8
Spoorordening

Aan de orde is het **VAO Spoorordening (AO d.d. 09/09)**.

De **voorzitter**:
Aan de orde is het VAO Spoorordening. Ik heet de staatssecretaris van Infrastructuur en Klimaat van harte welkom. Ik zie de heer Laçin kijken. Het is de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat. Sorry. Ik heb de hele dag voorgezeten. Neem me niet kwalijk. Misschien is het inderdaad freudiaans, staatssecretaris.

Ik geef de heer Laçin het woord als eerste spreker, namens de SP.

De heer **Laçin** (SP):
Dank, voorzitter. Ik heb drie moties, dus ik ga meteen beginnen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet het voornemen heeft om de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnetwerk onderhands aan de NS te gunnen;

overwegende dat het voor reizigers, werknemers en vervoerder van belang is om zekerheid voor de lange termijn te hebben;

overwegende dat daarmee ook noodzakelijke investeringen gedaan kunnen worden;

spreekt uit dat de concessie voor het hoofdrailnet voor minimaal tien jaar aan de NS gegund moet worden met een tussenevaluatie na vijf jaar,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 907 (29984).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet het voornemen heeft om de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnetwerk onderhands aan de NS te gunnen;

overwegende dat zekerheid over het intact blijven van het hoofdrailnetwerk van belang is voor de betrouwbaarheid richting reizigers, vervoerder en werknemers;

verzoekt de regering het huidige hoofdrailnetwerk volledig intact te laten bij de nieuwe vervoersconcessie,

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. 908 (29984).

De heer **Laçin** (SP):
Tot slot, voorzitter.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de invoering van de Europees verplichte open toegang op het (internationale) spoor gevolgen zal hebben voor het binnenlandse aanbod van spoorvervoer;

overwegende dat een samenhangende binnenlandse dienstregeling cruciaal is voor de bereikbaarheid van Nederland;

overwegende dat Nederland één van de drukst bereden sporen ter wereld heeft en de beschikbare capaciteit schaars is;

overwegende dat er met de komst van open toegang op het spoor capaciteitsconflicten kunnen ontstaan met binnenlandse treinen die nu al rijden;

verzoekt de regering te voorkomen dat binnenlandse concessietreinen verdrongen worden en het aanbod voor grote groepen reizigers verslechtert,

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. 909 (29984).

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

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Voorzitter. Het is al weer even geleden, maar we hebben volgens mij een goed debat gehad over het spoor en de ordening van het spoor. We hebben met zijn allen als Kamer benadrukt hoe ongelooflijk belangrijk het spoor is en dat het hoofdrailnet echt een as is, een ruggengraat, van ons spoorsysteem. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het spoornetwerk en de treinen die erop rijden, als een coherent systeem, vitale infrastructuur zijn voor Nederland en dat het in stand houden en versterken van dit systeem uitgangspunt moet zijn bij de spoorordening;

verzoekt de regering om het belang van de netwerkkwaliteit van het spoor, met het HRN als kern, als uitgangspunt te nemen bij de ordening van het spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 910 (29984).

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Toen ik deze motie schreef dacht ik: 'Bij Schiphol hebben we altijd over de mainportfunctie en het belang van Schiphol. Een zelfde soort trots mogen we ook wel hebben op ons HRN-systeem en wie erop rijdt. Dat moeten we goed borgen.'

Dan een motie over internationaal spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat internationaal spoor een belangrijke functie heeft voor de verbinding van Nederland;

overwegende dat diverse (nationale) spoorbedrijven in andere Europese landen de duidelijke opdracht hebben gekregen om nieuwe routes te ontwikkelen en bestaande verbindingen te verbeteren en dat dit tot een hele reeks nieuwe initiatieven heeft geleid;

verzoekt de regering om in nieuwe concessies van de NS en zo veel als mogelijk in de bestaande concessies, de opdracht op te nemen om frequente verbindingen met de ons omringende belangrijkste steden te onderhouden, verbeteren of ontwikkelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 911 (29984).

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

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Kröger. 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. Ik heb één motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet voornemens is om de nieuwe vervoersconcessie voor het hoofdrailnetwerk onderhands te gunnen aan de NS;

overwegende dat zowel de reiziger als ook de vervoerder met het oog op investeringsbeslissingen en het verder verbeteren van de prestaties gebaat zijn bij rust en langdurige zekerheid op het spoor;

overwegende dat er tijdens de beraadslaging brede steun is uitgesproken voor de onderhandse gunning aan NS voor tien jaar met daarbij een tussentijdse evaluatie na vijf jaar;

overwegende dat het beleidsvoornemen HRN-concessie naar de Kamer gaat en vooraf geconsulteerd moet worden bij de consumentenorganisaties;

verzoekt de regering met bovenstaande overwegingen rekening te houden, en het beleidsvoornemen voor februari 2021 naar de Kamer te sturen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Graaf, Schonis, Gijs van Dijk en Kröger. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 912 (29984).

Dank u wel, mevrouw Van der Graaf. Dan geef ik nu het woord aan mevrouw Palland namens het CDA.

☐

Mevrouw **Palland** (CDA):
Voorzitter, dank u wel. Ik sta hier ter vervanging van mijn collega Amhaouch, die zich aan de quarantainemaatregelen moet houden.

We hebben een belangrijk AO gehad over de concessie op het spoor. Het is goed dat de NS de onderhandse aanbesteding krijgt op het hoofdrailnet. Wat het CDA betreft moet er voldaan worden aan drie voorwaarden: er moet een programma van eisen komen, evenals een afwegingskader regionaal vervoer, en een ambitieus plan voor kort grens-

overschrijdend spoorvervoer. Hopelijk gaat de staatssecretaris snel voortvarend aan de slag met de IC Randstad-Aken, de IC Eindhoven-Düsseldorf en de IC Gent-Terneuzen.

Over de spoorconcessie zelf heb ik de volgende vraag. Wanneer komt het beleidsvoornemen, en dus de formalisering van het hoofdlijnenakkoord naar de Kamer? En wanneer vindt de consultatie hiervan plaats? Dit is een belangrijke processtap in de spoorconcessie. Ik hoor hier graag een reactie op.

Wat het CDA betreft moet er een denktank komen binnen de spoorconcessie, die advies kan geven over het beter benutten van de huidige mogelijkheden binnen het spoorbeleid. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de prestatie- en tevredenheidscijfers van de NS goed zijn, maar er altijd ruimte is voor verbetering;

overwegende dat het spoorsysteem een duurzame vervoersoplossing is voor zowel reizigers als goederen en de vraag naar mobiliteit de komende jaren alleen maar verder zal toenemen;

overwegende dat de concessietermijn langjarig is, maar technologische ontwikkelingen zo snel gaan dat er binnen de concessie ruimte moet zijn voor technologische verbeteringen en inzichten;

overwegende dat infrastructuur zeer kostbaar is en prioriteit uitgaat naar maximaal gebruik van de huidige mogelijkheden;

overwegende dat de spoorconcessie aan de NS tussentijds wordt geëvalueerd en een denktank bij kan dragen aan die evaluatie;

verzoekt de regering:

- een innovatieve raildenktank op te zetten als onderdeel van de spoorconcessie met de NS die jaarlijks een out-of-the-box-advies geeft over mogelijkheden om met bestaande infrastructuur meer vervoerswaarde te realiseren vanuit een meerjarig perspectief en dit jaarlijks te rapporteren en naar de Kamer te sturen;
- deze innovatieve raildenktank te laten bestaan uit een talentvolle mix van onafhankelijke deskundigen/wetenschappers, ProRail, NS, het Railcenter, reizigers, en te laten leiden door een onafhankelijk voorzitter;
- internationale best practices mee te nemen bij de denktank en de denktank na drie jaar te evalueren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 913 (29984).

Dank u wel, mevrouw Palland, ook voor deze lange motie. Dan geef ik nu het woord aan de heer Schonis namens D66.

De heer **Schonis** (D66):
Ook ik heb een lange motie, voorzitter, dus ik zal ook snel beginnen. De motie gaat over het afwegingskader voor regionale spoorverbindingen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het kabinet het voornemen kenbaar heeft gemaakt om de Hoofdrailconcessie (HRN) onderhands te gunnen aan de Nederlandse Spoorwegen;

overwegende dat een integraal afwegingskader voor het eventueel regionaliseren van sprinterdiensten onderdeel uitmaakt van dit voornemen;

overwegende dat de Kamer voor de totstandkoming van dit kader tijdig uitgangspunten wenst aan te dragen;

verzoekt de regering om bij de verdere uitwerking van het afwegingskader voor decentraliseren van sprinterdiensten en in overleg met de provincies, in elk geval de volgende uitgangspunten op te nemen:

- Bij het decentraliseren staat het belang van de reiziger voorop. Het decentraliseren moet een toegevoegde waarde hebben, zowel op het te decentraliseren spoor, als op het hoofdspoor;
- Het decentraliseren moet niet van bovenaf worden opgelegd. Provincies of vervoerregio's moeten dit zelf willen en ook de aanbesteding en exploitatie zelf kunnen uitvoeren;
- De provincie(s) of vervoerregio('s) moeten, in samenspraak met het Rijk, voorafgaand aan de start van de concessietermijn financiële zekerheid bieden over de exploitatie ervan en de financiële risico's voldoende in beeld hebben gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 914 (29984).

Dank u wel, meneer Schonis. Dan geef ik tot slot het woord aan de heer Ziengs namens de VVD. Ik zie dat hij helemaal geen moties bij zich heeft. Maar hij wil wel graag iets zeggen. Meneer Ziengs, iedereen gaat naar u luisteren.

De heer **Ziengs** (VVD):
Nee, ik had natuurlijk de motie van de heer Schonis mede-ondertekend, dus daarmee is er al een motie ingediend.

Ik heb bij het algemeen overleg destijds wel heel kort het woordje 'KPI's', kritische prestatie-indicatoren, aangestipt. Die gelden altijd voor de Nederlandse Spoorwegen, maar ik zou het fijn vinden, ook richting het AO Spoor dat we binnenkort weer gaan organiseren, als er ook eens gekeken wordt naar de kritische prestatie-indicatoren voor het internationale spoor en misschien ook voor de open access, zodat we in ieder geval een gelijk speelveld creëren met elkaar. Hoe kunnen we proberen die kritische prestatie-indicatoren daarin een plek te geven? Ik hoor graag straks in de beantwoording van de staatssecretaris hoe ze daartegen aankijkt. Wellicht kunnen we in een volgend debat daarop terugkomen.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel, meneer Ziengs. Ik kijk even naar de staatssecretaris. Een paar minuten? Daarna gaat de staatssecretaris de moties beoordelen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

□

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dank u wel, voorzitter. We hebben inderdaad een goed debat met elkaar gehad. Ik heb ook brede steun geproefd voor de koers. Er zijn een aantal moties ingediend. Sommige daarvan zitten wat mij betreft net over het randje van de stap waar we nu staan. Andere geven een indicatie. Ik ga sommige ontraden, sommige oordeel Kamer geven en sommige aanhouden. Dat is voor u misschien lastig met een schaartje te knippen, maar voor mij past dat dan wel of niet bij de stap waar we nu zitten. We hebben nog een heleboel stappen met elkaar te zetten.

De eerste motie op stuk nr. 907, van de SP en GroenLinks, vraagt minimaal tien jaar …

De **voorzitter**:
Hij staat al klaar, de heer Laçin, maar de staatssecretaris heeft nog geen oordeel.

De heer **Laçin** (SP):
Dat is een spreekt-uitmotie.

De **voorzitter**:
O ja, dat is waar. Ik dacht al. Over een spreekt-uitmotie hoeft u geen oordeel te geven.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Daar hoef ik dan geen oordeel over te geven, voorzitter. Oké, dan zal ik er niks over zeggen.

Dan de tweede motie, die op stuk nr. 908. Ik check het even. Nee, dat is geen spreekt-uitmotie. Dit is een verzoek over het huidige HRN. De Europese regelgeving stelt dat een openbaredienstcontract niet groter mag zijn dan redelijkerwijs noodzakelijk. We zullen er nog naar moeten gaan kijken. Ik kan nog geen toezegging doen over de omvang van de HRN-concessie. Daarom ontraad ik deze motie. Maar er komt straks nog een andere motie, die wat mij betreft ook wel raakt aan een deel van wat u hier probeert te zeggen. Die krijgt een ander oordeel. De motie op stuk nr. 908 is dus ontraden.

Dan de motie op stuk nr. 909: OT niet voor de binnenlandse vervoerdienst laten verdringen. Ik zou willen vragen om die aan te houden, want dat is niet mijn intentie. Maar ik weet nog niet hoe de mix tussen hoofrailnet en openbare toegang zal zijn, dus ik kan niet op voorhand garanderen dat dat zo is. Ik vraag dus om deze aan te houden. Ik kom begin 2021 met het beleidskader voor open toegang en dan krijgt u een beter beeld van hoe we dat gaan hebben.

De heer **Laçin** (SP):
Ik zal de motie aanhouden. Ik hoop dat de staatssecretaris in datgene wat zij begin 2021 aan ons toestuurt, kan meenemen welke gevolgen dat zou kunnen hebben.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dat nemen we mee, voorzitter.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Laçin stel ik voor zijn motie (29984, nr. 909) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan kom ik bij motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 910, die mij vraagt om het belang van netwerkkwaliteit van het spoor als uitgangspunt te nemen. Nou, mijn eerste uitgangspunt is de reiziger. Die reiziger is ook gediend met een bepaalde netwerksamenhang. Als ik de motie zo mag lezen dat het niet is wat de eerste motie vroeg, namelijk om te garanderen dat het hoofdrailnet hetzelfde blijft, want dat kan ik niet garanderen, maar om die netwerkkwaliteit als uitgangspunt te nemen, samen met het belang van de reiziger, dan kan ik de motie oordeel Kamer geven. Daarin is deze dus echt anders dan die eerste motie.

Dan de motie van mevrouw Kröger op stuk nr. 911. Die vraagt om in nieuwe concessies van de NS voldoende internationale verbindingen te borgen. Die loopt dan weer vooruit op de marktverkenning. Daarom moet ik deze op dit moment ontraden.

De **voorzitter**:
Heel kort, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Het hele woord 'borgen' staat niet in de motie, dus ik hoop dat we dezelfde motie voor onze neus hebben. Maar goed, het gaat erom dat we de frequente verbindingen onderhouden, verbeteren of ontwikkelen. In de bestaande concessie

die we nu nog hebben, naast de hsl-concessie en de toekomstige concessie, gaat het erom of die opdracht, zoals die er staat, zo veel mogelijk gedaan wordt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
We hebben dit debat met elkaar in de context van het verlenen van de nieuwe concessie op het hoofdrailnet, dus dat is de concessie waar we het over hebben, wat mij betreft. Wat er wel of niet in bestaande concessies kan, daar hebben we andere debatten over. Voor de verlening van die nieuwe hoofdrailnetconcessie, of in de context van datzelfde verhaal, ga ik een marktverkenning doen naar internationale verbindingen. Daarbij is helemaal niet uitgesloten dat er misschien ook nog een keer iets aan een concessie toegevoegd zal worden. Maar er staat hier: verzoekt de regering de opdracht op te nemen om frequente verbindingen te onderhouden, verbeteren of ontwikkelen. Daar zit een bepaald automatisme in, wat nu nog een stap te vroeg is.

De **voorzitter**:
Maar het is voldoende gewisseld in het algemeen overleg, begrijp ik. Tot slot.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):
Ik wil toch nog een vraag stellen. De minister zegt dat we het in het debat helemaal niet hebben gehad over de bestaande concessie, maar de midterm review stond wel op de agenda. Mijn pleidooi is de hele tijd geweest om ook te kijken naar de bestaande concessie van de NS en of we daarin internationale spoor beter verankerd kunnen krijgen. Nogmaals, ik vind het best om niet vooruit te lopen op de nieuwe concessie, maar voor mij is het wel van belang dat we in het proces van de midterm review ook kunnen kijken naar de bestaande concessie.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Maar de motie spreekt ook van de 'nieuwe concessie', en daarmee wordt het voor mij in ieder geval: ontraden.

De **voorzitter**:
Goed. Gaat u verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Over de bestaande concessie komen we zeker nog met elkaar te spreken. Als daarin een bepaalde lijn is waar specifiek een voorstel voor is, dan zie ik dat tegemoet.

Dan de motie-Van der Graaf c.s. op stuk nr. 912 van de ChristenUnie, GroenLinks en de Partij van de Arbeid. Ik heb in het AO Spoorordening al aangegeven dat ik een aantal vaste stappen doorloop om in 2025 met de nieuwe concessie van start te gaan. Het beleidsvoornemen dat ik begin 2021 naar de Kamer zal sturen, is eigenlijk de eerste stap. We zoeken de balans tussen zekerheid voor de NS en het maximaal prikkelen. De duur van de concessie is eigenlijk gewoon onderdeel van het hele gesprek dat we met elkaar hebben om het voor Nederland en voor de Nederlandse reiziger te optimaliseren. Ik zou de leden dus eigenlijk willen vragen om deze motie aan te houden, want een uitspraak hierover, de ene of de andere kant op, kan ook weer invloed hebben op dat onderhandelingsproces, en daarbij staan we echt nog aan het begin. Wat mij betreft zou het dus wenselijker zijn om deze motie aan te houden.

Mevrouw **Van der Graaf** (ChristenUnie):
Ik ben bereid om deze motie eventjes aan te houden. Ik wil daarbij nog wel even aantekenen dat ook collega Schonis van D66 de motie heeft medeondertekend. Ik hou haar even aan. Ik wacht even. Ik overweeg om haar later volgende week of na volgende week in stemming te brengen.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van der Graaf stel ik voor haar motie (29984, nr. 912) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Voorzitter. Het was mij geenszins ontgaan wie de motie ondertekend hadden, maar desalniettemin vond ik het aan te raden om de motie aan te houden.

De motie-Palland/Amhaouch op stuk nr. 913 over de onafhankelijke raildenktank. We hebben eerder gesproken over deze denktank. Ik heb ook aangegeven dat ik het een sympathiek idee vind en dat ik er graag bij de Kamer op terugkom. In deze motie wordt dat nu nog een keertje vastgelegd. Ik ben het eens met het idee, maar laat mij in de uitwerking de ruimte. Deze motie is wel heel specifiek over wie en wat allemaal. We zullen er in de geest van deze motie mee aan de slag gaan, maar zij zal niet letterlijk worden overgenomen. Laat mij die kanttekening er wel even bij plaatsen, maar in de geest van de motie gaan we daarmee aan de slag.

De **voorzitter**:
Dus? Oordeel?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Dan krijgt die oordeel Kamer.

Dan de motie op stuk nr. 914 over het afwegingskader regionale spoorverbindingen. Daar kan ik kort over zijn, voorzitter. Oordeel Kamer.

Het CDA vraagt wanneer consultatie over het beleidsvoornemen plaatsvindt. Die komt begin 2021. Consumentenorganisaties worden geconsulteerd. Ik kom voor het reces nog met een brief waarin ik het proces voor u meer in detail zal schetsen. Dat was nog een toezegging aan de Kamer.

Dan was er ook nog een vraag van de heer Ziengs over de KPI's. Ik heb aangekondigd een marktverkenning voor de internationale verbindingen te starten om zo na te gaan welk aanbod in open toegang tot stand komt. Daaruit moet dan ook blijken waar er knelpunten zijn die verhinderen dat internationale verbindingen tot stand komen en wat we daaraan kunnen doen. Als iets niet door open toegang tot stand komt terwijl we dat wel willen, kan ik altijd concessies in de markt zetten. Daar kunnen we dan op sturen. In het beleidsvoornemen begin 2021 kom ik ook op het beleidska-

der open toegang. Daarbij kunnen we ook ingaan op het vraagstuk van de KPI's. Je kunt wel bepaalde eisen stellen, maar dat is wat betreft de open toegang ook wel weer heel beperkt, want het gaat er nou juist om open toegang te bieden, zoals het woord al zegt. Het lijkt wel de Zeesluis IJmuiden. We komen er dus nog met elkaar over te spreken.

De heer **Ziengs** (VVD):
Ik ga niet specifiek in op het onderwerp waarover de staatssecretaris net antwoordde, voorzitter, want dat is helder. Even over de motie op stuk nr. 912. De staatssecretaris gaf aan dat zij wilde dat die werd aangehouden. Vervolgens werd door mevrouw Van der Graaf aangegeven dat zij haar toch volgende week of spoedig gaat indienen. Als dat gebeurt met de motie in ongewijzigde vorm, wat is dan het advies? Dat hoor ik graag.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Ik heb al aangegeven dat ik het eigenlijk prematuur zou vinden om nu een uitspraak te doen over de vraag of tien jaar, dan wel zes jaar dan wel acht jaar, de gewenste duur is, omdat we nog helemaal aan het begin van die gesprekken staan. Ik kan me voorstellen dat het ook een afweging is die de Kamer wil maken op basis van de inhoud die dan beschikbaar is. Mijn advies zou dus zijn: hou haar aan en wacht tot ik met het kader kom. Anders zou ik haar op dit moment ontraden.

Dank u wel.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dat was het wat dit VAO betreft.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Ik zie dat de woordvoerders voor het volgende VSO er zijn.