ministerie bepalen dus in essentie zelf de mate van efficiency, zonder onafhankelijke toets. De huidige werkwijze is wat ons betreft geen enkele garantie voor onafhankelijkheid. De EU-richtlijn vraagt om doorberekening van de "laagst mogelijke kosten", maar die norm is niet in de Nederlandse omzetting opgenomen. De richtlijn vraagt om "prikkels" om de efficiency te bevorderen, maar die hebben we niet in de Nederlandse omzetting gelezen.

De staatssecretaris stelt dat de overheid voldoende belang heeft om niet te veel subsidie te verlenen en suggereert dat dat een prikkel tot efficiency is. Dat de overheid liever niet te veel subsidie betaalt neem ik graag aan, maar de overheid zelf heeft geen al te best trackrecord als het gaat om het beoordelen van efficiency. Recente berichten suggereren bovendien dat er op het vlak van efficiency bij ProRail nog veel te winnen valt. Wil de staatssecretaris nog eens toelichten waarom er geen onafhankelijk toezicht op de efficiency van de beheerskosten is en waarom de vertaling van de richtlijn op dit punt zo beperkt is? Verdient het toch geen overweging om op dit punt de plannen van de regering aan te vullen of aan te passen? De eerdere antwoorden bevielen ons niet, ik zei het al. Op dit vlak houden ze immers vooral een beschrijving van de feitelijke situatie in.

Naar aanleiding van onze verwijzing naar de manier waarop de ACM de efficiency van netbeheerders in de energiesector wel toetst, merkt de staatssecretaris op dat het verschil is dat netbeheerders in die sector hun kosten aan de klant mogen doorbereken, vandaar de noodzaak van die onafhankelijke toets in deze sector, en bij het spoorwegbeheer niet. Maar het klopt toch dat NS de vergoeding voor het spoor ook mag doorberekenen aan de klant? En de goederenvervoerders kunnen dat in principe ook doen, zolang de markt dat toelaat. Met andere woorden, wij zien nog steeds niet waarom een efficiencytoets door de ACM ook in deze sector niet voor de hand zou liggen.

Het ontbreken van een onafhankelijke efficiencybeoordeling vinden wij op zich al problematisch, maar daar komt de relatie tussen de rijksbijdrage en de gebruiksvergoedingen nog bij. Als er wordt gekort op de rijksbijdrage, is de verleiding groot om te proberen die korting via de gebruiksvergoeding te compenseren of ongedaan te maken en de rekening bij de gebruikers en hun klanten te leggen. Dat kan sluipenderwijs gebeuren en ook daarom is onafhankelijk toezicht ook op de efficiency van de kosten die worden verrekend in de gebruiksvergoeding, van groot belang.

Afgaande op de berichtgeving de afgelopen dagen van de andere zijde van het Binnenhof, lijkt het erop dat de relatie tussen het ministerie en ProRail alleen maar intensiever wordt. Die relatie is niet optimaal. De staatssecretaris trekt de teugels aan, zo lijkt het. Dat is in twee opzichten reden tot zorg: enerzijds omdat daarmee de onafhankelijkheid van ProRail als spoorbeheerder, zoals de EU die van ons eist, alleen maar verder in het gedrang komt en anderzijds omdat wij ook hier weer een voorbeeld van een "regelreflex" menen te ontwaren: er is een probleem en Den Haag reageert door meer regels en intensievere bemoeienis. Er is echter weinig tot geen evidentie dat deze reactie op langere termijn succes oplevert. Verkramping en stagnatie lijken mij eerder waarschijnlijk. Ik wil de staatssecretaris dan ook nog eens nadrukkelijk vragen hoe zij de onafhankelijke positie van ProRail wil waarborgen als tegelijkertijd de sturing door het ministerie alleen maar strakker wordt.

Als altijd wachten we de reactie van de staatssecretaris met veel belangstelling af.

De **voorzitter**:
Dank u wel. De volgende spreker, de heer Van Hattem, houdt zijn maidenspeech.

De heer **Van Hattem** (PVV):
Voorzitter. Het is een bijzondere eer om in deze prachtige, historische zaal voor het eerst te mogen spreken. Het onderwerp van het voorliggende wetsvoorstel, de wijziging van de Spoorwegwet, lijkt niet zo spannend, maar dat was weleens anders. In 1860 verwierp in deze zaal de Eerste Kamer de toen voorliggende nieuwe Spoorwegwet, wat leidde tot de val van het kabinet-Rochussen. Eerste minister Jan Jacob Rochussen was overigens een geboren Brabander wiens vader in de Provinciale Staten van Noord-Brabant zat.

Mijn woordvoerderschap in deze Kamer op IMRO — ik maak nu even een klein bruggetje — sluit uitstekend aan bij mijn rol als volksvertegenwoordiger en fractievoorzitter in de Provinciale Staten van Noord-Brabant. Er is immers een uitstekende wisselwerking met de kerntaken van de provincie en de ervaring met de uitwerking van landelijke wet- en regelgeving op decentraal niveau is voor mij van toegevoegde waarde. Tegelijkertijd wil ik hier in Den Haag ook de belangen van onze burgers goed vertegenwoordigen.

Voor mij is het even wennen aan de werkwijze van deze Kamer. Het is toch weer heel anders dan de Provinciale Staten. Zeker bij dit onderwerp heb je het gevoel op een rijdende trein te stappen.

Helaas moet ik constateren dat de rijdende trein van dit wetsvoorstel in volle vaart richting Brussel dendert. Vandaag bespreken we een aanpassing van onze nationale wetgeving aan de dictaten van de Eurocraten in Brussel. Het doel van dit voorstel is immers: "Met deze richtlijn beoogt de Europese wetgever een volgende stap te zetten in de totstandbrenging van één Europese spoorwegruimte. Een verdere integratie van de Europese spoorwegen wordt gezien als een essentieel onderdeel bij het verder tot stand brengen van de Europese interne markt waarin vrij verkeer van goederen, diensten en personen door de hele Europese Unie wordt gewaarborgd."

De PVV is het volstrekt oneens met deze achterliggende doelstelling. Brussel moet zich niet bemoeien met het Nederlandse spoor. Het opdringen van marktliberalisatie door de EU is zeer ongewenst. Als soeverein land moeten we zelf kunnen bepalen en zelf afspraken kunnen maken met de ons omringende landen. Daar hebben we de Brusselse bemoeizucht en bureaucratie niet voor nodig.

Ik kom in dit verband nog even terug op het tijdperk van Rochussen, de negentiende eeuw, toen de eerste spoorwegen werden aangelegd. Van een Europese Unie was in de verste verte nog geen sprake, integendeel. De natiestaten waren juist in opkomst. Zonder EU was Nederland toen prima in staat om goede internationale spoorverbindingen te realiseren. Nijmegen was via Kleef zelfs eerder op het Duitse dan op het Nederlandse spoorwegnet aangesloten. Op het toenmalige station van het Brabantse dorp Valkens-

waard kon je een kaartje kopen voor een rechtstreekse verbinding naar Parijs-Gare du Nord. Allemaal zonder de EU.

Voor de PVV is minder EU het uitgangspunt. Dit wetsvoorstel is echter de opmaat naar nog meer EU-bemoeienis. Het schept immers de randvoorwaarden voor een mogelijke openstelling in de toekomst van de Nederlandse spoorwegmarkt, als een stap in de gefaseerde invoering van het Vierde Spoorwegpakket, met een verplichte aanbesteding. Als het zover is, is de kans groot dat onze eigen NS van het spoor verdwijnt en wordt opgeslokt door Deutsche Bahn of de Franse spoorwegmaatschappij. Die laatste twee zijn nog wel staatsbedrijven. Nederland heeft als braafste jongetje van de EU-klas altijd vooropgelopen in de privatisering en krijgt daar buitenlandse staatsbedrijven voor terug, zonder dat we daar zelf nog enige sturing in zullen hebben. De PVV ziet daarom het liefst dat de splitsing van NS en ProRail wordt teruggedraaid en er weer een direct door het ministerie aangestuurde NS ontstaat. Van echte concurrentie en marktwerking is op het spoor immers geen sprake en dus zijn er ook geen voordelen voor de reizigers en verladers.

Het was vanwege Pim Fortuyn dat ik politiek actief werd. Helaas is hem de kans ontnomen om zijn visie in de Staten-Generaal uit te dragen. Het is voor mij dan ook heel bijzonder om in deze Kamer over dit onderwerp Pim Fortuyn te kunnen citeren. Als een ware visionair beschreef hij zo'n vijftien jaar geleden al de situatie die zich nu voordoet. In De puinhopen van acht jaar Paars schrijft Fortuyn hierover het volgende: "Het privatiseren van een publiek goed met monopoloïde trekken is geen goede gedachte en pakt uitermate vervelend uit voor de consument-eindgebruiker. Prijzen gaan omhoog en het geleverde product dendert achteruit qua kwaliteit en de toekomst van de producten en dienstverlening is allerminst veiliggesteld." Over de privatisering van de NS stelt Fortuyn concreet: "De NS privatiseren en het spoor liberaliseren, het slaat allemaal nergens op. Zoiets werkt alleen als je naast de bestaande rails ten minste nog een concurrerende rails kunt aanleggen, zoals dat in Japan is gebeurd. Welnu, dat is te kostbaar en kan niet in een overvol land als het onze. Zonder meerdere spoorlijnen naast elkaar is er ook geen concurrentie mogelijk en moeten we er niet aan beginnen." Deze woorden zijn zeker op het voorliggende voorstel van toepassing en typerend voor de actuele situatie.

Afgelopen weekend brachten de media het bericht dat de goederenvervoerders ProRail voor de rechter dagen vanwege een draconische verhoging van de tarieven voor de gebruiksvergoeding van de spoorweginfrastructuur. Alle vervoerders zouden 30 miljoen euro meer moeten betalen. De NS kan dit doorberekenen in de prijs van treinkaartjes voor de reizigers, die daardoor duurder uit kunnen zijn. Brancheorganisatie voor het goederenvervoer KNV stelt dat de concurrentiepositie van Nederlandse goederenvervoerders hierdoor onder druk komt te staan en het totaal ondoorzichtig is hoe de tarieven voor de spoorheffing bij ProRail tot stand komen. Het is een onontwarbare kluwen, aldus directeur Toet van de KNV.

Een van de doelstellingen van het voorliggende voorstel is nu juist om het kader voor deze tariefstelling transparanter te regelen. Het biedt de juridische grondslag voor het opstellen van een heffingskader waarbij onder andere wijzigingen worden doorgevoerd in de methode van doorberekening van kosten in de gebruiksvergoeding en de opbouw van de gebruiksvergoeding. Het heffingskader wordt uitgewerkt in een Algemene Maatregel van Bestuur die door de staatssecretaris bij de Kamer is voorgehangen. Kort samengevat is de beoogde opzet als volgt. De beheerder, in dit geval ProRail, stelt een vergoeding voor het minimumtoegangspakket vast op basis van het overeengekomen heffingskader. In dit heffingskader zit een methode van toerekening van kosten die door de ACM vooraf wordt gecontroleerd. Uitgangspunt hierbij zijn de totale kosten in de begroting van de beheerder, waarbij de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van een treindienst kunnen worden doorberekend. Deze methode zal een geldigheid hebben van ten hoogste vijf dienstregelingsjaren.

Door de controle vooraf door de ACM lijkt de systematiek van deze methode transparanter te zijn. Lijkt, want ondanks deze toetsing is het maar de vraag of de tariefstelling hierdoor voldoende doorzichtig wordt. In artikel 5 en in de artikelsgewijze toelichting bij het ontwerpbesluit is beschreven hoe de toerekening van kosten die rechtsreeks voortvloeien uit de exploitatie dient plaats te vinden. In beginsel is dat op basis van empirische gegevens van de beheerder. Ik citeer: "ProRail beschikt over bedrijfsmodellen en kan deze modellen gebruiken om te berekenen welke kosten rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de treindienst." De vraag hierbij is in hoeverre de door de beheerder aangeleverde empirische gegevens en toegepaste bedrijfsmodellen voldoende betrouwbaar zijn om tot een transparante wijze van tariefstelling te kunnen komen.

Deze vraag is des te prangender nu uit publicaties in de media naar voren is gekomen dat uit interne rapportages van ProRail zou blijken dat het al vijf jaar een financiële puinhoop zou zijn bij het bedrijf en dat het daarbij niet is uitgesloten dat er is gefraudeerd bij de spoorbeheerder. Ik citeer: "In een rapport van december 2014 staat dat er financieel onnauwkeurig wordt gewerkt en sleutelposities zijn vacant. Ook blijken er onverklaarbare hiaten te zitten in de financiële administratie. Huisaccountant Ernst & Young wist dat, maar heeft desondanks het jaarverslag van 2014 geaccordeerd. Betrokkenen sluiten niet uit dat de cijfers achteraf moeten worden aangepast."

Dit brengt mij tot de volgende vragen aan de staatssecretaris.

1. Is de staatssecretaris bekend met de berichtgeving in de media en de daarin opgenomen constateringen over de problemen rond de financiële administratie en mogelijke fraude bij ProRail? Zijn deze constateringen correct?

2. Hoe kan de staatssecretaris op de in dit voorstel ter vaststelling van de methode van toerekening voor het heffingskader bedoelde opgevoerde kosten in de begroting en de onderliggende empirische gegevens en bedrijfsmodellen van ProRail vertrouwen, indien sprake zou zijn van een gebrekkige financiële administratie en mogelijk zelfs fraude bij ProRail?

3. Heeft de staatssecretaris voldoende vertrouwen in ProRail dat hij in het kader van de voorliggende heffingssystematiek in de toekomst betrouwbare en fraudebestendige cijfers zal aanleveren?

Voorts is in artikel 10, lid 3, van het ontwerpbesluit een bepaling opgenomen dat bij ministeriële regeling nadere regels kunnen worden gesteld met betrekking tot de goedkeuring van de methode voor toerekening door de Autoriteit Consument & Markt. Ziet de staatssecretaris in de huidige situatie noodzaak om dergelijke nadere regels te stellen om zo een transparantere methode van toerekening te kunnen waarborgen? Zo niet, is zij ervan overtuigd dat er momenteel voldoende basis is om erop te kunnen vertrouwen dat er de komende dienstregelingsjaren een transparante methode van toerekening zal plaatsvinden? En dan mijn laatste vraag in eerste termijn. Kan de staatssecretaris aangeven in hoeverre de voorliggende implementatie van een EU-richtlijn een volgende stap is naar een toekomstige openstelling van de Nederlandse spoorwegmarkt voor buitenlandse vervoerders en in hoeverre zij dit wenselijk acht?

De **voorzitter**:
Blijft u nog even staan, mijnheer Van Hattem. Dank voor uw bijdrage en mijn hartelijke gelukwensen met uw maidenspeech. Ook over uw achtergrond wil ik op deze plaats graag iets zeggen.

U behoort met uw 32 jaar tot de lichting jonge mensen die afgelopen juni hun intrede hebben gedaan in de Eerste Kamer. Daarbij moet ik opmerken dat u, noch een van de andere onlangs aangetreden jeugdige senatoren, daarmee een record vestigt in dit huis. De jongste senator ooit is nog steeds SP'er Driek van Vugt die in 1999 als 19-jarige tot deze Kamer toetrad. Ik vermoed zo dat dit record nog lang in de boeken zal blijven staan.

U begon uw loopbaan in 2004 als commercieel outboundverkoper bij een callcenter, maar u raakte al snel bij de politiek betrokken. Dat gebeurde in de provincie waar u bent geboren en waar u ook vandaag de dag nog woont: Noord-Brabant. U kunt met recht een Fortuynist genoemd worden, een navolger van wijlen Pim Fortuyn, die u zojuist ook aanhaalde. In eerste instantie was u namelijk actief voor de LPF, de Lijst Pim Fortuyn; eerst bij de politieke vereniging Jonge Fortuynisten, de jongerenorganisatie van de LPF, waarvan u van 2005 tot 2010 voorzitter was. Die jongerentak had overigens, net als bij andere partijen ook wel voorkomt, een haat-liefdeverhouding met de moederpartij.

Van 2006 tot 2010 was u fractiemedewerker van de LPF-gemeenteraadsfractie in Eindhoven en ook raadscommissielid oftewel burgerlid van de LPF-fractie in Eindhoven. De LPF werd echter in 2008 opgeheven. In 2011 werd u actief voor de PVV als lid van Provinciale Staten van Noord-Brabant, waar u sinds 2013 fractievoorzitter bent. U liep ook stage bij de Tweede Kamerfractie van de PVV. Als hbo-opgeleid jurist bent u sinds 1 februari 2015 als zelfstandig juridisch adviseur gevestigd.

Afgelopen zomer kwam u met voorkeurstemmen voor de PVV in de Eerste Kamer. Uw politieke optreden tot dusver is kennelijk bij leden van Provinciale Staten in Noord-Brabant niet onopgemerkt gebleven, anders hadden ze u niet met voorkeurstemmen in de Eerste Kamer gekozen. Ik wens u alle succes met uw verdere bijdrage aan het werk van de Kamer.

Ik schors de vergadering zo meteen om de collegae de gelegenheid te geven om u geluk te wensen met uw maidenspeech en dan zal ik de eerste zijn om u te feliciteren.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de heer Kuiper.

De heer **Kuiper** (ChristenUnie):
Voorzitter. Allereerst feliciteer ik namens mijn fractie collega Van Hattem met zijn maidenspeech.

Voor ons ligt een wetsvoorstel dat is bedoeld om een recente Europese richtlijn — nu ja, recent, uit 2012 — met betrekking tot de inrichting van ons spoorvervoer te implementeren in de Nederlandse wetgeving. Het gaat om de vervanging van een aantal oudere richtlijnen, waaronder de moeder aller richtlijnen op het gebied van openbaar vervoer uit 1991. Met de implementatie van die richtlijn begon in Nederland een nogal grillig traject van beleidsvorming en herinrichting van het openbaar vervoer. De lotgevallen van de NS zijn vaak beschreven en vormen een illustratie van dit grillige beleid.

Ik grijp deze wetswijziging aan om met de staatssecretaris een discussie te voeren over de ordening op het Nederlandse spoor. Daarmee bedoel ik de duurzame instelling van een spoorstelsel en ook een meer bevredigende regeling tussen spoorvervoerders en infrastructuurbeheerders, want hoe je het ook wendt of keert, die kwesties doemen toch weer achter dit wetsvoorstel op; ze zijn de eigenlijke beheersende kwesties. Debatten hierover zijn zeldzaam in de Eerste Kamer, omdat niet alles via wetgeving wordt geregeld. Dit werd ook al opgemerkt bij de behandeling van de Spoorwegwet in 2003. Toen was de ordening op het spoor al min of meer uitgekristalliseerd in de Tweede Kamer, na jaren van debat, terwijl de Eerste Kamer op dat moment de behoefte voelde daarover een fundamenteel debat te voeren. Zij heeft dat ook gedaan, met een oproep de verhoudingen op het spoor blijvend te evalueren. Dat moeten wij ook doen door het debat te voeren.

Daar is ook reden toe; we staan aan de vooravond van nieuwe besluiten en ontwikkelingen. De Europese Commissie moet zich nog uitspreken over het Vierde Spoorpakket dat wellicht — of misschien moet ik zeggen, vermoedelijk — nieuwe druk gaat geven om het spoorvervoer, dus ook op het hoofdrailnet waarvan de NS de concessie heeft, helemaal aan te besteden. Verder zal de minister van Financiën zich uitspreken over de toekomstige positie van NS als staatsbedrijf. Dit alles vraagt om heldere keuzes en een visie op de markt en de ordening op het spoor. En uiteindelijk vraagt dit wetsvoorstel, de omzetting van de richtlijn, daar ook om.

De richtlijn is gebaseerd op die visie. Deze visie is niet een andere dan die uit 1991, toen een geliberaliseerd openbaar vervoer gezien werd als hoeksteen van de interne markt. De Europese Commissie is sindsdien consistent geweest op dit punt: het Europese spoor moet een markt worden met concurrerende vervoerders. De nieuwe richtlijn maakt dit duidelijk door te spreken over de "voltooiing van de