

12

Spoorordening

Aan de orde is het **VAO Spoorordening (AO d.d. 06/12)**.

De **voorzitter**:

Wij gaan door met het VAO Spoorordening met dezelfde woordvoerders. Ik zou het woord als eerste willen geven aan de heer Van Aalst van de PVV.



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

Dank u wel, voorzitter. Wij hebben een goed debat gehad en zelfs complimenten gemaakt aan de staatssecretaris omdat het haar gelukt is om alle partijen voor het eerst in dit huis op één lijn te krijgen. Al die spoorvervoerders, noem maar op, alles was het met elkaar eens. Alleen was dat helaas wel tegen de lijn in van de staatssecretaris. Daarom ook de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de samenwerking tussen ProRail en de spoorvervoerders eindelijk goed verloopt;

constaterende dat de omvorming van ProRail tot een zbo betekent dat alle lopende spoorcontracten moeten worden opgebroken;

overwegende dat de omvorming van ProRail tot een zbo niets oplost;

verzoekt de regering om de omvorming van ProRail tot een zbo te heroverwegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 800 (29984).

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

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank. De heer Amhaouch van het CDA.



De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Wat betreft de spoorordening hebben wij twee punten die we kort terug laten komen in een motie. Het eerste is de afstemming over de decentralisatie van de regionale spoorlijnen en het andere is natuurlijk ook

belangrijk: het draagvlak voor en het inzicht in de financiële gevolgen van de overgang van ProRail naar een zbo. Wat gaat dat ons met z'n allen kosten?

De decentralisatie van regionale spoorlijnen willen wij pas in de Kamer behandelen als er een goede afstemming is met de betrokken provincies. Het regeerakkoord is duidelijk en spreekt over bepaalde lijnen. Dus nogmaals, zeggen we ook tegen de staatssecretaris, haal die handrem ervan af en kom met voorstellen, wederom met die provincies.

Het tweede punt is draagvlak. We hebben gezien dat de consultatie zestien reacties heeft opgeleverd. Die waren niet positief, zelfs kritisch-negatief. Maar belangrijk, en een grote opgave voor de staatssecretaris, is om die stakeholders wel mee te krijgen. Anders is het dadelijk heel moeilijk opereren voor ProRail 2.0. Dat is een bepaalde opgave.

Voorzitter. Dan het kostenaspect. We hebben daar een motie over. Een zbo kan financieel gezien flinke gevolgen hebben voor de provincies. Daarom deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat decentrale overheden gevolgen gaan ondervinden van de omvorming van ProRail door het gewijzigde btw-regime;

overwegende dat de regering een oplossing hiervoor niet als randvoorwaarde heeft geformuleerd;

verzoekt de regering tevens als onderdeel van de financiële paragraaf in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor lopende of toegekende spoorprojecten en de kostenstijging voor decentrale overheden, indien zij na 2021 opdrachtgever zijn voor ProRail,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Amhaouch en Ziengs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 801 (29984).

De heer Van Aalst heeft een vraag aan u.

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

Dat klopt, en die heeft natuurlijk te maken met de constatering die wij als PVV hebben gedaan dat er geen draagvlak is voor de omvorming tot een zbo. Ik hoor de heer Amhaouch van het CDA zeggen dat er naar draagvlak gezocht moet worden. Maar goed, ik heb net geschetst dat werkelijk waar iedereen tegen is, en niet zomaar tegen. Er liggen nogal wat dingen op tafel waarvan ik denk "ja". Ik weet niet hoe meneer Amhaouch dat ziet, maar ik zou niet weten hoe de staatssecretaris, behalve door het te heroverwegen, alles weer op één lijn zou moeten krijgen.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer Van Aalst gaf net de staatssecretaris een compliment in dezen. Dat ging ook over dat draagvlak, maar dan de andere kant op. Wij maken ons ook zorgen over dat draagvlak. Kijk, het is heel simpel. De consultatie is nu ingelegd. We zitten aan het begin van die fase. Het zal dadelijk wel moeten kantelen. We zullen dadelijk onze eigen stakeholders — dan hebben we het over ProRail, NS en de andere spoorvervoerders — wel mee moeten krijgen in dit stuk. Het is een opgave voor iedereen om die zbo vorm te gaan geven, dus die zorgen delen we met de PVV.

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

Mag ik daaruit concluderen dat als de zorgen blijven bij deze partijen, het CDA dan ook bereid is om dit te heroverwegen, omdat het misschien toch niet de goede keus was?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Wij hebben dit opgeschreven in het regeerakkoord, maar we hebben daar niet bij gezet dat we heel kritisch zullen zijn of de randvoorwaarden goed ingevuld worden. Wij vragen naar het totale financiële plaatje. We willen weten wat het uiteindelijk in totaal gaat kosten. We hebben randvoorwaarden gesteld en ook als politieke partij, als CDA, gezegd: het mag dadelijk niet allemaal gaan landen bij het treinkaartje van de personenvervoerders, maar ook niet bij de goederenvervoerders. Belangrijk om vandaag hieraan toe te voegen: natuurlijk moet er draagvlak zijn. Je kunt niet als zbo gaan opereren — ik noem het even ProRail 2.0 — als er geen draagvlak is. Laten we die stappen samen kritisch doorlopen.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan is het woord aan de heer Schonis van D66.



De heer **Schonis** (D66):

Dank, voorzitter. Na een goede discussie hebben wij ook nog maar één motie om in te dienen. Die zal ik bij dezen even voorlezen. De motie gaat ook over spoorveiligheid. Het had bij beide VAO's gekund, maar zij heeft meer betrekking op decentralisatie. Vandaar dat we het hier doen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het rapport van de ILT naar voren is gekomen dat spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid van machinisten onvoldoende borgen;

overwegende dat op dit moment wordt bekeken of nog meer sprinterlijnen gedecentraliseerd kunnen worden;

overwegende dat het borgen van vakbekwaamheidseisen voor machinisten bij uitstek landelijk uniform en eenduidig moet zijn;

overwegende dat naar aanleiding van de bevindingen van de ILT, de sector is verzocht om in het eerste kwartaal van 2019 maatregelen af te spreken voor het beter borgen van de vakbekwaamheidseisen voor machinisten en conducteurs;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor het wettelijk borgen van de vakbekwaamheid als spoorwegondernemingen onvoldoende voortgang laten zien,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door de leden Schonis en Laçin. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 802 (29984).

De **voorzitter**:

Dank. Mevrouw Kröger, GroenLinks.



Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter, dank. We hebben een goed debat gevoerd. Ik vind het belangrijk dat er een breed onderzoek komt naar de praktijk van aanbesteden en dat arbeidsvoorwaarden en arbeidsomstandigheden daar een prominente rol in spelen. Ik vind het goed om te zien dat de staatssecretaris dit serieus en breed aanpakt. We delen wel de zorgen over de zbo ProRail, het gebrek aan draagvlak en de risico's die benoemd worden door de sector zelf. Dan is toch nog de vraag: wat is de winst? Dus toch nogmaals de vraag aan de staatssecretaris of zij ons kan uitleggen hoe zij draagvlak gaat genereren en hoe zij met die risico's omgaat.

Over de decentralisatie heb ik één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat goede snelle verbindingen tussen Nederlandse steden van nationaal belang zijn;

overwegende dat vanuit verschillende regio's de wens voor snelle en frequente intercityverbindingen is uitgesproken;

verzoekt de regering om bij het onderzoek naar de kansen voor het aanbesteden van regionale sprinterverbindingen er zorg voor te dragen dat de intercityverbindingen hier niet onder zullen lijden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

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

Zij krijgt nr. 803 (29984).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:
De heer Ziengs van de VVD.



De heer **Ziengs** (VVD):
Voorzitter, dank u wel. Wij hebben een goed debat gehad met de staatssecretaris, waarvoor dank. Wij hebben daar ook de quickscan behandeld. De quickscan ging natuurlijk over de decentralisatie van een aantal lijnen. De staatssecretaris heeft een goede analyse aangeleverd bij de commissie. De woordvoerders waren daar over het algemeen content mee.

Rest mij slechts één ding. Er ontstond een beetje een verkeerde indruk rond de decentralisatie van de twee lijnen die ook in de quickscan genoemd werden en die vooralsnog vrij makkelijk te realiseren leken te zijn. Daar werd als argument aangegeven dat de verkiezingen zouden gaan leiden tot het op een later moment komen met concrete stappen. Daar heeft mijn fractie best wat moeite mee, los van het feit dat we natuurlijk heel goed beseffen dat er een zorgvuldige beslissing moet worden genomen, omdat de Kamer ook andere wensen heeft over het hoofdspoornet. Daarover is onlangs nog een motie door de ChristenUnie en de VVD ingediend. Dat besef is er dus wel degelijk, maar omwille van het feit dat met name verkiezingen die er nog aan moeten komen, niet tot vertraging moeten leiden in die zin dat niet pas in 2025 een dergelijke decentralisatie een aanvang zou kunnen nemen, hebben we toch een motie voorhanden.

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de lijnen Apeldoorn-Enschede, Zwolle-Groningen en Zwolle-Leeuwarden concreet genoemd worden als lijnen die gedecentraliseerd kunnen worden;

constaterende dat de uitgevoerde quickscan de mogelijkheid van die decentralisaties onderschrijft;

verzoekt de regering parallel aan de voorbereiding van de besluitvorming over het hoofdrailnet in 2020, samen met de provincies de voorbereidingen te treffen die nodig zijn voor de besluitvorming over de decentralisatie van deze lijnen, zodat deze vervolgens zo snel mogelijk kan worden geëffectueerd, rekening houdend met de looptijd van de HRN-concessie en de relevante regionale ov-concessies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Ziengs en Amhaouch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 804 (29984).

Tot slot, de heer Laçin van de SP.



De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. We hebben een heel goed debat gehad. Ik ben ontzettend blij met de toezegging van de staatssecretaris dat, zoals mevrouw Kröger ook al zei, arbeidsvoorwaarden, marktwerking en de effecten daarvan meegenomen worden in het onderzoek dat uitgevoerd gaat worden. Ik heb in het debat, maar ook in eerdere debatten, mijn zorgen geuit over het aanbesteden, de marktwerking en het decentraal aanbesteden van een aantal lijnen, wat de regering in ieder geval van plan is te onderzoeken. Vandaar toch een motie op dat punt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering vier spoorlijnen onderzoekt om decentraal aan te besteden;

constaterende dat deze spoorlijnen dichter op het hoofdrailnetwerk zitten dan eerder gedecentraliseerde spoorlijnen en sneller effect hebben op de landelijke dienstregeling en complexiteit van het bestaande spoornetwerk;

constaterende dat uit de quickscan blijkt dat aan het decentraal aanbesteden van deze spoorlijnen aanzienlijke kosten zijn verbonden;

constaterende dat er nog geen definitieve uitspraken gedaan kunnen worden over de meerwaarde voor de reiziger om deze spoorlijnen decentraal aan te besteden;

constaterende dat meerdere vervoerders op één spoor kan leiden tot vertragingen voor reizigers en het spoorgoederenvervoer;

overwegende dat het decentraal aanbesteden van spoorlijnen niet mag leiden tot vertragingen en prijsverhogingen voor reizigers en meer vracht over de weg;

verzoekt de regering om integraal naar de kosten en baten van het decentraal aanbesteden van deze spoorlijnen te kijken en de meerwaarde voor reizigers en het spoorgoederenvervoer centraal te stellen in toekomstige besluitvorming over het al dan niet aanbesteden van deze spoorlijnen,

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. 805 (29984).

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot hebben heel veel partijen hun zorgen geuit over de omvorming van ProRail tot zbo. Daar behoort mijn partij ook toe, dus daarom hoop ik ook dat de staatssecretaris dat meeneemt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De heer Laçin geeft aan dat we dat moeten doorzetten als er een meerwaarde is voor de reiziger. We begrijpen dat de reiziger altijd centraal moet staan voor het vervoer.

De heer **Laçin** (SP):

Zeker.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Maar welke partijen zouden het beste kunnen beoordelen of de toegevoegde waarde van de reiziger hierin wordt meegenomen?

De heer **Laçin** (SP):

Vraagt de heer Amhaouch mij nu om partijen op te noemen die dat het beste zouden kunnen beoordelen? Het onderzoek wordt straks uitgevoerd. Ik vraag alleen om de reiziger centraal te stellen. Welke organisaties dat gaan uitvoeren, ga ik niet bepalen. Daarvoor kijk ik met een schuin oog naar de staatssecretaris.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, u gaat het niet bepalen. Maar u stuurt wel altijd in de richting dat wij vanuit dit huis het beste kunnen beoordelen wat voor de reiziger het beste is. Natuurlijk zullen wij een eendoordeel geven, maar bent u het er ook mee eens dat de regionale bestuurders, van allerlei partijgezindten, in de provincies, samen met het ministerie, het beste kunnen beoordelen hoe het vervoer in de regio voor de reizigers en voor de goederenvervoerders moet worden ingericht? Ligt daarvoor ook een belangrijke verantwoordelijkheid bij die provincies?

De heer **Laçin** (SP):

Zeker weten. Ik denk dat de provincies, de gemeentes, het ministerie, NS, ProRail, de regionale vervoerders allemaal mee moeten praten of in ieder geval mee moeten kunnen praten. Het laatste wat ik hier zal betogen, is dat wij het in het parlement allemaal het beste weten. Dat zal ik niet zeggen in ieder geval.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Kijk, zo zitten het CDA en de SP weer wat dichterbij elkaar.

De heer **Laçin** (SP):

De wereld is een klein beetje mooier geworden.

De **voorzitter**:

Dank. Ik schors voor vijf minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef de staatssecretaris het woord.



Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. De motie op stuk nr. 800 van de heer Van Aalst vraagt mij om de omvorming tot een zbo te heroverwegen. Daar hebben we het uitgebreid over gehad in het debat. Daar ben ik niet toe bereid. ProRail is een publieke organisatie met een publieke taak. Waar heeft het dan eigenlijk een bv achter de naam of een raad van commissarissen voor nodig? Ik wil graag samen met u direct kunnen sturen op die belangrijke publieke middelen en die belangrijke publieke taak. Daar is de zbo-vorm belangrijk voor.

De **voorzitter**:

De motie op stuk nr. 800 wordt ontraden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, voorzitter. Dan ga ik eigenlijk meteen over naar de vraag die daarbij gesteld is door een aantal andere leden van uw Kamer, in het bijzonder door de heer Amhaouch, maar volgens mij ook door de heer Laçin, over draagvlak. Ik vind het natuurlijk heel belangrijk dat we bij alle zorgpunten die alle partijen op het spoor hebben over de huidige samenwerking — want daar heeft het ook betrekking op, naast specifieke zorgen over de omvorming — heel goed luisteren naar waar de bezwaren zitten en dat we echt met alle partijen kijken waar het nog beter kan op het spoor. U kent mij hopelijk; ik ben altijd bereid om echt te luisteren en te kijken waar de kern van het probleem zit. Daar ben ik in het hele traject van deze omvorming ook zeker toe bereid. Ik ga dus heel graag samen met alle partijen kijken hoe we dit nou nog beter maken, waar we dingen kunnen verbeteren. Ik zal zeker actief werken aan het draagvlak voor de omvorming, maar ook gewoon voor hoe we het in Nederland met elkaar doen op het spoor.

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

Dit lijkt een beetje op de inbreng van het CDA net. Zij zeiden: we willen graag draagvlak. Dat hoor ik de staatssecretaris ook zeggen. Maar als nu blijkt dat er gewoon geen draagvlak is voor de omvorming tot zbo, is de staatssecretaris dan bereid om dat te heroverwegen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het omvormen van ProRail tot een zbo doen wij omdat wij vanuit de rol die we hier hebben, u als parlement en ik als regering, het belangrijk vinden om goed te kunnen sturen op de publieke middelen. Dat is een zelfstandig belang, naast het belang van draagvlak. Ik vind dat dat het zelfstandig belang is waar ik goed voor moet zorgen. Ik moet ervoor zorgen dat ik aan uw Kamer goed kan verantwoorden waar die 2 miljard belastinggeld naartoe gaat en dat ik goed kan sturen hoe we het publieke belang van het spoor hier goed borgen. Ik vind het heel belangrijk om in heel goed overleg te zijn met iedereen en te streven naar dat draagvlak, maar ik ga nu niet zeggen: als er te weinig draagvlak is, dan doe ik het niet.

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

Die laatste zin was eigenlijk waar ik naar vroeg, want de discussie over sturing hebben we al gehad in het AO. We

hebben gesteld dat die met een zbo niet verandert. Die sturing verandert helemaal niet. We hebben nu al sturing. Maar als ik de staatssecretaris heel goed begrijp, is het draagvlak onder alle partijen voor haar niet doorslaggevend.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik streef naar zo veel mogelijk draagvlak, maar 100% draagvlak heb je nooit. Daarom is het ook altijd een begrip waar je alle kanten mee op kunt. Maar u kunt ervan verzekerd zijn dat ik absoluut streef naar zo veel mogelijk draagvlak, dat ik echt zal luisteren naar waar de zorgen zitten en dat ik ook zal proberen daar oplossingen voor te vinden.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik wil toch opmerken dat het draagvlak onder deze sectorpartijen wel degelijk van invloed is op het functioneren van het spoor. Het is dus meer dan alleen: hebben we wel of niet draagvlak? Het gaat erom of het gaat werken. Met mijn vraag hoopte ik ervoor te zorgen dat de staatssecretaris toch aan de Kamer inzichtelijk gaat maken hoe ze dit probleem gaat oplossen, een probleem dat ontstaan is door het feit dat de hele sector eigenlijk unaniem zegt dat ze het niet zien zitten. Hoe gaat de staatssecretaris het risico dat ontstaan is mitigeren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Mevrouw Kröger heeft gelijk dat het heel belangrijk is dat er goede samenwerking is tussen alle partijen en dat draagvlak daarin ook een rol speelt. Dat is zeker waar. Daarom zal ik ook heel actief gaan luisteren naar waar de bezwaren zitten en gaan kijken hoe we die kunnen weg nemen. Dit was de fase van de consultatie. Daarin hebben we ook aan alle partijen gevraagd om alles waar ze nog zorgen over hadden op een rijtje te zetten. Dat hebben partijen ook gedaan. Dat wil niet zeggen dat het allemaal onoplosbaar is. Sterker nog, ik denk dat we op heel veel vlakken heel veel met elkaar kunnen bereiken. Daar zal ik actief aan werken. We zullen op een gegeven moment natuurlijk ook aangeven wat we met de verschillende reacties hebben gedaan. De Kamer zal dat dus ook kunnen volgen. Waar er zorgen zijn, moeten we daar oplossingen voor vinden. Dat zie ik ook zeker als mijn taak als onderdeel van deze hele omvorming.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 801.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Er was eerst nog een vraag van de heer Amhaouch over de decentralisatie. Die komt ook nog terug in de motie van de heer Ziengs, denk ik. Aan de ene kant is er die afspraak in het regeerakkoord, waarvoor we ook een quickscan hebben laten uitvoeren. Die quickscan laat gewoon zien, zij het met randvoorwaarden en wat verschillen tussen de ene en de andere lijn, dat deze vier lijnen echt interessante lijnen zijn om te overwegen bij de decentralisatie. Ik hoor eigenlijk van u beiden dat we een tijdpad moeten hebben dat zowel zorgvuldig als zo snel mogelijk is: zorgvuldig, met het belang van de reiziger voorop, maar ook zorgen dat er niet onnodig vertraging wordt opgelopen. Die twee aspecten

— zorgvuldig en zo snel mogelijk — zie ik dus ook als mijn opdracht. Ik zal daar straks in de reactie op de motie van de heer Ziengs nog iets meer over zeggen.

Er is geen sprake van een handrem. Samenwerken met de provincies is cruciaal; dat zeg ik nog even in het bijzonder in de richting van de heer Amhaouch.

Dan is er de motie op stuk nr. 801 van de heer Amhaouch en de heer Ziengs, die mij vraagt om als onderdeel van de financiële paragraaf in kaart te brengen wat de gevolgen zijn voor de lopende of toegekende spoorprojecten en de kostenstijging voor decentrale overheden. Daar ben ik graag toe bereid. De motie op stuk nr. 801 krijgt dus oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 801 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. Dan de motie op stuk nr. 802. We vinden veiligheid allemaal ontzettend belangrijk. De heer Schonis en de heer Laçin hebben gezegd dat de sector zijn zaken op orde moet krijgen. Ik vind ook dat het in eerste instantie aan de sector zelf is om die zaken op orde te krijgen. Maar zij vroegen mij ook om nog eens te onderzoeken wat überhaupt de eventuele mogelijkheden zouden zijn. Ik ben bereid om dat parallel te onderzoeken, maar we gaan natuurlijk wel eerst afwachten wat de sector zelf doet. De ILT handelt ook, maar ik geef oordeel Kamer. Ik ben bereid dit onderzoek in ieder geval te doen.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 802 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Voorzitter. De motie op stuk nr. 803 van mevrouw Kröger vraagt eigenlijk om bij die decentralisatie niet alleen naar het regionale aspect te kijken maar ook echt te kijken naar wat het landelijke aspect is. Daarover hebben mevrouw Van der Graaf en de heer Jetten al een motie ingediend die eigenlijk hetzelfde vraagt. Ik denk dus dat daarmee al is voorzien in wat mevrouw Kröger hier vraagt en dat deze motie overbodig is, maar het belang van die lange intercitylijnen is ook al eerder door de Kamer uitgesproken. Dat neem ik straks, natuurlijk samen met uw Kamer, zeker mee in de afweging van waar we in het belang van de reiziger gaan decentraliseren en waar niet.

De voorzitter:

Daarmee is de motie op stuk nr. 803 ...

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ontraden.

De voorzitter:

Ontraden.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Voorzitter. Daarmee kom ik bij de motie op stuk nr. 804, die eigenlijk precies aansluitend — ik zou bijna zeggen dat u het mooi op elkaar heeft afgestemd — vraagt om het besluit over de decentralisatie, hoewel we dat parallel natuurlijk goed gaan voorbereiden bij de provincies, echt in samenhang te nemen met een besluit over het hoofdrailnet. Dat besluit nemen we in 2020. Ik vind het heel verstandig dat de leden vragen om die samenhang, omdat dit soms een afweging zal vragen. Waar kies je bijvoorbeeld voor een snelle verbinding met het Noorden en waar kies je voor meer sprinters en meer regionale versterking? Wanneer het zo is dat we in 2020 het besluit nemen, zou het dus wel mooi zijn als we goed in kaart hebben wat dan een goed moment is om dit ook toe te voegen aan die regionale concessies. Ik lees de motie van de heer Ziengs en de heer Amhaouch ook zo dat dat niet per se hoeft te duren tot het einde van de hoofdrailnetconcessie. Als we een besluit nemen tot een bepaalde lijn, brengen we in ieder geval ook in kaart wat een logisch moment zou zijn, omdat je anders misschien onnodig lang verschillende vervoerders in een bepaalde concessie hebt. Ik zal dat in kaart brengen. In de besluitvorming in 2020 kunnen we ook meenemen wat dan het goede moment zou zijn voor de effectuering daarvan.

Ook hierbij is het overleg met de provincies natuurlijk cruciaal; daar hebben beide heren ook aandacht voor gevraagd. Wanneer ziet een provincie een moment ook als een logisch moment? Daarbij zijn de verkiezingen geen reden voor uitsstel, maar als je een bestuurder vraagt of hij een concessie wil overnemen, zal er natuurlijk wel ook draagvlak moeten zijn bij de bestuurders die dat in de volgende periode doen. Maar de voorbereiding kan starten. Een besluit wordt in 2020 genomen en met het nieuwe college kunnen we dan ook bekijken wat voor de lijnen een goed moment zou zijn om die effectief te laten ingaan. Dat hoeft niet per definitie 2025 te zijn. Dat kunnen we in goed overleg met elkaar bepalen. Als daar financiële consequenties aan zitten, zullen we die ook mee moeten wegen in de afweging met uw Kamer. Dus met deze uitleg krijgt de motie op stuk nr. 804 oordeel Kamer.

De voorzitter:

De motie op stuk nr. 804 krijgt oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dat is de motie-Ziengs/Amhaouch. Ja, dat is inderdaad de motie op stuk nr. 804.

De voorzitter:

Oordeel Kamer.

De heer Laçin (SP):

Ik heb nog een kleine vraag. Ik begrijp dat de staatssecretaris parallel allerlei processen gaat doorlopen. Dat lijkt me ook niet meer dan logisch, maar ik heb een vraag in het kader van de zorgvuldigheid. We hebben bijvoorbeeld in Limburg gezien dat er bijvoorbeeld vier à vijf jaar voorbereidingstijd nodig was om alles goed uit te rollen en er is in Limburg alsnog heel veel fout gegaan. Ik wil de staatssecretaris dus wel vragen om dit niet te overhaasten en om

alles zorgvuldig te doen. Daarmee komen we eigenlijk al na 2024 uit, maar dit wil ik de staatssecretaris meegeven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb gezegd: zorgvuldig en snel. Dat betekent dat ik uw vraag begrijp, maar dat ik ook de vraag van de heer Ziengs en de heer Amhaouch begrijp om ook te starten met alles wat we parallel al kunnen voorbereiden. Zo begin je niet pas in 2020 met een proces van nadenken over lijnen. Het gaat om winst voor de reiziger, want we gaan het doen als er winst voor de reiziger te behalen is. Dan wil je die winst ook zo snel mogelijk kunnen boeken. Daarbij moet wel alle zorgvuldigheid in acht worden genomen. Dat hebben we uitgebreid met elkaar besproken. Ik denk daarom "zorgvuldig en snel" hier het adagium zou moeten zijn.

Voorzitter. Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 805. De heer Laçin vraagt eigenlijk om bij dat onderzoek, bij het nadenken en bij het nemen van een besluit over de vraag welke lijnen je wel en niet decentraliseert, te kijken naar de meerwaarde voor reizigers en het spoorgoederenvervoer centraal te stellen. Hij zegt "centraal stellen", maar wij zeggen "de reiziger op één" en het "spoorgoederenvervoer meenemen". Dat is precies de manier waarop ik ertegenaan kijk. Als hij ervan maakt "spoorgoederenvervoer mee te nemen" in plaats van "spoorgoederenvervoer centraal te stellen", dan kan ik het oordeel aan de Kamer laten, want anders lijkt het net alsof dat voorrang moet hebben op de reiziger. Als hij dat zo wil wijzigen, is het eigenlijk zoals we het doen.

De voorzitter:

Meneer Laçin, bent u bereid om de motie zo aan te passen?

De heer Laçin (SP):

Ja, ik zal die zeker aanpassen. Voor ons is het gewoon belangrijk dat er voor het spoorgoederenvervoer ook genoeg ruimte blijft en dat dit niet in de knel komt. Ik zal de motie aanpassen.

De voorzitter:

En dan krijgt de motie op stuk nr. 805 oordeel Kamer.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Oordeel Kamer. Dat laatste geeft precies aan waarom het zo belangrijk is dat we in 2020 met elkaar integraal een besluit nemen. Als de Kamer én meer goederenvervoer én meer regionaal vervoer én meer internationaal treinvervoer én meer intercity's wil, zal dat toch ergens om keuzes vragen. Het is belangrijk dat we die keuzes integraal met elkaar maken, maar ook dat we ervoor zorgen dat we alles zo hebben voorbereid dat we daarna snel kunnen doorpakken op onze keuzes. Zo zou ik het graag met uw Kamer willen doen, voorzitter. Als het goed is heb ik daarmee zowel de moties als de vragen beantwoord.

De voorzitter:

Ja. Dank voor uw snelle beantwoording.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik schors voor enkele ogenblikken. Daarna gaan we door met het VAO Vreemdelingen- en asielbeleid.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.