984).

De heer **De Rouwe** (CDA):
Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:

- het ministerie heeft aangekondigd dat bepaalde taken inzake het beheer van spoorinfrastructuur worden toebedeeld aan Keyrail;
- capaciteitstoedeling een essentiële en publieke taak is met grote impact op de liberaliseerde spoorsector;

overwegende dat:

- de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) het Aanvalsplan Goederenvervoer aankondigt;
- het aanvalsplan op dit moment wordt geschreven en acties uit de LTSA nog niet zijn uitgewerkt;

verzoekt de regering:

- de strategie van het aanvalsplan als uitgangspunt te doen laten aansluiten bij ontwikkeling van de Europese spoorcorridors en interoperabiliteit;
- geen onomkeerbare stappen te zetten en/of kosten te maken anticiperend op de eventuele toedeling van taken aan Keyrail zo lang er geen breed gedragen plan met de sector, waaronder de goederenvervoerders, zelf ligt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Rouwe en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 402 (29984).

Ik meende trouwens dat u zei "geen omkeerbare stappen".

De heer **De Rouwe** (CDA):
Pardon, ik bedoel geen onomkeerbare stappen. Mijn derde motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de minister van Financiën aan de NS toestemming geeft om te komen tot een 100% aandeelhouderschap van streekbusvervoerder Qbuzz;

constaterende dat de overwegingen die de minister van Financiën geeft vooral gelegen zijn in de positie van de Staat als aandeelhouder, en niet refereren aan de discussies in deze Kamer rondom de Lange Termijnvisie Spooragenda (LTSA), welke nog niet zijn afgerond;

overwegende dat een niet meer terug te draaien aankoop van Qbuzz door NS op aspecten van de reikwijdte van de activiteiten van NS deze beraadslagingen doorkruist;

draagt de regering op, de NS te bewegen tot uitstel van de uitoefening van haar calloptie op 51% van de aandelen van Qbuzz tot minimaal de afronding van de lopende uitwerking van de LTSA en verdere visievorming rondom de toekomst van de NS,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 403 (29984).

De Rouwe

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het CDA kent natuurlijk ook ons standpunt over marktwerking in het openbaar vervoer. U kiest ervoor deze motie hier vandaag in te dienen. Ze hoort thuis in een AO, of in ieder geval in een debat met de minister van Financiën als het gaat om staatsdeelnemingen. Het is inderdaad een private overeenkomst. Dat is ons eerlijk gezegd ook een doorn in het oog. Ze is echter getekend en is niet terug te draaien. Betekent dit dat het CDA in de volle breedte wil kijken of overeenkomsten die al gesloten zijn zomaar, zonder pardon, kunnen worden teruggedraaid? Want dat is wat we hier aan het doen zijn. In feite moet je kijken naar de oorzaak, naar de wortel van hoe dit eigenlijk kan.



De heer **De Rouwe** (CDA):

Het is niet duidelijk of de overeenkomst al getekend is. Dat hoor ik hier anders heel graag. Het onderwerp kent twee onderdelen: een financiële component, maar ook een inhoudelijke component over de NS en haar toekomst. Daarover zegt mevrouw De Boer terecht dat zij wil dat marktwerking mogelijk blijft. We zien ook dat marktwerking op deze manier steeds meer onmogelijk wordt gemaakt, omdat rupsje-nooit-genoeg de NS alles en iedereen probeert op te kopen en concurrenten buiten de deur probeert te houden. Daar wil deze motie iets aan doen. Daarom dien ik haar vandaag in. Ik hoop oprecht dat we daarin toch even pas op de plaats kunnen maken, totdat de inhoudelijke discussie over de toekomst van de NS goed gevoerd is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik kan de heer De Rouwe dan tegemoetkomen wat betreft de vraag of het een getekende overeenkomst is. Dat is het geval. Het is een overeenkomst die vijf jaar geleden al gesloten is. Ons is deze overeenkomst ook een doorn in het oog. Het CDA zou dit punt eigenlijk bij een andere bewindspersoon dan de staatssecretaris moeten aanklaarten. Betekent dit dat het CDA bestaande overeenkomsten vaker via moties in de Kamer gaat terugdraaien?

De heer **De Rouwe** (CDA):

Nee. Ik kom erachter dat mevrouw De Boer de gegevens niet op een rijtje heeft. De overeenkomst waarover nu verandering bestaat, kent twee aspecten. Er was destijds de optie voor QBuzz en NS. Het gaat in deze motie echter om de vraag of ook gebruik moet worden gemaakt van een calloptie om het hele bedrijf over te nemen. Dat is nog niet getekend. Ons signaal is dat we dat ook niet willen laten gebeuren. We willen alle invloed daarvoor gebruiken en hier eerst een goede en fatsoenlijke discussie over de toekomst van NS en marktwerking voeren. Daarbij reken ik op de onvoorwaardelijke steun van de liberalen in dit parlement.



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. De staatssecretaris heeft toegezegd, de KPI's meer te differentiëren. Daar komen we nog op terug. Wij spreken te zijner tijd graag mee over de invulling van de KPI's voor de top 20 en ook het winterweer.

Er is nog steeds onduidelijkheid over de kosten van ERTMS. We begrijpen dat het niet tot achter de komma uit te rekenen is, maar er zou nu toch wel een richtinggeven-

de onderbouwing moeten zijn voor de reservering van 2 miljard. Kan de Kamer die onderbouwing krijgen?

Ik wil twee moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de NMa (nu de ACM) twee jaar geleden een marktscan heeft uitgevoerd naar het personenvervoer per spoor;

constaterende dat de NMa een aantal knelpunten in deze marktscan signaleerde, bijvoorbeeld de verhouding tussen NS en de overige (regionale) vervoerders;

overwegende dat het voor een nieuwe concessieverlening van het Hoofdrailnet en de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda belangrijk is, te weten welke knelpunten nog bestaan;

verzoekt de regering, aan de ACM te vragen de Marktscan Personenvervoer per spoor te actualiseren, waarbij zij aangeeft welke regulatoire bevoegdheden zij nodig heeft om eventuele knelpunten die hieruit voortkomen effectief te kunnen aanpakken;

verzoekt de regering tevens, de aanbevelingen op het gebied van regulatoire bevoegdheden te betrekken bij de uitwerking van de Lange Termijn Spooragenda en de concessieverlening,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Rouwe. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 404 (29984).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Mijn tweede en laatste motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat vervoerders en spoorbeheerders op veel punten van elkaar afhankelijk zijn voor een optimale dienstverlening aan de reiziger, zoals bij het gebruik van stationsvoorzieningen, reisinformatie en aansluiting van de dienstregeling;

verzoekt de regering, in de concessies van NS en ProRail een samenwerkingsparagraaf op te nemen om de samenwerking tussen hen, en met regionale vervoerders, op deze punten goed te organiseren;

Van Veldhoven

verzoekt de regering tevens, in overleg met decentrale concessieverleners erop aan te dringen een dergelijke samenwerkingsparagraaf ook op te laten nemen bij decentrale aanbestedingen in het ov,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, De Rouwe en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 405 (29984).

De heer Hoogland (PvdA):

Ik ben blij met deze motie. Hoe ver is mevrouw Van Veldhoven bereid te gaan om verder te gaan met het regie voeren vanuit Den Haag op het openbaar vervoer? Dit is een eerste stap. Ik juich dat zelf erg toe. Maar is zij ook bereid om daar verder in te gaan en bijvoorbeeld samen met ons te werken aan een landelijk tarief?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voor het D66 is het van belang dat de reiziger van deur tot deur goed bediend wordt. Dat is uiteindelijk voor de reiziger van belang. We zullen met elkaar moeten kijken wat daarvoor nodig is. Als we ervoor zorgen dat de vervoerders onderling goed met elkaar samenwerken en proberen om dat te versterken in de concessieverlening, dan zijn dat in ieder geval eerste stappen op weg daarnaartoe. Verder zie ik elke discussie met de heer Hoogland met veel plezier tegemoet.

De heer Bashir (SP):

Voorzitter. De Lange Termijn Spooragenda moet ook op de lange termijn bruikbaar zijn. De naam zegt het al: een Lange Termijn Spooragenda wordt ook voor de lange termijn gemaakt. Daarom moet ook van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om te kijken of de aanleg van nieuw spoor een bijdrage kan leveren aan doelstellingen die in de Lange Termijn Spooragenda worden geformuleerd. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog schakels in het spoor ontbreken, zoals Breda-Utrecht;

overwegende dat de eventuele aanleg van nieuw spoor een positieve bijdrage kan hebben aan het behalen van de doelstellingen zoals verwoord in de Lange Termijn Spooragenda;

verzoekt de regering om de Lange Termijn Spooragenda zodanig uit te werken dat de plannen voor nieuwe spoorverbindingen (zoals Breda-Utrecht) beoordeeld kunnen worden op hun bijdrage aan het bereiken van de in de Lange Termijn Spooragenda opgenomen doelstellingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 406 (29984).

De heer De Rouwe (CDA):

Ik vind het heel interessant om onderzoek te doen naar de spoorlijn die genoemd werd, van Breda naar Utrecht. Zou de heer Bashir zijn motie niet meer daarop willen richten? Ik denk dat het goed is om eerst te bezien of wij met nieuw onderzoek en nieuwe ontwikkelingen dit spoor wat dichter bij kunnen krijgen, in plaats van het nu al als absoluut gegeven te ervaren.

De heer Bashir (SP):

Ik gebruik Breda-Utrecht als voorbeeld van een nieuwe spoorverbinding. Ik wil daarin ruimte laten. Wij hebben een discussie gehad over de verdubbeling van het spoor Leiden-Utrecht. Het gaat mij erom, te kunnen beoordelen of nieuw spoor een positieve bijdrage kan leveren aan de doelstellingen die in de langetermijnagenda staan. Dat kan bijvoorbeeld Breda-Utrecht zijn.

Mevrouw De Boer (VVD):

Zoals het CDA een motie bij het verkeerde debat indient en niet eerder dingen aan de orde stelt, stel ik vast bij deze discussie dat nieuwe spoorlijnen geld kosten. Hoe gaat de SP dit betalen? Moeten wij deze discussie niet juist voeren bij het debat over het MIRT, dat een paar weken geleden aan de orde is geweest en waarover wij vanavond gaan stemmen?

De heer Bashir (SP):

Ik heb heel vaak bij het MIRT moties ingediend om meteen te beginnen met de aanleg van het spoor Breda-Utrecht. Die zijn helaas verworpen, ook dankzij de VVD-fractie. In deze motie zeg ik niet dat wij nu al moeten overgaan tot de aanleg van het spoor. Ik wil alleen dat in het onderzoek dat is aangekondigd, ook wordt bezien of de aanleg van nieuw spoor een positieve bijdrage levert aan de doelstellingen. Het is dan een meetlat voor de Kamer om te beoordelen of de Kamer de volgende keer mijn motie moet steunen of niet.

Mevrouw Dik-Faber (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik dien twee moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de motie-Slob (32404, nr. 7) de regering is verzocht, in het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn ook de groeimogelijkheden voor het reizigersvervoer op regionaal spoor te betrekken, inclusief de grensoverschrijdende trajecten;

Dik-Faber

constaterende dat in het onderzoek voor de regionale passagierstreinen vooral is gefocust op de grensbaanvakken en alleen de vraagvariant van het treinproduct uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse is meegenomen en niet de meer ambitieuze aanbodvariant, terwijl het wel reëel is dat de regionale vervoerders het aantal regionale treinen zullen uitbreiden conform de aanbodvariant;

overwegende, dat hierdoor nog niet inzichtelijk is waar mogelijk knelpunten zullen ontstaan tussen goederenvervoer en personenvervoer;

verzoekt de regering, het MIRT-onderzoek goederenvervoer lange termijn te actualiseren, uitgaande van de voorspelde groei van het goederenvervoer en van de aanbodvariant uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse en hierbij de verder resterende groeimogelijkheden van het personenvervoer en het goederenvervoer in kaart te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 407 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat reeds op 6 december 2007 door de minister van Infrastructuur en Milieu is toegezegd station Bleizo op korte termijn gerealiseerd te willen zien;

constaterende dat besluitvorming over station Zoetermeer Bleizo al meer dan 6 jaar uitblijft, terwijl nieuwbouwwoningen en aansluitende Randstadrail al zijn gerealiseerd en budget beschikbaar is bij betrokken stadsregio's en binnen het programmabudget kleine stations, en er geen aanvullende bijdrage van het Rijk nodig is;

overwegende dat uit recent onafhankelijk onderzoek in opdracht van de gemeenten Zoetermeer en Lansingerland blijkt dat het station met eenvoudige aanpassingen veilig en robuust inpasbaar is;

overwegende dat station Bleizo ook zonder nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving een vervoerswaarde heeft vergelijkbaar met bestaande stations als Diemen, Voorburg en Barendrecht;

overwegende dat station Bleizo de regionale ov-netwerken van Den Haag, Zoetermeer en Rotterdam met het hoofdrijkswegennet verknoopt;

constaterende dat NS desondanks nog steeds geen bedieningsgarantie heeft afgegeven;

verzoekt de regering om alles in het werk te stellen om station Bleizo te realiseren en daar spoedig over te besluiten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Dik-Faber en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 408 (29984).

De heer Klein (50PLUS):

Voorzitter. In het AO hebben we het er met name over gehad dat de reiziger door de NS optimaal bediend moet worden en dat wij de NS erop aan moeten spreken als de NS dat niet doet. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat aan de NS de afgelopen jaren boetes zijn opgelegd tot maximaal 2,75 miljoen euro wegens het niet halen van de afgesproken prestatienormen;

overwegende dat deze boetes op de winst van de NS drukken en ten koste gaan van het dividend dat de NS aan de Staat betaalt;

constaterende dat deze boetes alleen "niet leuk voor de NS zijn", maar geen directe gevolgen voor de NS hebben;

van mening dat deze boetes daarom geen effectieve prikkel zijn voor de NS om beter te presteren;

verzoekt de regering, onderzoek te doen naar een effectiever sanctioneringssysteem dat de NS daadwerkelijk aanspoort om de afgesproken prestatienormen na te komen;

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 409 (29984).

De heer Bashir (SP):

De SP-fractie vond de boetes ook altijd niet nuttig. De laatste tijd hadden ze echter wel een bijkomend voordeel, namelijk dat er geen bonussen meer uitgekeerd werden bij de NS. Mijn vraag aan de woordvoerder van 50PLUS is: hoeveel gaat het onderzoek kosten waar de heer Klein om vraagt? En hoe moet dat betaald worden?

De heer Klein (50PLUS):

Dat zal op een reguliere wijze bekostigd en uitgevoerd worden. Ik hoor daarop graag een reactie van de regering. De motie over de bonussen is overigens net afgewezen door de Kamer.

Klein

De heer **Bashir** (SP):

Volgens mij is die motie juist aangenomen. Zodra er een boete uitgedeeld wordt aan de NS, mag de NS geen bonussen meer uitkeren. Dat stond in een motie die door de Kamer is aangenomen. Die boetes hebben nu dus wel degelijk nut. Tot voor kort hadden ze dat niet. Mijn vraag aan 50PLUS blijft echter overeind. In de motie wordt verzocht om onderzoek naar andere methodes. Ik zou zeggen: kom zelf met voorstellen! 50PLUS vraagt naar onderzoek. Hoe wil de heer Klein dat betalen?

De heer **Klein** (50PLUS):
Uit de reguliere middelen.



De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik beperk mij vandaag tot twee vragen. Het is tijd om de concessie aan de NS in te vullen. Ik heb al iets gezegd over reizigerspunctualiteit. De Partij van de Arbeid vindt het belangrijk dat de reiziger op tijd aankomt, en niet zozeer dat de trein alleen op tijd vertrekt. De vraag is op welke wijze de staatssecretaris dat verankert in de concessie. Een andere vraag betreft de reizigersinformatie. Er is een project Nationale Data Openbaar Vervoer. Het wil het openbaar vervoer toegankelijk maken door de informatie van verschillende vervoersbedrijven aan de reizigers aan te bieden. Wanneer wordt bekend hoe dat precies gaat gebeuren? Wanneer zijn die data beschikbaar, zodat andere partijen daar ook over kunnen beschikken?

Daarnaast lijkt het mij goed als vervoerders daar een stem in hebben. Zij zijn tenslotte ook de leveranciers van die data. Om dat project te doen slagen en om te komen tot duidelijke informatie voor alle reizigers lijkt het mij belangrijk om dat te centraliseren en daar goed op te sturen.



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Allereerst wil ik een opmerking maken over Keyrail. We hebben een brief gehad waarin er werd aangekondigd dat nog geen onomkeerbare stappen genomen zouden worden. De rest van de brief laat niets te raden over. Het is echt curieus. Hier is sprake van vooringenomenheid, omdat we nog een aantal dingen moeten afwachten. De heer De Rouwe heeft het al gezegd: er moet nog een aanvalsplan spoorgoederenvervoer komen. Het lijkt me goed dat de staatssecretaris hier nog een keer bevestigt dat er aan de hand van het aanvalsplan en van de spooragenda op lange termijn goed wordt gekeken naar hoe we dingen anders kunnen organiseren, als we dat zo met elkaar overeenkomen. Graag hoor ik daarvan een bevestiging.

Voorzitter. Ik ga drie moties indienen. Ik hoop dat ik dat red. Ik laat vanwege de tijd een aantal overwegingen weg.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de reiziger behoefte heeft aan excellente aansluitingen bij het maken van een overstap naar een andere vervoerder of vervoersmodaliteit;

verzoekt de regering om zorg te dragen voor een betere deur-tot-deurreis voor de reizigers door afstemming van de verschillende dienstregelingen van de NS en de regionale vervoerders te bevorderen en daardoor betere overstapmogelijkheden voor de reiziger, en de uitwerking hiervan op te nemen in het sturingsarrangement van de Lange Termijn Spooragenda,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 410 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de komst van een nieuw stuk spoor of station ruimtelijk structurend werkt, en dat bereikbaarheid met het openbaar vervoer van cruciaal belang kan zijn en versterkend kan werken voor de economische ontwikkeling en aantrekkingskracht van een gebied;

verzoekt de regering om het bestaande spelregelkader voor nieuwe stations te koppelen aan het afwegingskader dat in het kader van de LTSA ontwikkeld wordt zodat dit als een voor iedereen inzichtelijk en integraal kader kan functioneren bij afwegingen omtrent verzoeken om ontwikkeling van spoor, stations dan wel andere spoorgereleerde onderwerpen;

verzoekt de regering voorts om over de ontwikkeling van het afwegingskader in het kader van de Lange Termijn Spooragenda overleg te voeren met belanghebbende overheden en vervoerders waaronder IPO, VNG en SKVV,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 411 (29984).

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dan wil ik mijn laatste motie indienen.

De voorzitter:

U bent door uw tijd heen, het spijt mij.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik wou alleen het dictum voorlezen, voorzitter.

De voorzitter:

Dat kan ook niet. U bent gewoon door uw tijd heen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ik doe een beroep op uw clementie. Ik heb tien seconden nodig om het dictum voor te lezen. Ik wil deze motie heel graag indienen.

De Boer

De voorzitter:

Nee, dat is eigenlijk ook niet comme il faut. De mensen in de zaal moeten de hele portee van uw motie horen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Die staat in het dictum.

De voorzitter:

Zij moeten de motie van het begin tot het eind kunnen horen. Nee, vol is vol. Het spijt mij. U bent door uw tijd heen. Dan had u niet zo'n lange inleiding moeten houden.

De staatssecretaris heeft gevraagd om vijf minuten bedenktijd. Dus ik schors de vergadering tot ongeveer tien voor zeven. Er zijn elf moties.

De vergadering wordt van 18.42 uur tot 18.50 uur geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld**:

Voorzitter. Ik zal eerst de motie behandelen en daarna de vragen beantwoorden die zijn gesteld. Over de eerste motie die is ingediend, de motie op stuk nr. 401, heb ik gelijk een vraag. Ik zou namelijk heel graag van de heer De Rouwe horen waar hij op doelt. In de motie staat dat "tijdens dit onderzoek er geen onomkeerbare stappen in het spoordossier gezet mogen worden die alternatieve oplossingen voor de HSL kunnen blokkeren". Doelt de heer De Rouwe bijvoorbeeld op de vervoerconcessie? Ik kan deze motie niet thuisbrengen.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Het gaat ons niet om de concessie, maar het gaat ons om alle opties die nu worden uitgewerkt om tot een oplossing te komen voor het vervangen of het behouden van de Fyra.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het is bekend dat in het plan van aanpak voor de structurele oplossing alle mogelijke scenario's worden verwerkt. Daarover is de Kamer reeds geïnformeerd. Het lijkt mij redelijk dat wij dus ook rekening houden met de alternatieven in alle belangrijke trajecten die er lopen. Er zijn er een paar gepasseerd in het debat. Mevrouw Kuiken heeft bijvoorbeeld gevraagd om ook rekening te houden met de toegankelijkheid vanaf Eindhoven richting Breda. In die zin beschouw ik deze motie als ondersteuning van beleid.

Ik kom op de motie op stuk nr. 402, over het aanvalsplan. Het is goed dat de strategie daarbij aansluit. Wel moeten de ketenregie en de eenloketfunctie worden verbeterd. Dat moet vanzelfsprekend in nauw overleg gebeuren met de vervoerders, maar die taken vallen al onder de taken die aan Keyrail zijn toegedeeld. Als deze motie dat mogelijk maakt omdat de taken al zijn toegedeeld, beschouw ik haar als ondersteuning van mijn beleid.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Helaas hoor ik een alsoptie in de reactie van de staatssecretaris. Daar ligt de pijn, ook bij de sector. De toekomstige taken van Keyrail zijn wat ons betreft nog geen gegeven. Wij stellen vast dat er nog een aanvalsplan komt dat ook hierop impact kan hebben. Wij zeggen: ga eerst eens goed om de tafel zitten met de goederenvervoerders en kom later terug, wat ons betreft nog dit jaar, zodat we echt tot goede overwegingen kunnen komen. Met de als-

optie die de staatssecretaris nu hier inbrengt, kan ik dus helaas niet instemmen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb al gezegd dat dit vanzelfsprekend in nauw overleg met de vervoerders gebeurt. De situatie is dat op 1 september de huidige opdracht afloopt en dat pas op 1 januari 2015 de concessie ingaat. Ik kan hierin eigenlijk wel gelijk de beantwoording van de vraag van mevrouw De Boer meenemen. In de brief heb ik willen uitdrukken dat het mijn wens is om geen onomkeerbare stappen te zetten, om met de vervoerders in gesprek te gaan en de positionering van Keyrail volledig mee te nemen in de structuurdiscussie. Als ik met de brief bij mevrouw De Boer daarover een andere indruk heb achtergelaten, dan spijt mij dat zeer. Dat is namelijk zeker niet de intentie. Dit staat ook meermaals in de brief genoemd. Blijkbaar heeft mevrouw De Boer echter toch een stukje tekst waarin zij dit niet terugvindt. Met de tijdelijke oplossing moeten wij dus al op weg zijn naar de eenloketfunctie en de regiefunctie. Dat is belangrijk en dat willen ook de goederenvervoerders. Het gaat erom dat goederenvervoerders efficiënt kunnen vervoeren tegen een lage prijs. Zij moeten zo veel mogelijk in één keer het hele plan krijgen. De goederenvervoerder en het goederenvervoer staan hierbij centraal. Hierbij zitten ProRail en de havens op één lijn. Er worden dus geen onomkeerbare stappen gezet. Er moet echter wel tot 1 januari 2015 een stap vooruit worden gezet. Ik hoop dat ik op deze manier tegemoetkom aan wat in de motie wordt gevraagd en ik hoop dat ik hiermee ook de vraag van mevrouw De Boer heb beantwoord. Een en ander beschouw ik daarmee als ondersteuning van mijn beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 403. De heer De Rouwe stelde de vraag of de overeenkomst al is getekend. Daarover gaat de minister van Financiën. Ik heb daarover daarom geen informatie. Dit is iets dat speelt tussen de aandeelhouder en de NS. Ik breng de vraag graag aan de minister van Financiën over. De heer De Rouwe mag het hem natuurlijk ook zelf vragen, maar ik vind het geen probleem om de vraag aan de minister van Financiën over te brengen.

Ik kom daarmee bij de motie. De heer De Rouwe constateert dat de minister van Financiën de verkoop heeft geëffectueerd. Ik zei al dat dat mij niet bekend is. Ik stel daarom voor om deze motie aan de minister van Financiën voor te leggen. Als dat niet gebeurt, ontraad ik de motie, ook al omdat de heer De Rouwe zelf constateert dat de NS de optie reeds heeft geëffectueerd.

De voorzitter:

Aangezien de heer De Rouwe niet reageert, ga ik ervan uit dat hij zijn motie gewoon indient en dat u haar ontraadt.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Vanavond vinden de stemmingen plaats. Wat mij betreft is het prima als de minister van Financiën voor de stemmingen in een brief zijn oordeel over deze motie weergeeft. Dan kan ik ...

De voorzitter:

Dat heeft de staatssecretaris zojuist gedaan.

De heer **De Rouwe** (CDA):

Volgens ons is er nog niet getekend voor het gebruikmaken van de calloptie. De staatssecretaris weet dat ook nog

Mansveld

niet. Als de minister van Financiën hierover voor de stemmingen duidelijkheid kan geven, kan ik overwegen om de motie aan te houden, in te trekken of in stemming te brengen.

De voorzitter:

Ik kan het stenogram doorgeleiden naar het kabinet, maar er bestaat geen garantie – de stemmingen staan nu gepland voor kwart over negen – dat wij binnen twee uur en een kwartier antwoord hebben. Als u zegt dat u het oordeel van de minister van Financiën nodig hebt, moet u overwegen om de motie niet in te dienen, aan te houden of wat dan ook. Ik denk dat aanhouden het beste is.

De heer De Rouwe (CDA):

Volgens mijn gegevens wordt de komende dagen bepaald of er getekend wordt voor de calloptie. Dat is ook de reden dat ...

De voorzitter:

Dat wilt u zeker weten en dan wilt u een oordeel van de minister van Financiën ...

De heer De Rouwe (CDA):

Nee, dat hoeft niet. Anders beschouw ik het oordeel als ontraden. Maar ik moet de motie wel indienen, tenzij de minister zelf aangeeft: ik ben bereid het niet zo ver te laten komen dat u de motie aanhoudt. Na het reces moeten wij dan wel een moment hebben om hierover van gedachten te wisselen. Maar laten wij het eenvoudig houden. Ik dien de motie gewoon in en ik stel vast dat de staatssecretaris haar ontraadt. Wat mij betreft mag de vraag of er wel of niet getekend is, voor de stemmingen beantwoord worden.

De voorzitter:

Dan wordt de motie op stuk nr. 403 gewoon ingediend en blijft deze ontraden worden door de staatssecretaris.

Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Ik ga naar de motie op stuk nr. 404. Ik vind het van belang ...

Mevrouw De Boer (VVD):

Ik heb een punt van orde. Deze motie is uitgebreid aan de orde geweest in een commissievergadering van de commissie Financiën, in aanwezigheid van de minister van Financiën. Het CDA heeft er toen helemaal geen punt van gemaakt. Al die keren is er steeds een moment geweest waarop er een punt kon worden gemaakt. Nu komt men om vijf voor twaalf, terwijl wij in deze commissie niet eens beschikken over de juiste informatie. Waarschijnlijk kunnen wij daar vanavond ook niet meer de hand op leggen. Het is inderdaad zegge en schrijve zeven uur en vanavond om kwart over negen zijn de stemmingen. Ik vind dit uiterst kwalijk.

De heer De Rouwe (CDA):

Het is wel degelijk aan de orde geweest in het debat dat net genoemd werd. Het heeft ook een verband met het onderwerp waar wij nu over spreken: de Lange Termijn Spoor Agenda.

De voorzitter:

De motie blijft ingediend en ontraden.

□

Staatssecretaris Mansveld:

Voorzitter. Ik vind het ook van belang om de marktperfectionies in het personenvervoer aan te pakken. Ik werk daar op dit moment ook aan in het kader van de implementatie van de herziening eerste spoorpakket. Ik heb heel goed geluisterd naar de opmerkingen van de heer Don van de ACM in het rondetafelgesprek met de Kamer. Ik neem zijn punten mee in het implementatietraject. Ik zal hierover nauw overleg voeren met de ACM. Ik wil de rol van de ACM versterken als partijen er niet uitkomen. Een nieuwe marktscan personenvervoer lijkt mij overbodig. In die zin ontraad ik de motie.

Mevrouw De Boer (VVD):

Naar aanleiding hiervan wil ik een vraag stellen, helaas ook over een motie die ik niet kon indienen. Is het niet verstandig om de Wet personenvervoer hierop aan te passen, zodat de ACM meer bevoegdheden kan krijgen om te kunnen ingrijpen in situaties waarin de regionale vervoerders en de NS er niet uitkomen?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb gezegd dat ik de punten meeneem in het implementatietraject. Ik zie of deze punten daarin ook meegenomen kunnen worden. Uiteindelijk zal het implementatietraject dit uit moeten wijzen.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris geeft aan dat zij de door de ACM gedefinieerde aandachtspunten belangrijk vindt. Wij hebben tijdens het rondetafelgesprek aan de ACM gevraagd of daar wat mee gedaan is. Hierop antwoordde men: dat kunnen wij niet beoordelen. Je kunt dat beoordelen door die scan opnieuw uit te voeren. Daar komt de vraag vandaan. Als de staatssecretaris een en ander serieus neemt, vraagt zij de ACM om na te gaan wat hiermee gebeurd is.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb in principe geen problemen met een quickscan. Ik wil wel nog eens benadrukken dat ik de punten meeneem in het implementatietraject.

De heer De Rouwe (CDA):

Het is prima dat dit wordt meegenomen in het traject, maar dat gaat nog wel een tijdje duren. Ondertussen zijn deze problemen best wel groot. Ze spelen ook steeds meer op. Is de staatssecretaris bereid om in de tussentijd bijvoorbeeld via mediation te bekijken of er een oplossing kan komen? Dit kan immers best nog een tijd duren. Die onrust moeten wij met zijn allen niet willen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik heb gezegd dat ik die punten meeneem in het implementatietraject. Ik heb toegezegd dat ik hier nauw overleg over zal voeren met de ACM. Over het algemeen probeer ik mijn woord te houden. Als partijen er niet uitkomen, wil ik de rol van de ACM versterken. Ik wil hiervoor eerst het reguliere traject gebruiken in plaats van mediation in te zetten.

De heer De Rouwe (CDA):

Ik waardeer de intentie van de staatssecretaris, maar wij moeten ook vaststellen dat dit traject lang kan duren. Als het te lang duurt, wil de staatssecretaris dan overwegen

Mansveld

om toch mediation in te zetten om de problemen eerder op te lossen, bijvoorbeeld die over de ticketverkoop?

Staatssecretaris Mansveld:

Ik vind dat zaken in een regulier traject opgelost moeten worden. Het gebruik van het begrip "mediation" is al heftig, want dan ben je ver weg van een oplossing. Ik zie dat op dit moment nog niet. Als partijen er niet uitkomen, wil ik de rol van de ACM versterken. Ik heb nauw overleg met de ACM. Ik zal er goed op toezien dat mediation uit beeld blijft.

De voorzitter:

Mevrouw Van Veldhoven, ik heb u al over deze motie gehoord.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Ik heb maar één vraag over de motie gesteld.

De voorzitter:

Heel kort dan nog.

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

De staatssecretaris gaf aan dat zij bereid is om een quickscan te doen. Ik kan de motie daarop aanpassen. Als er staat: "te vragen de marktscan personenvervoer per quickscan te actualiseren" neem ik aan dat de staatssecretaris er geen moeite mee heeft.

Staatssecretaris Mansveld:

Het gebeurt mij zelden dat ik een toezegging doe op een motie. Over het algemeen probeer ik strak bij de tekst te blijven. Een quickscan mag niet te veel werk zijn. Ik wil geen onnodige onderzoeken. De heer Bashir zal dit toejuichen, want als hij iets vindt, dan is dat ik te veel onderzoeken laat doen. Ik zie zijn antwoord ik de vraag van mevrouw Van Veldhoven met ja. Dan zie ik de motie als ondersteuning van beleid of laat ik het oordeel over aan de Kamer.

De voorzitter:

We hebben nog zes moties te behandelen en wij hadden al een kwartier geleden klaar moeten zijn. De minister van Volksgezondheid wacht op de gang en ook een bataljon zorgvoerders. Dat zijn ook niet de meest ontspannen mensen. Ik wil niet generaliseren, maar ik moet wel eens debatten over de zorg voorzitten. Als de staatssecretaris een beetje de turbo erop kan gooien zou dat fijn zijn. Misschien kunnen alleen de eerste indieners van de moties vragen stellen.

Staatssecretaris Mansveld:

Ik kom toe aan de motie op stuk nr. 405. Ik deel de mening dat samenwerking tussen Prorail, de NS en de regionale vervoerders van belang is. Het staat vast dat ik daarop ga sturen. Het verschilt per onderwerp hoe ik hier het beste op kan sturen. Ik kijk daarbij goed naar de positie van de decentrale overheid als opdrachtgever van het regionale vervoer. De komende maanden werk ik de sturing en de doorvertaling in de ontwerpconcessie en andere instrumenten uit. Bovendien zal ik in overleg treden met de decentrale overheden over de wijze waarop de samenwerking aan hun zijde kan worden georganiseerd. Ik verzoek de indiener, de motie aan te houden.

Dan de motie op stuk nr. 406. Ik vind het belangrijk dat het afwegingskader van de langetermijnspooragen-

da als een helder en integraal kader fungeert voor afweging rond nieuwe projecten en programma's voor het spoor. Dan weet iedereen waar hij aan toe is. Dat geldt wat mij betreft ook voor nieuwe spoorverbindingen. Tijdens het notaoverleg over het MIRT heb ik over Breda-Utrecht gezegd dat deze verbinding zeer slecht scoort in de MKBA. De Kamer is daarover per brief geïnformeerd. Dit acht ik dan ook geen goede investering van rijksmiddelen, maar ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid.

Ik kom op de motie op stuk nr. 407. Het goederenvervoer is reeds in 2012 geactualiseerd. Voor het personenvervoer vindt een actualisatie plaats van de capaciteitsanalyse. Dit wordt gedaan conform eerdere capaciteitsanalyses. Op basis van deze actualisatie en het afwegingskader – ik zie mevrouw Dik-Faber niet in de zaal – zal ik besluiten nemen over de MIRT-investeringsagenda. Als ik de motie zo mag interpreteren, zie ik haar als ondersteuning van beleid.

De voorzitter:

De heer Bashir heeft nog een vraag over de vorige motie.

De heer Bashir (SP):

In mijn motie noemde ik de verbinding Breda-Utrecht als voorbeeld.

Staatssecretaris Mansveld:

Mijn reactie daarop kan ook gezien worden als ware het een voorbeeld. Ik heb afgesloten met de tekst dat dit ook voor nieuwe spoorverbindingen geldt. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid.

Ik kom op de motie op stuk nr. 408. Over station Bleizo hebben mevrouw Dik en ik al eerder enige discussie gevoerd. ProRail en de NS hebben onderzocht of er voldoende reizigers zijn en of het station is in te passen in de dienstregeling. Gebleken is dat de ruimtelijke plannen tot nu toe niet van de grond zijn gekomen. Daardoor is het aantal nieuwe reizigers te laag. Tevens is gebleken dat het station zonder forse infrastructurele ingrepen niet volledig en betrouwbaar kan worden ingepast, dan wel dat een inpassing leidt tot vertraging voor de intercity uit Utrecht. Zoals echter is toegezegd tijdens het MIRT-overleg, zal ik de Kamer informeren over de aantallen reizigers, waarbij ik de uitkomsten van het gesprek zal betrekken. Er is namelijk afgesproken hierover eerst met elkaar het gesprek aan te gaan, voordat definitieve conclusies kunnen worden getrokken. Ik verzoek de Kamer deze motie aan te houden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 409. Ik heb tijdens het debat met de heer Klein al eerder aangegeven dat ik op dit moment het sturingsarrangement bestudeer. Daarbij kijk ik ook naar de indicatoren voor de kernprestatie en de sanctionering daarop. Ik zal hierop later in het proces terugkomen. Ik adviseer dan ook om deze motie aan te houden.

Ik kom op de motie op stuk nr. 410.

De heer Klein (50PLUS):

Gelet op de woorden van de staatssecretaris houd ik de motie aan.

De voorzitter:

Op verzoek van de heer Klein stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 409) aan te houden.

Mansveld

Daartoe wordt besloten.



Staatssecretaris **Mansveld**:

In de motie op stuk nr. 410 wordt gevraagd om een goede samenwerking om te komen tot een betere deur-tot-deur-reis. Dat vind ik ook van belang. Sterker nog, ik vind dat de reiziger centraal moet staan, ongeacht hoe die wordt vervoerd van A naar B en van deur tot deur. Ik werk in het kader van de Lange Termijn Spooragenda uit op welke wijze ik dit het best kan realiseren en kijk hierbij naar alle instrumenten die ik hiertoe kan inzetten. Ik zie de motie dan ook als ondersteuning van beleid.

Ik kom op de motie op stuk nr. 411. Ik vind het belangrijk dat het afwegingskader van de Lange Termijn Spooragenda als een helder en integraal kader gaat functioneren voor de afwegingen bij nieuwe projecten en programma's rond het spoor. Ik vind het belangrijk dat iedereen weet waaraan hij toe is bij nieuwe plannen. Dat geldt dus ook voor de stations. Die moeten aan het nieuwe afwegingskader van de spooragenda worden gekoppeld. Ik betrek bij de ontwikkeling daarvan een breed veld van belanghebbenden, waaronder ook decentrale overheden. Dat heb ik al eerder aangegeven. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid.

De **voorzitter**:

U bent niet de indiener, mevrouw Van Veldhoven. Hebt u iets anders mede te delen? Ga uw gang.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

De staatssecretaris heeft mij verzocht om de motie op stuk nr. 405 aan te houden. Ik wil graag van haar weten tot wanneer. Dan ben ik bereid om haar aan te houden.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Bij de samenwerkingsparagraaf gaat het om de concessie. De concessie zal aan de Kamer worden voorgelegd. Ik denk dat dit begin volgend jaar zal gebeuren. Dan kan mevrouw Van Veldhoven in de discussie over de concessie beoordelen of de samenwerkingsparagraaf naar haar tevredenheid is. Ik ga uit van eind 2013. Zij moet mij vergeven dat ik niet exact weet op welk moment de concessie naar de Kamer zal worden gestuurd. Het is ook mogelijk dat al in het najaar sprake is van de eerste aanzet daartoe, maar dat weet ik niet zeker.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Dan zal ik de motie toch niet aanhouden, want ze bevat juist een verzoek aan de staatssecretaris om dit op te nemen. Als ik moet wachten tot dit er wel of niet in staat, is dat te laat. Ik wil niet op zo'n laat moment nog zo'n fundamenteel punt aan de staatssecretaris vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik heb aangegeven dat ik in overleg zal treden met de decentrale overheden. Ik vind de samenwerking belangrijk. Dat heb ik ook eerder aangegeven. Ik vind het ook belangrijk dat de samenwerking tot uiting komt in de concessie.

De **voorzitter**:

U hebt gevraagd om de motie aan te houden. Dat heeft de indiener zojuist niet gedaan. Ze wordt dus in stemming gebracht. Ik wil daarom graag toch een oordeel van u horen.

Staatssecretaris **Mansveld**:

Ik handhaaf het ontraden van de motie.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 405 is ook ontraden. Volgens mij zijn wij er doorheen. Misschien nog een enkele vraag?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Dat klopt. Kan de Kamer de kostenraming voor het ERTMS krijgen? Ik stel voorop dat ik dit een terechte vraag vind. Mevrouw Van Veldhoven heeft terecht gevraagd wat het ERTMS uiteindelijk gaat kosten. Ik heb de reservering voor het ERTMS per brief op verzoek van de Kamer onderbouwd. Ik heb toen ook gemeld dat een reservering iets anders is dan een kosteninschatting. Een kostenschatting is afhankelijk van veel zaken. Ik heb toen ook gemeld dat wij die uitvoeren in de huidige verkenningfase. Ik ben bereid tot alle transparantie, maar ik herhaal wat ik zei tijdens het AO, namelijk dat de gewenste kostenraming aan het einde van de verkenningsfase beschikbaar is.

De PvdA-fractie heeft twee vragen gesteld. Op welke wijze wordt de reizigerspunctualiteit verankerd in de concessie? Op dit moment wordt de KPI Reizigerspunctualiteit al gehanteerd in het vervoerplan. Ik heb de NS gevraagd, deze nader uit te werken en te verbeteren. Via het sturingarrangement in het kader van de Lange Termijn Spooragenda kom ik erop terug hoe ik deze in de volgende concessie zou opnemen. Die discussie zal ik met de Kamer voeren, zoals toegezegd.

Ik kom op de vragen van de PvdA. Vorig jaar is uitvraag gedaan voor loketten die basisgegevens kunnen doorleveren aan dienstverleners en mensen die reizigersinformatie verzorgen. De loketten worden nu getoetst aan de door de overheden meegegeven criteria. Als die toets klaar is, kunnen de loketten van start. Parallel hieraan wordt een samenwerkingsmodel ingericht. Daarin hebben de vervoerders een plek.

Voor de motie op stuk nr. 405, die ik ontraad, adviseer ik ondersteuning van beleid, zo zeg ik tegen mevrouw Van Veldhoven.

De **voorzitter**:

Daarmee laat de staatssecretaris het oordeel over deze motie aan de Kamer. Om welk nummer gaat het, zei u?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Het gaat om de motie op stuk nr. 405. O, pardon, ik hoor hier dat het stuk nr. 404 is.

De **voorzitter**:

Ja, ik dacht ook dat het om nr. 404 ging. De motie op stuk nr. 404 wordt dus aan het oordeel van de Kamer gelaten.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Laat ik het concreet maken: kunnen wij een brief krijgen over de stand van zaken, zodat wij deze in september kunnen betrekken bij het AO dat gepland is?

Staatssecretaris **Mansveld**:

Daar heb ik geen enkel probleem mee.

De **voorzitter**:

Er komt een brief.

De beraadslaging wordt gesloten.

Mansveld

De voorzitter:

Vanavond zullen wij stemmen over de tien moties. Ik dank de staatssecretaris voor haar aanwezigheid. Wij hopen haar snel weer in levenden lijve terug te zien.

Wij gaan meteen door met het volgende VAO.