

Spoorordening

Aan de orde is het **VAO Spoorordening (AO d.d. 31/01)**.

De voorzitter:

Aan de orde is het VAO Spoorordening. Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Ik geef de heer Jetten namens D66 het woord.



De heer Jetten (D66):

Dank u wel, voorzitter. We hebben in de commissie een goed debat gehad over de ordening van de spoorsector. Deze spoorordening heeft tot doel om voor de reiziger het best mogelijke product te leveren en mag nooit een doel op zich zijn.

Voorzitter. Dit regeerakkoord kiest ervoor om van ProRail een zbo te maken. D66 kan dat steunen, omdat we dan één spoorbeheerder hebben met een publieke taak, die wordt gefinancierd met publiek geld en die een duidelijke publieke aansturing heeft. Ik ben blij met de toezegging van de staatssecretaris dat de arbeidsvoorwaarden voor medewerkers van ProRail gelijk blijven. We moeten er nu ook voor zorgen dat de kosten voor vervoerders en overheden die projecten uitvoeren, niet gaan stijgen. Ik zal de motie van de heer Amhaouch daarover steunen.

Voorzitter. Bij de zbo moeten we er ook voor zorgen dat alle klanten en stakeholders van ProRail op een goede manier betrokken blijven bij het werk van ProRail. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat klanten, opdrachtgevers en belanghebbers van ProRail nu via verschillende organen kunnen meepraten en meebeslissen over de activiteiten van ProRail;

overwegende dat de raad van commissarissen van ProRail zal komen te vervallen in de nieuwe rechtsvorm;

overwegende dat samenwerking tussen ProRail en ketenpartners van groot belang is voor een goed treinproduct, ook na de omvorming tot een zbo;

overwegende dat alle belangen en feedback een goede plek moeten krijgen na de omvorming;

verzoekt de regering om met alle betrokken partijen de verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders van een zbo ProRail in kaart te brengen en voor te leggen aan de Tweede Kamer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 751 (29984).

De heer Jetten (D66):

Voorzitter, tot slot. Ik zei het net ook al kort in mijn inleiding: marktordening is wat D66 betreft een middel om ervoor te zorgen dat reizigers snel, comfortabel en betaalbaar van a naar b kunnen komen. We moeten altijd goed kijken welke vorm van marktordening daar het beste bij past. D66 kiest nu voor een sterke vervoerder op het hoofdrailnet met een geïntegreerd product, maar we willen ook regionaal maatwerk mogelijk maken. Daarom ben ik blij met de ingezette koers van de staatssecretaris.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Laçin namens de SP-fractie.



De heer Laçin (SP):

Dank u wel, voorzitter. We hebben inderdaad een goed debat over spoorordening gehad, dat is voorafgegaan door een rondetafelgesprek met allerlei partijen uit de sector. We hebben in het debat vooral het punt aangekaart dat ProRail een zbo wordt, we hebben gesproken over alles wat daarbij komt kijken en we hebben gesproken over de sociale veiligheid. Daarover heb ik twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat commerciële vervoerders minder Veiligheid & Servicemedewerkers inzetten op stations en in de trein in vergelijking met NS;

constaterende dat hierop gestuurd kan worden door concessieverleners bij het opstellen van concessies;

constaterende dat Veiligheid & Servicemedewerkers van NS bijspringen op ritten van andere vervoerders;

overwegende dat reizigers zich veilig moeten voelen tijdens een treinreis ongeacht met welke vervoerder zij reizen op dat moment;

verzoekt de regering om concessieverleners van regionale treinreizen te stimuleren om de eisen die aan de NS gesteld worden met betrekking tot de veiligheid van reizigers, ook te stellen aan andere vervoerders en dit op te nemen in concessies die worden uitgezet,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Laçin, Kröger en Gijs van Dijk. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 752 (29984).

De heer Laçin (SP):

Mijn tweede motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat dit kabinet doorgaat met de plannen om van ProRail een zelfstandig bestuursorgaan te maken;

constaterende dat de sector eind 2016 middels een brief heeft aangegeven hier geen heil in te zien;

constaterende dat er veel onduidelijkheid is over de voor- en nadelen van ProRail als zelfstandig bestuursorgaan;

overwegende dat dit proces geen negatieve gevolgen mag hebben voor werknemers van ProRail en reizigers op het spoor;

verzoekt de regering om in dit proces de Kamer zorgvuldig te informeren en "go/no go"-momenten in te bouwen zodat de Kamer zich tussentijds kan uitspreken over de voortgang van het proces,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 753 (29984).

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Gijs van Dijk namens de PvdA.



De heer Gijs van Dijk (PvdA):

Voorzitter, dank u wel. We hebben een goed algemeen overleg gehad over de spoorordering, over de omvorming van ProRail tot zbo maar ook over de toekomst van het spoor, de service voor de reizigers en het personeel. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering marktwerking en daarmee aanbesteding op het spoor voorstaat;

constaterende dat de regering eerder met betrekking tot aanbestedingen heeft aangegeven wel voor een gelijk speelveld te zijn;

van mening dat dit dan ook in de praktijk dient te worden gebracht indien er sprake is van aanbestedingen, onder andere op het spoor;

van mening dat het principe van gelijkwaardige arbeidsvoorwaarden voor personeel een standaard en essentieel element dient te zijn in een tender bij aanbesteding, waarbij de concessieverleners de concessienemers de hoogst gehanteerde collectieve arbeidsvoorwaarden in Nederland dienen toe te laten passen;

verzoekt de regering dit uitgangspunt te hanteren bij aanbestedingen op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Gijs van Dijk, Kröger en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 754 (29984).

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Mijn fractie maakt zich veel zorgen over de gevolgen van de aanbestedingen op het spoor, zowel voor de arbeidsomstandigheden van werknemers als voor de sociale veiligheid; vandaar de volgende twee moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er forse verschillen zijn in arbeidsvoorwaarden tussen NS-medewerkers en die van de regionale spoorvervoerders;

overwegende dat gelijk werk gelijk loon verdient;

overwegende dat de aanbesteding van ov-concessies niet ten koste mag gaan van het personeel;

verzoekt de regering om in het decentralisatieconvenant af te spreken dat de cao met de beste arbeidsvoorwaarden wordt overgenomen voor al het betrokken personeel,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Gijs van Dijk, Laçin en Özdiil. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 755 (29984).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
De volgende motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering marktwerking en daarmee aanbesteding op het spoor voorstaat;

constaterende dat de regering eerder met betrekking tot aanbestedingen heeft aangegeven wel voor een gelijk speelveld te zijn;

van mening dat dit dan ook in de praktijk dient te worden gebracht indien er sprake is van aanbestedingen, onder andere op het spoor;

van mening dat het principe van gelijkwaardige criteria van bezetting voor de diverse functies belast met borgen/verzorgen van sociale veiligheid en service een standaard en essentieel element dient te zijn in een tender bij aanbesteding, en daarbij de afspraken omtrent bezetting met betrekking tot sociale veiligheid, die voor het hoofdrailnet van toepassing zijn, voor alle concessies van toepassing te verklaren;

verzoekt de regering dit uitgangspunt te hanteren bij aanbestedingen op het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Kröger, Gijs van Dijk en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 756 (29984).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Tot slot vraag ik de staatssecretaris nogmaals om in de hele discussie over decentralisatie en de aanbesteding van het spoor echt de regie te nemen, zodat er bepaalde randvoorwaarden kunnen worden gesteld om te zorgen voor een gelijk speelveld. Wat ons betreft zijn arbeidsvoorwaarden en sociale veiligheid echt cruciaal hierin.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Aalst namens de PVV-fractie.



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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met te zeggen dat we een goede discussie hebben gehad met de staatssecre-

taris en dat er voor dit moment wat meer duidelijkheid is gekomen over het omvormen van ProRail tot een zbo en de btw-kwestie. De PVV is nog steeds geen voorstander van het omvormen van ProRail tot een zbo, en velen met ons. We zijn dan ook blij met de toezegging van de staatssecretaris dat er een "go/no go"-strategie wordt gevolgd bij de omvorming van ProRail tot een zbo. Ook de toezegging dat de btw-verplichting niet mag leiden tot hogere prijzen voor zowel reizigers als vervoerders stemt ons positief. De PVV zal deze ontwikkelingen de komende tijd zeer kritisch op de voet volgen.

Voorzitter. Het versnipperde eigendom van de stations verdient wat de PVV betreft een scherpe blik. ProRail is de infrastructuurbeheerder die dit prima kan faciliteren en onderhouden. Daarom heb ik de volgende vraag aan de staatssecretaris. Is de staatssecretaris bereid de Kamer te informeren over hoe dit scenario er zou uitzien? Hierbij zijn de financiële en organisatorische gevolgen belangwekkend, evenals een algehele indruk van de voor- en nadelen. Het is wenselijk dat de brief voor de tussentijdse evaluatie binnen is, zodat wij die kunnen meenemen in de besprekingen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik nu het woord aan de heer Amhaouch namens het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. ProRail gaat een zbo worden. Daarover hebben wij tijdens het AO uitvoerig van gedachten gewisseld met de collega's. Wat het CDA betreft, moet dat vooral goed gebeuren. Snelheid moet ondergeschikt zijn aan kwaliteit en gedurende de verbouwing moet de winkel openblijven, want voor de gebruikers is het een administratief gebeuren achter de schermen.

We willen meer vervoer van de weg naar het spoor, zowel mensen als goederen. Het spoor is bij het grote mobiliteitsvraagstuk een belangrijk antwoord op de opgaven ten aanzien van het klimaat, de CO₂-reductie en natuurlijk ook de filevermindering. We maken ons zorgen over het tarief van het treinkaartje en de gebruikersvergoeding. De omvorming naar een zbo mag niet leiden tot hogere prijzen voor vervoerders en reizigers. Dat is slecht voor de portemonnee van de reiziger en de vervoerder en slecht voor het klimaat.

Om de reiziger en de vervoerder niet op te zadelen met extra kosten zijn onder andere btw-effectmaatregelen nodig die de extra btw-opbrengsten terugsluizen. Dat moet binnen de staatssteunregels van Brussel passen. Het is nog lang niet zeker dat dit gaat lukken. Wij vinden dat daar eerst duidelijkheid over moet komen voordat we verdergaan. Wat het CDA betreft zetten we dus geen onomkeerbare stappen totdat er groen licht is vanuit Brussel voor de btw-compensatieregeling. Vandaar onze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de omvorming van ProRail naar een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) zou kunnen leiden tot hogere prijzen voor vervoerders en reizigers vanwege geldende btw-regels;

overwegende dat contraproductief zou zijn aan de wens om vanwege duurzaamheid en klimaat meer reizigers en goederenvervoer over het spoor te laten plaatsvinden;

overwegende dat compensatie van btw-heffingen in strijd zou kunnen zijn met Europese regels ten aanzien van ontoelaatbare staatssteun;

spreekt uit dat de omvorming van ProRail tot zbo niet moet leiden tot prijsverhoging voor gebruik van het spoor door vervoerders en reizigers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch, Jetten en Van der Graaf. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 757 (29984).

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Van der Graaf namens de ChristenUnie.



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

Dank u wel, mevrouw de voorzitter. Ook ik sluit mij aan bij de woorden van mijn collega's dat we een goed debat hebben gehad over de toekomstige marktordening op het spoor. Het kabinet is in navolging van de afspraak in het regeerakkoord van plan om sprinterdiensten toe te voegen aan het hoofdrailnet, onder andere op de trajecten Apeldoorn-Enschede en Zwolle-Groningen/Leeuwarden. De ChristenUnie wil dat de reiziger er hierbij op vooruitgaat. Reizigers in Enschede, Groningen en Leeuwarden hebben momenteel veel baat bij de directe intercityverbinding vanuit de regio naar de Randstad. De reistijden zijn verbeterd. Sprinterdiensten bieden kansen voor het verbeteren van de aansluiting op regionaal vervoer, zoals de bus. Maar de ChristenUnie vindt dat dat niet ten koste mag gaan van de huidige goede verbindingen waar zo veel positieve ervaringen mee zijn. Daarom hebben wij een motie opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het regeerakkoord inzet op toevoeging van een aantal sprinterdiensten op het hoofdrailnet aan regionale ov-concessies;

overwegende dat hoogwaardige intercityverbindingen met de Randstad, bijvoorbeeld van en naar Enschede, Groningen en Leeuwarden, van belang zijn voor de reiziger;

verzoekt de regering om bij de toevoeging van sprinterdiensten op het hoofdrailnet aan regionale concessies als belangrijke voorwaarde op te nemen dat de reiziger erop vooruitgaat en daarbij de mogelijke effecten op de directe intercityverbindingen met de Randstad in kaart te brengen, waaronder de effecten op de frequentie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf en Jetten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 758 (29984).

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Tot slot is het woord aan de heer Ziengs namens de VVD.



De heer **Ziengs** (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Ik had in eerste instantie eigenlijk twee moties liggen, maar ik beperk me tot het indienen van één motie. De andere heb ik omgezet in een vraag. Als de staatssecretaris daar een voor mij afdoende antwoord op geeft, is dat voor mij reden om die motie niet alsnog in een later stadium in te dienen.

Uit de Wet personenvervoer 2000 blijkt dat er geen gescheiden boekhouding door de exploitant van het hoofdrailnet wordt gevoerd waardoor kruissubsidiëring mogelijk zou zijn. Nou lijkt mij dat dit het gelijke speelveld bij aanbestedingen kan verstoren en dat er minder zicht is op de werkelijke kosten en baten van de geleverde diensten. Is het mogelijk dat de staatssecretaris onderzoek doet naar de mogelijkheid om de Wet personenvervoer 2000 zo aan te passen dat een gescheiden boekhouding voor de concessiehouder van het hoofdrailnet verplicht wordt, waarbij er aandacht besteed wordt aan de scheiding tussen het hoofdrailnet en het regionaal vervoer, de sprinter- en de intercitydiensten, internationaal vervoer, stations, retail en vastgoed, alsmede de eventueel ontvangen subsidies? Ik zou het fijn vinden als de staatssecretaris daar een toezegging op gaat doen. En als ze dat voornemens is, wil ze dat dan ook per brief aan de Kamer laat weten? En wil ze die brief in ieder geval voor het meireces aan de Kamer doen toekomen?

Dan heb ik nog één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Autoriteit Consument & Markt in 2013 een quickscan van de spoormarkt voor personenvervoer opstelde, en heeft aangeboden om daarvan een update te maken als dat gewenst is;

overwegende dat volgend jaar de midterm review als wel de implementatie van het Vierde Spoorpakket gepland staan;

verzoekt de regering om de ACM te vragen om die update dit jaar uit te voeren en waar nodig uit te breiden met alle facetten die van belang zijn voor een gelijk speelveld bij regionale aanbestedingen, zoals de reizigersopbrengsten of voordelen uit exploitatie van het HRN en materieel die doorwerken in de regio,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

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

Zij krijgt nr. 759 (29984).

Dank u wel, mijnheer Ziengs.

Ik kijk naar de staatssecretaris. Heeft zij behoefte aan een korte schorsing? Dat is het geval.

De vergadering wordt van 17.17 uur tot 17.23 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef de staatssecretaris het woord.



Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Dank ook aan alle woordvoerders, ook voor hun reflectie op het debat. Ik denk dat het inderdaad een goed debat was waar we met elkaar hebben benadrukt hoe belangrijk het is om die omvorming van ProRail heel zorgvuldig vorm te geven, in het bijzonder voor de werknemers, maar natuurlijk ook voor de reizigers en de vervoerders die te maken hebben met ProRail. Ik kom zo meteen nog terug op een aantal specifieke punten die in de moties zijn genoemd.

Een aantal van de moties die zijn ingediend, gaan over de arbeidsvoorwaarden op het spoor. Daarover ga ik meteen een winstwaarschuwing vooraf geven. Daar waar wij zelf concessieverlener zijn, hebben we natuurlijk een heel andere rol dan waar we dat niet zijn. Daar waar we noch werkgever, noch concessieverlener zijn, is het gewoon minder aan ons om te sturen. Ik zeg dit nog even los van het feit dat ik best begrijp vanuit welke hoek die moties zijn gesteld, namelijk vanuit het belang van goede arbeidsvoorwaarden. Maar als het niet aan ons is, moeten we het ook niet naar deze tafel toetrekken. Dat is wel een waarschuwing die ik even vooraf wil geven, nogmaals, nog los van het feit dat ik best begrijp dat er voor goede arbeidsvoorwaarden gestreden wordt. Dat moet ook, maar aan andere tafels dan deze.

Dan ga ik over tot de beoordeling van de moties, voorzitter. Als eerste is er de motie van het lid Jetten op stuk nr. 751. Daarin wordt de regering verzocht om met alle betrokken partijen de verschillende opties voor betrokkenheid en inspraak van klanten en stakeholders van een zbo ProRail in kaart te brengen en voor te leggen aan de Tweede Kamer. Voorzitter, ik zou die motie graag willen overnemen, want het is inderdaad heel erg belangrijk dat we ervoor zorgen dat ProRail goed blijft samenwerken met al die partijen waarvoor ProRail een cruciale rol speelt. Ik ga graag ook in overleg met die partijen over wat een goede manier zou

zijn om dat te doen. Dus ik ben bereid om de motie over te nemen.

De voorzitter:

Ik kijk naar de Kamerleden. Heeft er iemand bezwaar tegen het overnemen van de motie van de heer Jetten? Dat is niet het geval.

De motie-Jetten (29984, nr. 751) is overgenomen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Dan kom ik dus bij een aantal moties waarbij ik een winstwaarschuwing heb afgegeven. De motie op stuk nr. 752 gaat over sociale veiligheid. Daarin wordt de regering verzocht om concessieverleners van regionale treinreizen te stimuleren om de eisen die aan de NS gesteld worden met betrekking tot de veiligheid van reizigers, ook te stellen aan andere vervoerders en dit op te nemen in de concessies die worden uitgezet. Dit is niet de tafel om dingen af te dwingen, maar ik ben natuurlijk altijd in gesprek met regionale partijen. Ik heb in het AO ook al gezegd dat ik graag bereid ben de decentrale overheden in mijn gesprekken met hen erop te wijzen dat dit een belangrijk punt is in de concessieverlening waar zij een belangrijke rol in kunnen spelen. Ik spreek in een overleg ook over sociale veiligheid met deze partijen. Ik constateer ook dat de regionale partijen dit zelf nadrukkelijk op het netvlies hebben staan en dat ze dit ook echt goed willen regelen. Ze hebben namelijk zelf een convenant gesloten waarin staat dat ze sociale veiligheid buiten de concurrentie houden. Ze geven in hun concessie dus gewoon aan welk bedrag beschikbaar is voor sociale veiligheid. Op de andere punten kunnen de aanbieders concurrerende aanbiedingen doen, maar sociale veiligheid houden ze daar dus buiten. Ik vind dat ze daarmee al goed laten zien dat ze dit punt helder op het netvlies hebben en dat ze hun verantwoordelijkheid nemen.

Ook de NS stuurt op de risico's. Daar waar er risico's zijn, kiest de NS voor extra inzet. Ik ben best bereid om de risicogestuurd aanpak die de NS kiest, nog een keer bij de decentrale overheden onder de aandacht te brengen, maar het is aan hen. Ik ben blij om te zien dat zij via het convenant hun verantwoordelijkheid op dit punt nemen. Voor de zomer gaan ze dit ook evalueren, dus ze kijken ook of het werkt zoals ze dat beoogd hebben. Daarom ontraad ik de motie.

De motie-Laçin op stuk nr. 753 verzoekt tot het inbouwen van "go/no go"-momenten bij de omvorming van ProRail tot zbo en het zorgvuldig informeren van de Kamer. Om de Kamer zorgvuldig te informeren ben ik absoluut van plan. Dat lijkt mij ook een essentiële voorwaarde om hier enige tijd te kunnen blijven staan. Ik denk dat dat een levensvoorwaarde is voor elke bewindspersoon. Ik ben van plan, zoals ik de Kamer ook heb gezegd, om dat zeker op dit dossier heel zorgvuldig en stap voor stap te doen. We gaan dit uitvoeren en we gaan het zorgvuldig uitvoeren. Uiteindelijk heeft de Kamer altijd het laatste woord, maar er komen dus geen aparte "go/no go"-momenten. Het wetsvoorstel is uiteindelijk het moment waarop beide Kamers samen besluiten of het zorgvuldig genoeg is gedaan. In dat proces zal ik nog heel regelmatig bij de Kamer terugkomen, want er zijn een heel aantal aspecten waarover we goed met elkaar van gedachten moeten wisselen voor een zorgvuldige

uitvoering. Dat ben ik van harte van plan, maar ik ontraad dus de motie.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb het oordeel over beide moties even afgewacht. Ik heb nog een vraag over de eerste motie over de sociale veiligheid en het stimuleren van de concessieverleners. Ik ben blij om te horen van de staatssecretaris dat zij daarmee bezig zijn. Er zijn ook krantenartikelen geweest waarin heel duidelijk staat dat maar op 25% van de treinen een veiligheidsmedewerker staat. Dat is veel minder dan bij de NS. Dus ik zou de staatssecretaris willen vragen om hier aandacht voor te blijven vragen in haar bestuurlijke gesprekken met de concessieverleners en haar oordeel over mijn motie te heroverwegen. De staatssecretaris doet dit eigenlijk wel, maar daar moet de kanttekening bij dat de NS veel strengere eisen heeft wat betreft veiligheid en service, en dat ook de andere regionale vervoerders daaraan moeten voldoen.

De **voorzitter**:

De vraag over uw tweede motie zou ik nu ook maar stellen.

De heer **Laçin** (SP):

Die heb ik niet.

De **voorzitter**:

Die heeft u niet. Oké.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De heer Laçin en ik verschillen niet van mening dat sociale veiligheid belangrijk is. Daarom ben ik graag bereid om dit een blijvend aandachtspunt te laten zijn in de gesprekken met regionale vervoerders en decentrale overheden. Maar ik vraag de heer Laçin om ook in ogenschouw te nemen dat je op het stuk — nou, laat ik eens wat nemen — Amsterdam-Den Haag tot een andere risico-inschatting komt dan op het stuk in Oost-Groningen wanneer je kiest voor een risicogestuurde aanpak. Ik vraag de heer Laçin om mee te nemen dat je in zo'n afweging tot een ander resultaat kunt komen, misschien wel vanuit hetzelfde referentiekader. Zelfs de NS heeft niet altijd op alle lijnen dezelfde inzet op sociale veiligheid.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Alleen uit het bestaan van een verschil kun je dus niet afleiden dat er een verschil van intentie is. Daarom blijf ik bij mijn oordeel over de motie.

Voorzitter. Over de motie op stuk nr. 754 heb ik al een waarschuwing afgegeven: dit vind ik er echt een die mij te veel in de directe rol van het maken van afspraken over arbeidsvoorwaarden plaatst. Dat is gewoon niet aan mij, dus ik ontraad de motie op stuk nr. 754.

Dat geldt ook voor de motie op stuk nr. 755. Het ministerie van SZW kan een cao algemeen verbindend verklaren. Dat kan alleen als een beperkt aantal bedrijven niet onder een cao valt en in de spoorsector vallen alle bedrijven onder een cao. Dus dan komen we weer terug bij de vraag of het aan mij is om vanaf deze plaats invloed te gaan uitoefenen op die cao. Dat denk ik niet.

De motie-Kröger c.s. op stuk nr. 756 gaat over de sociale veiligheid op het spoor. Deze motie lijkt eigenlijk erg op de andere moties waarin wordt gezegd: zorg nou dat het in de decentrale concessies precies hetzelfde is. Ik heb net aangegeven dat ik vind dat de regionale partijen hierbij echt hun verantwoordelijkheid nemen. Dat zij in hun afweging uiteindelijk tot een andere conclusie komen, wil niet zeggen dat zij die afweging niet heel zorgvuldig maken. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij is de bedoeling van de motie juist om te komen tot een aanpak rond sociale veiligheid waarin je preventief te werk gaat. Doordat je mensen op die trein hebt, voorkom je dan problemen. Om kosten te besparen, zeggen regionale vervoerders nu echter: wij gaan reactief werken en pas als er incidenten zijn, gaan we besluiten hoe we dat gaan oplossen. Ik denk dat daarin de kern zit. Je moet er echt voor zorgen dat er qua sociale veiligheid een eenduidig beleid is en je moet daar in het decentralisatieconvenant afspraken over maken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Nu zegt mevrouw Kröger eigenlijk dat zij het beter weet dan de concessieverleners, maar het is aan de concessieverleners om die afweging te maken, gezien de risico's die zij zien op bepaalde lijnen. Ik ben het niet met mevrouw Kröger eens dat wij nu hier kunnen bepalen dat wij beter kunnen inschatten wat er op een bepaalde lijn nodig is voor de sociale veiligheid. Dat is aan de regionale overheden. Nogmaals, zij hebben een convenant gesloten waarbij zij zeggen: we gaan dus niet concurreren hierop. Zij hebben zelf zorgvuldig een analyse gemaakt van wat er nodig is. Dat geven ze aan in hun concessie. Natuurlijk kunnen Provinciale Staten, die de provinciale bestuurders weer controleren, ook bepalen of zij die afweging en die reservering voldoende vinden. Maar als we hier nu zeggen "nee, dat is niet goed; u moet het doen zoals de NS", dan onderschatten we hoe anders de situatie op het hoofdrailnet en in dat soort regionale concessies is. Ik denk niet dat we dat across the board kunnen zeggen.

De **voorzitter**:

Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik kom op de motie op stuk nr. 757 van de heer Amhaouch, de heer Jetten en mevrouw Van der Graaf. In die motie staat dat de omvorming van ProRail niet moet leiden tot prijsverhogingen voor het gebruik van het spoor voor vervoerders en reizigers. Dat is altijd mijn uitgangspunt geweest, ook bij het aan de Kamer voorleggen van deze voorstellen. Ik laat het oordeel hierover dus aan de Kamer.

Dit is in principe gewoon zoals ik van plan ben om het te doen.

Dan de motie-Van der Graaf/Jetten op stuk nr. 758. Die motie gaat over intercityverbindingen regio-Randstad. Het dictum luidt: "verzoekt de regering om bij de toevoeging van sprinterdiensten op het hoofdrailnet aan regionale concessies als belangrijke voorwaarde op te nemen dat de reiziger erop vooruitgaat en daarbij de mogelijke effecten op de directe intercityverbindingen met de Randstad in kaart te brengen, waaronder de effecten op de frequentie." Ik laat het oordeel over deze motie graag aan de Kamer. Uiteraard doen we die decentralisaties ook vanuit het belang van de reiziger. Ik ga dus eerst het gesprek aan met de regionale overheden, precies om ook dit goed in kaart te kunnen brengen. Daarna onderzoek ik hoe we tot een regionaal beter geïntegreerd aanbod kunnen komen, omdat dat natuurlijk vaak een van de winstpunten is in zo'n regio bij decentralisatie. Ik bekijk ook welke effecten het decentraliseren van de sprinters heeft op de directe intercityverbinding in de regio. Er moet dus altijd een balans zijn tussen die verschillende belangen. Ik zal daar zeker ook mee terugkomen naar de Kamer.

In de motie op stuk nr. 759 verzoekt de heer Ziengs de regering om de ACM te vragen een update uit te voeren, met eventueel alle facetten die nodig zijn van de quickscan. Dat lijkt me een prima idee. Ik laat het oordeel hierover graag aan de Kamer. Een gelijk speelveld is essentieel voor het goed laten werken van de markt. Het lijkt me heel goed om een update te hebben ter voorbereiding van de besluitvorming waar wij later voor staan. Ik zal de ACM vragen om een onderscheid te maken naar risico's die zijn opgetreden en risico's die niet zijn opgetreden en om te kijken in hoeverre de al ingezette beheersmaatregelen, zoals de ex ante goedkeuring waar we het nu over hebben, de risico's ondervangen. Ik kijk wel even naar de termijn die de heer Ziengs vroeg. In zijn vraag over de Wet personenvervoer vroeg hij om dat voor mei te doen. Ik moet even een slag om de arm houden of ik dat zo snel kan doen. Bij die quickscan personenvervoer moeten we dat kunnen meenemen in de discussie over de marktordeningen 2020. Ik zal ervoor zorgen dat die voor die tijd gereed is.

De heer **Ziengs** (VVD):

Wellicht kan de staatssecretaris de motie gewoon overnemen, omdat zij ook zegt dat dit een enorm goed idee is.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Daar ben ik graag toe bereid, voorzitter.

De **voorzitter**:

Heeft iemand daar bezwaar tegen? Dat is niet het geval.

De motie-Ziengs (29984, nr. 759) is overgenomen.

De heer Ziengs had nog een vraag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Er is nog een vraag van de heer Ziengs en er is nog een van de PVV. De heer Ziengs heeft gevraagd of ik bereid ben om te kijken naar kruissubsidiëring en mogelijkheden

daarvoor met gescheiden boekhouding et cetera in de Wet personenvervoer 2000. De ACM heeft in haar briefing aangegeven dat kruissubsidiëring op zich niet erg is, maar dat we wel moeten zorgen voor een level playing field. Dat was volgens mij ook de achtergrond van de vraag van de heer Ziengs. De ACM ziet daar natuurlijk op toe, maar ik vind dat natuurlijk ook erg belangrijk. Ik zal voor de zomer met een brief komen over toezicht en handhaving, waarin ik ook zal ingaan op de borging van het gelijke speelveld. Ik denk niet dat we dat halen voor het meireces, zeg ik tegen de heer Ziengs, maar voor de zomer is wel haalbaar. Als dat voldoende is voor hem, komen we voor de zomer hierover te spreken.

Dan is er nog gevraagd of ik bereid ben om toe te zeggen dat we de Kamer voor de midterm review middels een brief informeren over een scenario waarin ProRail het stationsbeheer in handen krijgt. We gaan in 2020 bij de midterm review ook kijken naar de positie van de stations, zoals in het regeerakkoord staat. Voor die tijd zal ik ook zeker verschillende scenario's laten onderzoeken. Bij de tussentijdse evaluatie zal dat ook zeker aan de orde komen. Ik hoop dat ik daarmee de vraag van de heer Van Aalst voldoende beantwoord heb.

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee aan het eind gekomen van dit VAO.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:

Over de ingediende moties zullen we volgende week dinsdag stemmen.

Ik zie dat de woordvoerders voor het volgende VAO aanwezig zijn. Ik stel voor om daarmee door te gaan.