

## 11

### Lange Termijn Spooragenda

Aan de orde is het **VAO Lange Termijn Spooragenda (AO d.d. 15/04)**.



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

Voorzitter. Nu de staatssecretaris in zo'n goede bui is, waarvoor zeer veel waardering en dank, gaan we gauw door. Ik heb slechts drie moties.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Abellio, de buitenlandse NS-dochter, een omzet heeft van circa 1,6 miljard en actief is in Groot-Brittannië, Duitsland, Zweden en Nederland;

overwegende dat deze buitenlandse ervaringen waardevol kunnen zijn voor kwaliteitsverbeteringen en van strategisch belang kunnen zijn na een mogelijke gewijzigde opening van een Europese spoormarkt;

overwegende dat bij buitenlandse aanbestedingen de NS risico's loopt, die neerkomen bij de aandeelhouder: de Nederlandse Staat;

verzoekt de regering, haar beleid en toekomstvisie ten aanzien van buitenlandse activiteiten van de NS nader te verwoorden en voorts duidelijker in beeld te brengen welke financiële risico's de NS bij buitenlandse activiteiten loopt;

verzoekt de regering tevens, de resultaten daarvan begin volgend jaar aan de Kamer te zenden,

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. 512 (29984).

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, indachtig de mislukte aanschaf van de V250, dat bij de aankoop van rollend materieel voor de NS en de Staat grote risico's in het geding zijn;

overwegende dat die risico's uiteindelijk neerkomen bij de aandeelhouder: de Nederlandse Staat;

verzoekt de regering, de besluitvorming inzake omvangrijke investeringen bij de NS nader te herzien en onder de eerste en directe verantwoordelijkheid van de vertegenwoordiger

van de aandeelhouder te brengen, te weten de minister van Financiën,

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. 513 (29984).

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in de raden van commissarissen van NS en ProRail, rekening houdend met de aard en de activiteiten van deze ondernemingen, de gewenste deskundigheid en achtergrond van de leden van de raad moeten worden benoemd;

overwegende dat de inbreng van de reizigers beperkt is;

verzoekt de regering, te bewerkstelligen dat in beide raden van commissarissen van NS en ProRail kandidaten worden benoemd die hun deskundigheid en hun achtergrond ten aanzien van de reizigers kunnen inbrengen,

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. 514 (29984).

De heer Madlener heeft zich moeten afmelden vanwege verplichtingen elders.



Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik heb één motie. Ondanks de komst van de Hanzelijn is de reistijd richting de Randstad vanuit Friesland sinds 1970 nauwelijks verbeterd. De maximumsnelheid is nog steeds maar 140 km/u en in Zwolle staan de intercity's bijna een kwartier stil. Ook de reistijd naar andere landsdelen is de afgelopen decennia nauwelijks verbeterd. De Lange Termijn Spooragenda mist op het punt van reistijden ambitie. De mogelijkheden voor reistijdverbetering zijn zelfs niet onderzocht. Vandaar de volgende motie.

---

#### Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de reistijd over het spoor vanuit de landsdelen richting de Randstad de afgelopen 45 jaar niet of nauwelijks is verbeterd;

overwegende dat in de Lange Termijn Spooragenda de mogelijkheden voor snelheidsverhoging naar 160 km/u niet zijn onderzocht voor andere trajecten dan die reeds nu al hiervoor geschikt zijn en er ook niet is gekeken naar mogelijke verdere verhoging van de maximumsnelheid;

overwegende dat NS in antwoord op de aangenomen motie Dik-Faber/Van Tongeren (22026, nr. 426) heeft uitgesproken dat er intercitymaterieel aangeschaft gaat worden dat tenminste 200 km/u kan rijden en volgens NS door de hogere klantwaarde een verantwoorde exploitatie van deze hogere snelheid op meerdere corridors mogelijk lijkt (22026, nr. 430);

overwegende dat reistijdverbetering ook mogelijk is door maatregelen zoals invoer van ERTMS, verhoging van de bovenleidingsspanning naar 3.000 volt en slimme be- en bijsturing;

verzoekt de regering, in samenwerking met NS, ProRail en de provincies een quickscan te maken met kosten en baten van maatregelen welke mogelijk zijn voor het substantieel verkorten van de reistijd naar de Randstad vanaf Groningen, Leeuwarden, Enschede, Nijmegen, Maastricht, Vlissingen en Den Helder,

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. 515 (29984).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):

Het gaat mij nu dus allereerst puur om een analyse, zodat de Kamer duidelijkheid krijgt over wat mogelijk is en over de vraag of maatregelen wellicht slim kunnen worden gefaseerd. Pas dan kunnen wij zien of, hoe en wanneer substantiële reistijdverbetering tussen de Randstad en de regio's realistisch is.



De heer **Smaling** (SP):

Voorzitter. Ik dien één motie in, maar wel een heel fundamentele.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering er in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) voor kiest om NS en ProRail niet onder te brengen in één holding maar in te zetten op betere samenwerking;

constaterende dat eerdere pogingen om tot betere samenwerking te komen, eufemistisch uitgedrukt, weinig resultaat hebben gehad;

overwegende dat parlementair onderzoek van de Eerste Kamer naar de effecten van privatisering en verzelfstandi-

ging geleid heeft tot de conclusie dat scheiding van NS en ProRail weer ongedaan gemaakt zou moeten worden;

overwegende dat deze wens breed leeft en niet gehinderd wordt door Europese regels;

verzoekt de regering om binnen de LTSA alsnog te kiezen voor de optie om NS en ProRail weer in één holding onder te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**De voorzitter:**

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

Zij krijgt nr. 516 (29984).



Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):

Voorzitter. Eerder heb ik een motie ingediend waarin de staatssecretaris wordt gevraagd in ieder geval in 2019 de vraag te beantwoorden of wij in de volgende periode de concessie voor het hoofdrailnet gaan aanbesteden. Als wij in 2019 gaan evalueren, duurt het even voordat wij de evaluatie beschikbaar hebben en wij erover gesproken hebben. Ik ben bang dat wij dan niet meer op tijd zijn met de voorbereiding voor een aanbesteding als wij daartoe besluiten. Ik dien daarom de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het hoofdrailnet tot 2025 onderhands wordt gegund aan de NS;

constaterende dat aanbesteding van de nieuwe concessie na 2025 in overweging wordt genomen als de prestaties van de NS "onvoldoende" zijn;

overwegende dat met een aanbesteding van het hoofdrailnet vervoerders als de NS worden geprikkeld om goed te presteren en het beste aanbod te doen, wat ten gunste komt van de reiziger;

overwegende dat bij aanbesteding van de hoofdrailnetconcessie vanaf 2025, de voorbereidingen de komende jaren moeten starten en niet pas in 2020 na de midterm review;

verzoekt de regering om voorbereidingen te gaan treffen om de concessie voor het spoor vanaf 2025 openbaar aan te besteden, hiertoe een tijdpad op te stellen en de Kamer hier voor het einde van 2014 over te informeren,

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. 517 (29984).



Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Ondanks dat ik geen moties indien, wil ik dit moment benutten om de voor de VVD belangrijkste punten aan te stippen. In allerlei andere beleidsstukken komt nog van alles terug. Bij de concessies hebben wij dat net ook al gehoord.

Wij vinden een blijvende scheiding van de grootste vervoerder en de spoorbeheerder belangrijk. Wij zien uit naar een verdere liberalisering van de spoormarkt na 2025 en zullen in de komende periode momenten aangrijpen om eventuele verdere voorbereidingen hiertoe te bewerkstelligen. Liberalisering op het spoor heeft bewezen dat de kwaliteit omhoog gaat en dat de kosten omlaag gaan. Binnenkort komt het resultaat van het onderzoek naar commerciële activiteiten op stations beschikbaar. Dat is een eerste moment om kritisch te kijken naar het level playing field op stations.

Het CDA heeft al een motie ingediend over de aanbesteding van regionale spoorlijnen. Wij willen weten of de ACM bereid is om op verzoek van een aanbestedende overheid een advies te geven over het speelveld en de mogelijke problemen die zij daarbinnen ziet. Wij horen daar wisselende dingen over, bijvoorbeeld dat het niet zou kunnen.

De NS mag inschrijven bij twee stations. Dat is erg weinig. Van mij mogen dat er minimaal drie zijn. Verder hoor ik klachten over de machtspositie van de NS. Mag de NS inschrijven bij meerdere vervoersmodaliteiten? Volgens mij moeten wij kijken naar de grootte van de NS in het gehele ov. Hierin moet een soort evenwicht zitten en daarop controleert volgens mij de ACM. Wat zijn hiervoor de regels? De VVD wil en krijgt inzicht — dit zal na de zomer gebeuren — in rendabele en onrendabele spoorlijnen. Wij zijn hier blij mee.

Op het punt van goederenvervoer wordt veel beloofd. Hierover hebben wij het vandaag helemaal niet gehad. Ik heb daarover vandaag een motie ingediend, maar het woord is door andere Kamerleden niet uitgesproken. Het meeste is procesmatig als het daar om gaat bij ProRail. Het gaat er natuurlijk ook om dat goederenvervoerders zelf hun best doen. Wij kunnen als overheid weinig stimulans bieden, behalve de begeleiding op de trajecten. Hoe vertaalt het belang van het goederenvervoer zich terug in de herijking van de spoorprojecten in het MIRT? Binnen de herprioritering — ik neem daar vast een voorschot op — zullen wij heel goed moeten kijken naar de economische gevolgen, de positieve kosten-batenverhouding en de verkeerskundige inpassing.

**De voorzitter:**

Ik geef nu het woord aan de laatste spreker in deze termijn, de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik had mij aangemeld als spreker, maar ik zie af van het leveren van een bijdrage.

**De voorzitter:**

Dan zijn wij hiermee gekomen aan het eind van de eerste termijn van de Kamer. De staatssecretaris heeft gevraagd om een schorsing van vijf minuten.

De vergadering wordt van 18.19 uur tot 18.24 uur geschorst.



Staatssecretaris **Mansveld:**

Voorzitter. Ik begin met de moties. Ik heb drie vragen van mevrouw De Boer genoteerd. Op die vragen zal ik reageren na behandeling van de moties.

Ik begin met de motie op stuk nr. 512, ingediend door de heer De Rouwe, waarin de regering wordt verzocht haar beleid en toekomstvisie ten aanzien van buitenlandse activiteiten van de NS nader te verwoorden. Mijn antwoord overstijgt voor een deel mijn departement. In de Nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 is het kader opgenomen voor deelname aan buitenlandse concessies. Daarvoor is een aantal criteria genoemd. Bijvoorbeeld dient er sprake te zijn van adequate risicobeheersingsmaatregelen, mogen Nederlandse activiteiten op geen enkele manier in gevaar worden gebracht en moeten buitenlandse activiteiten bijdragen aan het publiek belang in Nederland. Ik denk dat dit voldoende is en dat de genoemde nota de juiste plek is om een en ander vast te leggen. Ik constateer echter ook dat dit specifiek een zaak is van de aandeelhouder. Daarom wil ik hier schriftelijk op terugkomen, omdat ik graag met de aandeelhouder van NS — de minister van Financiën — wil overleggen. Ik verzoek de heer De Rouwe derhalve om zijn motie aan te houden. Meestal wordt dan gevraagd wat er gebeurt als de motie niet wordt aangehouden, maar ik zie de heer De Rouwe nu opstaan.

**De voorzitter:**

Wij wachten even op de heer De Rouwe.

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

Dit debat hebben wij — dat wil zeggen collega Van Hijum — ook met de aandeelhouder gevoerd. De aandeelhouder heeft toen verwezen naar het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Ik weet dat wij een dergelijke gang van zaken bewust niet willen, dus ik wil de motie best even aanhouden, zodat beide ministeries met een reactie kunnen komen. Dan zie wij daarna wel verder.

**De voorzitter:**

U bedoelt dat de beide ministeries komen met een schriftelijke reactie op de motie.

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

Ja, precies. Tot die tijd houd ik de motie aan.

**De voorzitter:**

Op verzoek van de heer De Rouwe stel ik voor, zijn motie (29984, nr. 512) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

**Staatssecretaris Mansveld:**

Ik dank de heer De Rouwe voor het aanhouden van de motie. Dat biedt ons de kans om de zaak vanuit twee departementen in elkaar te schuiven.

In de motie op stuk nr. 513, eveneens ingediend door de heer De Rouwe, wordt de regering verzocht de aanschaf van al het materieel onder de directe verantwoordelijkheid van de minister van Financiën te laten vallen. De aanschaf van het materieel valt onder de verantwoordelijkheid van de Nederlandse Spoorwegen. Als een investering in materieel een bepaalde drempelwaarde overstijgt, zal de aandeelhouder die investering moeten goedkeuren. In die zin is al geregeld dat het ministerie van Financiën voor de aanschaf van materieel boven een bepaald bedrag de beslissingsbevoegdheid heeft, maar dat geldt in de breedte voor alle investeringen, dus ook voor investeringen in materieel. Ik ontraad dan ook de motie op stuk nr. 513.

In de derde motie van de heer De Rouwe, de motie op stuk nr. 514, wordt de regering opgeroepen te bewerkstelligen dat in de raden van commissarissen van NS en ProRail deskundige kandidaten worden benoemd. Ik kan deze motie alleen maar omarmen. Ik zie haar als ondersteuning van beleid. Het is heel belangrijk dat voor kandidaten voor raden van commissarissen en raden van bestuur profielschetsen zijn opgesteld die een aantal duidelijke eisen borgen, en dat op die eisen daadwerkelijk geselecteerd wordt. Ik vind dat van belang. De minister van Financiën en ik zetten ons daar bij NS en ProRail voor in. Nogmaals, ik zie de motie op stuk nr. 514 als ondersteuning van beleid.

Ik kom dan bij de motie op stuk nr. 515, ingediend door mevrouw Dik-Faber.

**De voorzitter:**

Mevrouw Dik-Faber heeft zich zojuist bij mij afgemeld omdat zij verplichtingen elders heeft. Zij heeft mij echter op het hart gedrukt heel goed te zullen luisteren naar het oordeel van de staatssecretaris over haar motie.

**Staatssecretaris Mansveld:**

In het AO richt ik mij dan meestal tot de medewerker van mevrouw Dik-Faber. In de motie wordt gevraagd om verkorting van de reistijd tussen de Randstad en een aantal plaatsen buiten de Randstad. In de uitvoeringsagenda van de Lange Termijn Spooragenda heb ik in dit kader al een maatregel genomen — het betreft actie 21 — waarbij een koppeling wordt gemaakt met de voorkeursbeslissing over ERTMS. De invoering van ERTMS heeft hier namelijk invloed op. Dat heb ik ook betoogd in het AO. We kijken er algemeen naar, dus niet specifiek voor de steden die zij in haar motie noemt. Als ik er algemeen naar kijk met in het achterhoofd de over de uitvoeringsagenda gemaakte opmerkingen, zie ik de motie als ondersteuning van beleid.

Via de motie-Smaling op stuk nr. 516 wordt de regering verzocht, alsnog te kiezen voor de optie om de NS en ProRail weer in een holding onder te brengen. Ik ontraad deze motie. We hebben hierover uitgebreid gedebatteerd. Ik heb ook uitgebreid betoogd hoe we tot het orderingsvraagstuk zijn gekomen: via de inhoud en het sturingsvraagstuk naar het orderingsvraagstuk. Ik heb de argumenten aangevoerd

waarom we deze keuze niet heb gemaakt. Daarom ontraad ik deze motie.

**De heer Smaling (SP):**

Gezien het debat, verbaast mij dat natuurlijk niets, maar ik heb het denkwerk van de Eerste Kamer en van de WRR en de SER, die zich ook met het parlementaire onderzoek hebben bemoeid, er nog eens op nageslagen. Met het oog daarop vraag ik mij toch af of de staatssecretaris vindt dat het beter is om ze bij elkaar te hebben dan ze uit elkaar te halen of dat het van de VVD moet. Wat is nu toch de overweging geweest om zo veel denkkraft achter die conclusie dat ze weer samen moeten worden gevoegd, niet over te nemen?

**Staatssecretaris Mansveld:**

We zijn nagegaan op welke inhoud we wilden en konden sturen. Ik heb ook aangegeven wat mijn sturingsmogelijkheden zijn ten aanzien van de subsidieverlening, de concessies, de wet en het aandeelhouderschap. Ik vind het belangrijk dat de twee organisaties samenwerken. De NS is de aankomende tien jaar de berijder van het hoofdrailnet, maar moet samenwerken met andere organisaties. Door de samenvoeging van NS en ProRail zouden we tegen een aantal vraagstukken aanlopen. Hoe objectief zou ProRail bijvoorbeeld omgaan met de capaciteitsverdeling als een van de vervoerders in dat bedrijf zit? En hoe gaat het dan met de verkeersleiding? Samenvoeging heeft tot gevolg dat een deel van de organisatie weer moet worden afgestoten. U kunt zich voorstellen dat dit onder tienduizenden medewerkers van de NS en een, volgens mij, inmiddels kleine 4.000 medewerkers van ProRail enorm veel gedoe oplevert. Wat is het rendement van de samenvoeging, zullen zij zich afvragen. Wij willen een goede samenwerking. Ik vind het belangrijk dat wordt verwoord hoe die eruitziet. Dat past volgens mij niet op een A4'tje, zoals ik heb gedeeld met de Kamer. Om die reden zijn wij niet de weg van het orderingsvraagstuk opgegaan. Wij hebben bedacht dat we goed kunnen sturen dankzij de sturingsinstrumenten die we hebben. Daarvoor hoeft de ordening niet te worden aangepast. We hebben andere opties bestudeerd, zoals de heer Smaling weet, zoals het juist niet samenvoegen van ProRail met de NS. De aanpassing van de ordening overeenkomstig de wens van de heer Smaling levert het pallet aan vraagstukken op dat ik zojuist heb geschetst. Bovendien voegt zij in mijn optiek niets toe aan de sturing, terwijl inhoud, sturing en ordening de argumenten zijn geweest.

"Structure follows strategy", denk ik. Ik hoop dat we allemaal zo opgevoed zijn dat we eerst moeten nagaan wat we willen, vervolgens nagaan hoe we dat kunnen sturen en ten slotte hoe we dat ordenen. Dit is het bredere betoog erachter.

**De heer Smaling (SP):**

Hieruit maak ik op dat het oordeel van deze regering is dat alle grote privatiseringen en verzelfstandigingen niet terug te draaien zijn als we eenmaal constateren dat ze niet hebben gewerkt. Het kan dus maar een kant op. Zie ik dat goed?

**Staatssecretaris Mansveld:**

Deze conclusie trek ik in ieder geval niet. We hebben gekeken naar de inhoud van de Lange Termijn Spooragenda, naar de doelen die we willen bereiken en de manier waarop we dat willen. Ook zijn we nagegaan hoe we daarop willen sturen. Dit is in dit geval specifiek binnen de spoorsector gebeurd. We hebben ons afgevraagd hoe wij wilden dat de spoorsector er de komende jaren uit zou zien. Ik heb geleerd dat modellen vaak niet een-op-een van toepassing zijn op andere sectoren. Je moet altijd specifiek naar de sector kijken en naar de fase waarin bedrijven zitten. Vervolgens moet je nagaan wat je op de lange termijn wilt bereiken en hoe je daarop kunt sturen. Ten slotte is de vraag aan de orde of de ordening moet worden gewijzigd. Het zijn exact dezelfde stappen, maar ze kunnen een andere uitkomst hebben. Een en ander hangt af van het tijdsgewricht en van de keuzes van bedrijven, dus ik zou het niet een-op-een zo zeggen. Die volgorde zou ik wel aanhouden. Bij de spoorsector heeft dat in mijn ogen geleid tot de conclusie die ik met de Kamer heb gedeeld.

Ik ben aangekomen bij de motie op stuk nr. 517 over het treffen van voorbereidingen om de concessie voor het spoor vanaf 2025 openbaar aan te besteden. Mijn primaire reactie is dat we het onderhands gunnen nog voorbereiden. We zouden dan nu al aan de gang moeten met de vraag hoe het over tien jaar moet, als er op dat moment niet onderhands gegund zou worden. Daarom onderschrijf ik een midterm review binnen een langere onderhandse gunning. De Kamer weet waarom ik dat wil. Om diezelfde reden heb ik met de Kamer gedeeld dat ik het belangrijk vind dat we in 2019 evalueren. Ik vind het meer dan op de zaken vooruitlopen om al met de koers over tien jaar bezig te zijn terwijl we nog met deze variant bezig zijn. In 2019 is de evaluatie. Ik denk dat mevrouw Van Veldhoven weet wat ik nu ga zeggen. Ik vind het belangrijk om die evaluatie te hebben. Een argument van mevrouw Van Veldhoven is dat die evaluatie lang gaat duren. Ik denk niet dat die een tijd gaat duren, omdat we vooruitlopend daarop de evaluatie en haar doel goed in kaart brengen. Een deel daarvan is al opgeschreven. Ik kijk op dat moment ook naar de voorbereiding die dan nodig is. Op dit moment ontraad ik deze motie dus.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Als het gaat om de tijd kan ik me wel iets van de reactie van de staatssecretaris voorstellen, maar dit is natuurlijk het moment waarop we het er met elkaar over hebben. In de tussentijd spreken we denk ik nog regelmatig over het spoor, maar niet per se meer over de concessies. Bij deze concessie is te zien hoeveel tijd het kost om zo'n concessie voor te bereiden. Dan is er in of na 2020 pas mee beginnen gewoon te laat, als je de aanbesteding in 2025 wilt hebben afgerond en de partijen de tijd moeten hebben gehad om de zaken zo uit te rollen dat het per 2025 ook in werking kan gaan. Ik vraag de staatssecretaris niet om nu met de voorbereiding te starten. Wel vraag ik haar om nu te starten met nadenken over de vraag wat er voor die voorbereiding nodig is, en ons daarover voor het einde van het jaar te informeren. Zo hebben we het te zijner tijd in de agenda staan en kunnen we er op tijd mee beginnen. Dat is eigenlijk het enige waar we in de motie om vragen.

**Staatssecretaris Mansveld:**

Ik weet zeker dat er voor die tijd verkiezingen zijn geweest. Ik weet niet of de Kamer dan nog dezelfde samenstelling zal hebben. Ik ben heel blij dat we de concessie in een midterm review verankeren en dat we de afspraak hebben staan voor een evaluatie. Daar wil ik het bij laten. We kunnen over veel dingen nadenken, maar ik vind het echt te vroeg om al het stappenplan voor het vervolg tien jaar later op papier te hebben voordat we starten met de onderhandse gunning.

**Mevrouw Van Veldhoven (D66):**

Denken kunnen we allemaal. Regeren is vooruitzien.

**Staatssecretaris Mansveld:**

Daarom ben ik ook zo blij dat de Lange Termijn Spooragenda er ligt.

Dan kom ik bij de vragen van de VVD. De eerste vraag van de VVD ging over de ACM. Het klopt inderdaad dat de ACM bereid is om op verzoek van aanbestedende overheden — dat kan ook een provincie of een gemeente zijn — een advies te geven over het speelveld en de mogelijke problemen die daarbinnen te zien zijn. Dat heb ik gecheckt bij de ACM en zij heeft daarop gezegd: ja, dat kan.

Mevrouw De Boer heeft ook gevraagd wat de maximale grootte van de NS is. In de wetgeving is geen maximaal marktaandeel van een speler in de markt vastgelegd. Dat geldt ook voor de spoormarkt. Het is niet verboden voor marktpartijen om een machtspositie te hebben of zelfs monopolist te zijn. Deze spelers mogen alleen geen misbruik maken van hun positie. Om misbruik te voorkomen geldt voor sommige partijen sectorspecifieke regulering en toezicht. In het geval van fusies en overnames beoordeelt de ACM of hiermee mededinging wordt beperkt. Als dat het geval is, dan wordt concentratie niet toegestaan. De ACM speelt dus een rol in het toezicht op grootte en inrichting van de sector.

Hoe vertaalt het goederenbelang zich in de herijking van het MIRT? De projecten in het MIRT zijn divers. Zowel projecten voor reizigers als goederen maken deel uit van de aanpak, dus ook als het gaat om het MIRT en de herijking. Daarbij zal in de breedte gekeken worden wat de belangen zijn. Er komt een afwegingenkader; dat is geen afwegingenkader tot op de laatste millimeter, maar het geeft aan hoe wij wegen. Ik vind het een terecht punt dat zowel reizigers als goederen in die zin gelijk gewogen worden in het afwegingenkader. Het gaat gewoon om alle projecten, zowel voor goederen als voor reizigers. Het is bekend dat het budget tot 2028 vaststaat, en daarbinnen zullen wij de wegen doen. Het afwegingenkader komt naar de Kamer. Goederenprojecten maken daar, net als reizigersprojecten, deel van uit.

De beraadslaging wordt gesloten.

**De voorzitter:**

De stemming over de ingediende moties zal komende dinsdag plaatshebben. Dat geldt overigens ook voor het vorige VAO.

De vergadering wordt van 18.38 uur tot 19.30 uur geschorst.

**Voorzitter: Van Veldhoven**