

Vergaderjaar 2013–2014

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 483

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 2 mei 2014

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu inzake de strategie van de Nederlandse Spoorwegen (NS) inzake commerciële activiteiten op en rond stations (Kamerstuk 29 984, nr.442).

De vragen en opmerkingen zijn op 18 december 2013 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voorgelegd. Bij brief van 1 april 2014 zijn deze door haar beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Tijdink

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inbreng van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben een aantal vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris met een plan te komen hoe de verbeterpunten uit de Quicksan personenvervoer per spoor 2013 van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) (Kamerstuk 29 984, nr. 442) kunnen worden toegepast. Kan de Staatssecretaris hier een planning voor opstellen? De leden van de VVD-fractie lezen in de reactie van de Staatssecretaris op de quickscan dat er volgens de Staatssecretaris «een aantal oplossingen moeten komen». Om welke oplossingen gaat het hierbij en waar hebben deze oplossingen betrekking op? Met andere woorden, de leden van de VVD-fractie vragen welke concrete maatregelen er getroffen moeten worden en welk eindbeeld de Staatssecretaris voor ogen heeft.

De leden van de VVD-fractie vragen verder of het toekennen van ex ante toezicht aan de ACM ten aanzien van een non-discriminatoire toegang tot bijkomende diensten, voorzieningen en stations en het verplichten van een netverklaring de enige oplossingen zijn die de Staatssecretaris naar aanleiding van het rapport van de ACM van plan is te omarmen.

De leden van de VVD-fractie hebben tevens de vraag wat de mening van de Staatssecretaris is ten aanzien van de knelpunten die regionale vervoerders ondervinden met betrekking tot de onderhandelingen met de NS over toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris daarbij in ieder geval in te gaan op de verdeling van reizigersopbrengsten, transparantie in de kosten gemaakt door Trans Link Systems (TLS), afhankelijkheid ten aanzien van marketingactiviteiten, de kwaliteit van reizigersinformatie, de voordelen die de NS heeft bij aanbestedingen en het verkrijgen van toegang tot stationsruimten.

De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag of de Staatssecretaris vindt dat de NS marktmacht heeft als het gaat om de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations. Als het antwoord daarop nee is, vragen deze leden waarom niet. Is de Staatssecretaris van mening dat er problemen op dit vlak zijn, gezien het gegeven dat aangetoond wordt dat er knelpunten zijn, zo vragen de leden van de VVD-fractie zich af. En zo nee, waarom niet?

De leden van de VVD-fractie constateren dat op verschillende gebieden inmiddels wordt samengewerkt aan een eerlijk speelveld in de openbaarvervoersmarkt, zoals bij de OV-chipkaart en TLS. Het uitgangspunt is dat alle vervoerders op gelijke wijze toegang moeten hebben tot de voorzieningen. Deze redenering kan volgens de leden van de VVD-fractie worden doorgetrokken naar de toegang van stations en bijkomende diensten en voorzieningen. Is de Staatssecretaris het met deze redenering eens? Zo ja, waarom wordt dit uitgangspunt dan niet gehanteerd op het gebied van stations en bijkomende diensten en voorzieningen? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie. De leden van de VVD-fractie vragen wat de Staatssecretaris vindt van een model waarbij stations en bijkomende voorzieningen en diensten apart worden georganiseerd in een BV-structuur, omdat het hier onder andere gaat over diensten en voorzieningen die essentieel zijn voor de uitoefening van de werkzaam-

heden van alle vervoerders, dus ook de regionale vervoerders die daarbij afhankelijk zijn van de NS.

De leden van de VVD-fractie constateren dat de Staatssecretaris ervoor kiest om tot 2025 in het kader van de Definitie Zeggenschap Infrastructuur, exclusieve rechten, zoals een exclusief recht op over- en onderbouwning van hoofdinfrastructuur, om niet toe te kennen aan de NS (zie Kamerstuk 29 984, nr. 416). Waarom wil de Staatssecretaris niet verder gaan dan het «in beschouwing» nemen van de bevoegdheid van ACM om hier ex ante te toetsen in plaats van ex post, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat een netverklaring eigenlijk precies betekent, behalve inzicht in tarieven en voorwaarden. De Staatssecretaris geeft aan dat dit tevens het minimum is wat ingevolge de Herschikkingsrichtlijn (richtlijn 2012/34/EU tot instelling van één Europese spoorwegruimte) zou moeten gebeuren, terwijl de leden van de VVD-fractie vinden dat deze richtlijn veel verder gaat, namelijk een «organisatorische en boekhoudkundige scheiding wanneer de aanbieder een machtspositie heeft op de markt waarvoor de voorziening wordt gebruikt». Kan de Staatssecretaris hier wat verder op ingaan en toelichten hoe zij dit ziet, zo vragen de leden van de VVD-fractie. Is de Staatssecretaris het met de leden van de VVD-fractie eens dat een netverklaring nog niet een onafhankelijke toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations regelt? De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris of het hier niet slechts gaat om informatievoorziening en de afhankelijke positie van de regionale vervoerders ten opzichte van de NS in stand blijft.

De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris een overzicht naar de Kamer te sturen van eigendom van, gebruik van en toegang tot de bijkomende diensten en voorzieningen en stations. Kan de Staatssecretaris in dat overzicht ook meenemen waar of in welke BV's zich het juridische en economische eigendom bevinden, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie bij welke reisfaciliteiten NS-personeel en hun directe familieleden voordelen hebben. Klopt het dat deze reisfaciliteiten voor deze mensen ook gelden bij andere vervoerders? Geldt dit andersom voor personeel van regionale vervoerders bij de NS ook? Zo nee, waarom niet, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Inbreng van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de PvdA-fractie vinden dat het openbaar vervoer een publieke dienst is waarbij de reiziger centraal dient te staan. Bij het bieden van een zo comfortabel mogelijke reis, hoort wat deze leden betreft ook het aanbieden van voorzieningen op stations. Zij zien dan ook geen enkele noodzaak om de dienstverlening op stations uit handen van de NS te nemen en aan een andere partij te gunnen.

De leden van de PvdA-fractie vinden het wel terecht dat op stations waar de NS zelf geen treindienst aanbiedt, en dus geen winkels wil exploiteren, andere bedrijven en vervoerders de ruimte krijgen om dat wel te doen. Daarbij moeten kostendekkende tarieven worden gehanteerd waarbij de NS geen overwinst mag maken. De leden zijn het daarom eens met het

voorstel om de tarieven transparant te maken en de ACM controle te laten uitoefenen.

De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris om een overzicht te geven van het aantal stations waar momenteel diensten worden aangeboden door andere bedrijven en/of vervoerders.

De leden van de PvdA-fractie vinden dat, los van de discussie over de exploitatie van stations, het eigendom, beheer en onderhoud van de stations momenteel complex geregeld is. Zij hebben begrepen dat ProRail en de NS momenteel inventariseren of aanpassing van de huidige verdeling wenselijk is. Klopt dit en zo ja, wanneer is deze inventarisatie afgerond?

De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of er een strategie is inzake de exploitatie van de dienstverlening rond stations zoals fietsenstallingen, toiletten en kaartverkoop. Zij vragen de Staatssecretaris om deze strategie danwel het beleid hierop transparant te maken en naar de Kamer te sturen.

Inbreng van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie willen de Staatssecretaris een aantal vragen voorleggen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de analyse van de ACM een onderscheid is gemaakt naar het exclusieve recht om «commerciële voorzieningen te exploiteren binnen de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI)» enerzijds, en «het recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies» anderzijds. De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de jaarlijkse inkomstenstroom is die de NS put uit haar activiteiten uit hoofde van het «exclusieve recht om binnen de RVVI commerciële voorzieningen te exploiteren». Wat zijn, gemeten in termen van inkomsten/opbrengsten, de vijf belangrijkste activiteiten en welke opbrengsten zijn daarmee gemoeid? De leden van de CDA-fractie vernemen ook graag wat de jaarlijkse kostenstroom is die tegenover deze opbrengsten staat en wat, na de aftrek van de kosten, de winst is die de NS overhoudt aan deze activiteiten. Deze leden zijn benieuwd hoe zich dit verhoudt tot de kernactiviteit van de NS: personenvervoer.

De leden van de CDA-fractie vernemen eveneens graag wat de jaarlijkse inkomstenstroom is die de NS put uit haar activiteiten uit hoofde van het «recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies». Wat zijn, gemeten in termen van inkomsten/opbrengsten, de vijf belangrijkste activiteiten, zo vragen zij zich af, en welke opbrengsten zijn daarmee gemoeid? De leden van de CDA-fractie vragen inzicht in de jaarlijkse kostenstroom die tegenover deze opbrengsten staat en in de winst die de NS overhoudt aan deze activiteiten, na aftrek van de kosten. Ook hier geldt dat de leden van de CDA-fractie willen vernemen hoe zich dit verhoudt tot de kernactiviteit van de NS: personenvervoer.

De leden van de CDA-fractie vragen of deze cijfers zijn ontdaan van interne verrekeningen binnen NS-verband, bijvoorbeeld tussen de NS als eigenaar van de gebouwen enerzijds en de NS als exploitant van die gebouwen respectievelijk NS Reizigers anderzijds. Zo nee, kan de Staatssecretaris die verrekeningen dan ook separaat in kaart brengen zodat de echte netto kosten en netto opbrengsten zichtbaar worden?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de NS ook in het buitenland actief is. Voert de NS een met de Nederlandse situatie vergelijkbaar beleid ten aanzien van stations in het buitenland bij de buitenlandse activiteiten van de NS, zo vragen zij zich af. Deze leden vragen tevens naar de verhouding van de kerntaak van de NS in het buitenland (personenvervoer) ten opzichte van de nevenactiviteiten als commerciële activiteiten op stations in het buitenland.

Ook vragen de leden van de CDA-fractie of er een risicoanalyse gemaakt is van de commerciële activiteiten op stations; welke financiële risico's loopt de NS?

De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de ACM-analyse de vormgeving van binnenruimte en bewegwijzering van het station beschermd wordt door een kader van afspraken die gemaakt zijn tussen de NS en ProRail. Vragen die bij de leden van de CDA-fractie leven hebben betrekking op hoe voorkomen wordt dat de NS zichzelf hierbij bevoordelt. In welke mate zijn dit kader en deze werkwijze vatbaar voor willekeur tegenover andere vervoerders? Deze leden vragen verder of de regionale vervoerders betrokken zijn bij de vaststelling van dit kader. Zo nee, waarom niet en is de Staatssecretaris bereid om in het licht van de ACM-aanbevelingen de NS en ProRail ertoe te bewegen de regionale vervoerder op gelijke voet te betrekken?

Ook constateren de leden van de CDA-fractie dat voor de beleving van stations het uiterlijk van belang is. Reizigers voelen zich beter in een schoon, heel en veilig stationsgebouw. De omgeving van stations wordt vaak grondig verstoord door graffiti. Wie is waar verantwoordelijk voor het verwijderen van graffiti (NS, ProRail, gemeente, anderen), wat zijn de kosten hiervan en welk beleid wordt ten aanzien van graffitiwrijving gevoerd, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM meldt dat op verschillende punten geen sprake is van uniforme voorwaarden en tarieven. Is de Staatssecretaris bereid om de ACM te vragen om in samenspraak met de NS en ProRail en met betrokkenheid van de regionale vervoerders te komen tot een uniform pakket aan voorwaarden? De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris op dit punt bereid is om bevoegdheden aan de ACM toe te kennen ter borging van de uitvoering van die voorwaarden en bijbehorende tarieven.

De leden van de CDA-fractie constateren uit de ACM-analyse dat de fietsenstallingen rondom de stationsgebouwen soms juridisch eigendom zijn van de gemeenten, maar economisch eigendom van de NS. De NS heeft onlangs de contracten met een groot aantal exploitanten van die stallingen opgezegd. In het kader daarvan vragen deze leden hoe de verhoudingen zijn geregeld tussen de NS en de gemeenten. Is er sprake van een financiële vergoeding die de NS aan de gemeenten betaalt voor het economisch eigendom en zo ja, is die marktconform? Ook vragen deze leden of de NS zonder meer gerechtigd is tot opzegging van de contracten met de exploitanten van de stallingen. De leden van de CDA-fractie vernemen verder graag of het juist is dat de NS deze stallingen wellicht zelf wil gaan exploiteren. Zo ja, hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat voornemen en hoe verhoudt dat zich tot de hoofdtaak van de NS, namelijk vervoer van passagiers per spoor?

De leden van de CDA-fractie constateren dat er volgens de marktscan van de ACM sprake is van een huurprijsbeleid voor commerciële ruimtes, dat verschilt per stad, station en locatie op het station. Deze tarieven worden volgens de ACM niet gereguleerd. Deelt de Staatssecretaris de gedachte

van de leden van de CDA-fractie dat hier sprake is van willekeur, waarbij de NS per gelegenheid kan bepalen wat de prijs is en daarbij concurrerende of strategische belangen kan laten meewegen?

De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris het standpunt deelt dat als aan de NS het recht wordt gegund om «om niet» een kiosk of informatiepunt te kunnen plaatsen, van de NS mag worden verwacht dat soortgelijke voorzieningen van de regionale vervoerders ook «om niet» beschikbaar moeten zijn, zodat het reizigersbelang optimaal gediend wordt. De reiziger heeft immers belang bij een goede informatievoorziening van alle vervoerders, zo menen deze leden.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag wanneer de Kamer het wetsvoorstel tot implementatie van de Herschikkingsrichtlijn tegemoet kan zien. Is het wetsvoorstel gereed voordat de nieuwe Hoofdrailnetconcessie (HRN-concessie) van kracht wordt, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM vaststelt dat er knelpunten in de markt bestaan die niet met toezicht oplosbaar zijn, bijvoorbeeld vanwege definitieproblemen en een vage omschrijving in artikel 67 van de Spoorwegwet (Sw). De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke mogelijkheden er zijn om die definitieproblemen van artikel 67 Sw, zo snel mogelijk op te lossen, waarbij ook minder conventionele oplossingen zoals het opstellen van een convenant of een addendum bij de huidige HRN-concessie betrokken kan worden. Is de Staatssecretaris bereid om dit spoedig te onderzoeken en daarover uiterlijk in januari 2014 te rapporteren, zo vragen zij.

De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het wellicht mogelijk is om op korte termijn alsnog een algemene maatregel van bestuur onder artikel 67 Sw tot stand te brengen die de bestaande definities verheldert en het door ACM geconstateerde probleem oplost.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM-analyse een onderscheid maakt naar enerzijds het exclusieve recht om commerciële voorzieningen te exploiteren binnen de RVVI en anderzijds het recht om commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies. Beide exploitatierechten lijken om niet aan de NS beschikbaar te zijn gesteld. De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de waarde is van deze rechten. Als dat niet onderzocht is, dan vragen zij of dat alsnog kan gebeuren. De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris bereid is om die waarde te betrekken bij de vergoeding die de NS of een andere partij over de komende jaren zal moeten voldoen aan de staat, hetzij rechtstreeks, hetzij uit hoofde van de HRN-concessie.

De leden van de CDA-fractie vragen zich ten slotte af of het vergeven van dit soort rechten om niet geen vorm van staatssteun is en zo ja, of er dan geen sprake is van verboden staatssteun. Welke zekerheden bestaan hieromtrent? Loopt de staat een risico dat andere vervoerders zich met succes kunnen beklagen en claims kunnen indienen, zo vragen zij.

Inbreng van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben een aantal opmerkingen en vragen over de strategie van de NS met betrekking tot commerciële activiteiten op en rond stations.

Deze leden zijn van mening dat, waar het gaat om exploitatie van stations, er een eerlijk speelveld moet zijn tussen de NS en andere vervoerders. Zij constateren dat daar nog een aantal knelpunten ligt, en hopen dat de

Staatssecretaris zich volledig zal inzetten om deze aan te pakken en zo, in het belang van de reiziger, een gelijk speelveld te bewerkstelligen.

De leden van de D66-fractie constateren dat de NS in 1995 «om niet» de eigendomsrechten heeft ontvangen en hiermee de rechten voor commerciële exploitatie van stations. Kan de Staatssecretaris aangeven onder welke voorwaarden dit is gebeurd? Zijn deze voorwaarden sindsdien gewijzigd en is het mogelijk om deze, in het kader van de concessieverlening van het Hoofdrailnet 2015–2025 verder aan te passen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wil de Staatssecretaris deze voorwaarden aanscherpen op de door de ACM gesignaleerde contract- en concurrentiegerelateerde knelpunten zoals hoogte van tarieven en belemmeringen bij de commerciële exploitatie, zo vragen deze leden.

De leden van de D66-fractie vragen voorts in hoeverre de ruimten die de NS commercieel exploiteert, worden gevuld met retail die onder de NS valt. Kan de Staatssecretaris hiervan een schatting geven? In hoeverre vinden er ook retailactiviteiten van de NS plaats buiten Nederland? Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre winst uit retailactiviteiten en activiteiten «rond het spoor» kan worden ingezet voor dienstverlening «op het spoor», en andersom? Welk bedrag is in 2011 en 2012 uit retailactiviteiten gevloeid naar dienstverlening op het spoor? Welke rol heeft de Rijksoverheid hier als aandeelhouder en concessieverlener? Hebben regionale vervoerders in deze dezelfde rechten en mogelijkheden als de NS? Kunnen zij winst uit retailactiviteiten inzetten voor dienstverlening op het spoor?

Ook vragen de leden van de D66-fractie welke activiteiten precies als «commercieel» worden gedefinieerd. Sommige aspecten zijn immers cruciaal voor een goede dienstverlening, zoals informatieloketten en personeelsruimten. Dit is geen commercieel gebruik van de ruimte op stations, maar toch worden regionale vervoerders hiervoor vaak wel als zodanig belast. Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat het commercieel belasten van deze ruimten het gelijke speelveld verstoort? Voorgenoemde leden lezen dat de NS heeft toegezegd om vooruitlopend op de regelgeving op korte termijn te zorgen voor meer transparantie in de tarieven en voorwaarden in de vorm van een netverklaring voor stations. Deze leden vinden het positief dat er meer transparantie komt, maar vragen zich af of er ook andere afspraken zijn gemaakt over de invulling van de tarieven en voorwaarden. Voorts lezen zij dat de Staatssecretaris met de NS is overeengekomen dat de NS het initiatief neemt om de commerciële exploitatie van gebouwen bij stations, waarvan de NS eigenaar is en die de NS niet bedient, te bevorderen. Gelden hierbij dezelfde voorwaarden als bij perrons en tunnels van deze stations? Op hoeveel stations rijden zowel de NS als regionale vervoerders en in hoeverre worden ook hier concrete stappen genomen om ruimte voor commerciële exploitatie mogelijk te maken voor regionale vervoerders?

Tot slot hebben de leden van de D66-fractie nog enkele vragen over het beleid van de NS voor fietsenstallingen. Deze leden hebben uit de media vernomen dat de NS de contracten met exploitanten van fietsenstallingen opzegt, om deze vervolgens aan een nieuwe exploitant te gunnen. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de NS hier niet anders hoeft te handelen dan bedrijven die geen staatsdeelneming zijn. De leden van de D66-fractie vragen voorts in welke gevallen nieuwe exploitanten verplicht zijn om de personeelsleden van de oude exploitant over te nemen. Tevens constateren deze leden dat op verschillende stations de exploitatie van de fietsenstallingen wordt overgenomen door een stichting die mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het

werk helpt. Hoewel de leden van de D66-fractie dit toejuichen, zijn zij van mening dat dit niet tot gevolg mag hebben dat hierdoor andere mensen hun baan verliezen. Re-integratie mag in de optiek van deze leden niet leiden tot verdringing. Kan de Staatssecretaris garanderen dat hiervan geen sprake is bij de NS?

Inbreng van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat stations steeds meer worden uitgebaat als complete winkelcentra. Dit kan het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren doordat reizigers onderweg nog even snel een boodschap kunnen doen en zo tijd kunnen besparen. De komst of uitbreiding van winkels gaat vaak ook gepaard met een complete herinrichting en restyling waardoor het verblijfsklimaat voor reizigers ook aangenamer wordt. De ChristenUnie-fractie steunt deze ontwikkeling dan ook mits belangen van de reiziger zoals voldoende transferruimte, goede wachtruimtes en overzichtelijke stations voorop staan. Stations zijn in de allereerste plaats stations en pas daarna komen de andere functies.

Voor de NS zijn winkels aantrekkelijk omdat zij een positieve bijdrage leveren aan het bedrijfsresultaat. Dit is ook van belang voor de staat als aandeelhouder van de NS omdat hiermee de waarde van het bedrijf kan toenemen.

In het jaarverslag van de NS (2011) is een indicatie te vinden van de omvang van de activiteiten van de NS op het gebied van knooppuntontwikkeling en exploitatie van winkels. Het gaat inmiddels om circa 20% van de opbrengsten van de NS waarbij er in de afgelopen tien jaar bijna een verdubbeling heeft plaatsgevonden. Onduidelijk is echter wat de bijdrage is in de kosten en in de winst van de NS. Genoemde leden zouden hier wel graag inzicht in hebben zodat transparanter wordt in hoeverre het spoorvervoer op het hoofdrailnet momenteel kostendekkend is.

De rol van de NS bij de exploitatie van de winkels op de stations wordt mogelijk van belang indien het vierde EU-spoorpakket door zou gaan en het hoofdrailnet ook aanbesteed zou worden. Als de NS in dat geval (delen van) de hoofdrailnetconcessie in 2024 zou verliezen, wat zou dit dan betekenen voor de winkelvoorzieningen op de stations? Behoudt de NS deze rechten dan wel? Zijn hierover zaken geregeld in het vierde EU-spoorpakket zoals dat nu voorligt of is dit aan de nationale overheden? Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe momenteel eigendom en exploitatie van winkels op stations in de rest van de EU geregeld is. Is de situatie in Nederland vergelijkbaar met die in andere lidstaten?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de verbouw van de grote knooppuntstations (NSP's) momenteel wordt gefinancierd vanuit de overheidsbegroting en in hoeverre deze door de NS wordt gefinancierd. Welke zaken worden nu door de NS bekostigd en welke door het ministerie/ProRail? Deze leden hebben dezelfde vraag over de herinrichting van de kleinere intercitystations.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de toename van het aantal winkels op stations kan gaan wringen met het lokale detailhandelsbeleid. Worden de winkels op het station niet steeds meer ook concurrenten van ondernemers in het winkelcentrum verderop?

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de NS er recent voor heeft gekozen om de huurcontracten van zelfstandige ondernemers die fietsservicepunten bemanden op te zeggen zodat alle fietsservicepunten

onder beheer komen van de NS. Genoemde leden vragen wat de aanleiding is van dit besluit en of dit in het belang is van de reiziger. Is ook overwogen de bestaande contracten te behouden tot een natuurlijk moment voor beëindiging, bijvoorbeeld pensionering van de zittende exploitant? Klopt het dat de NS een vergelijkbaar beleid ook aan het doorvoeren is inzake het beheer van de toiletten op de stations?

Inbreng van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben met onbegrip kennisgenomen van de berichten in de media over het door de NS opzeggen van contracten met uitbaters van fietsstallingen. Deze leden willen hier graag enkele vragen over stellen.

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren hebben uit berichten in de media vernomen dat de NS breekt met uitbaters van fietsenstallingen op stations in onder andere Leiden, Rotterdam, Amsterdam en Alkmaar. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de NS overal in het land contracten opzegt met uitbaters van fietsenstallingen? Is de Staatssecretaris er al langer mee bekend dat de NS de contracten met tientallen exploitanten van bewaakte fietsstallingen, zoals Fietspoint, bij stations wil opzeggen? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij hier betrokken bij is geweest?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag weten wat de Staatssecretaris ervan vindt dat tientallen ervaren fietsmakers op straat komen te staan omdat de NS goedkoper uit wil zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven of het waar is dat de NS plannen heeft om te gaan werken met een stichting die – met subsidie – langdurig werklozen inzet? Deelt de Staatssecretaris de mening dat allereerst voorkómen moet worden dat mensen werkloos raken, zoals nu met de ervaren fietsmakers dreigt te gebeuren? Deelt de Staatssecretaris de mening dat de NS hier mogelijk onrechtmatig handelt, gelet op de verdringing op de arbeidsmarkt die zo plaatsvindt? Zo nee, kan de Staatssecretaris nauwgezet uiteenzetten waarom het door de beugel zou kunnen om huidige arbeidskrachten op straat te zetten om de ontstane arbeidsplaatsen vervolgens in te vullen met gesubsidieerde banen in het kader van het terugdringen van werkloosheid? Zo ja, wat gaat de Staatssecretaris doen om de NS tot de orde te roepen? Deelt de Staatssecretaris de mening dat de NS op deze wijze oneigenlijk gebruik lijkt te willen maken van regelingen, en daarmee belastinggeld, die bedoeld zijn om de werkloosheid te bestrijden? Vindt de Staatssecretaris dat acceptabel? Zo ja, waarom?

Volgens berichten in de media wil Halfords de stallingen op stations overnemen, zo lezen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren. Kan de Staatssecretaris dit bevestigen? Zo nee, hoe zit het dan? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de voorwaarden zijn die gesteld worden aan nieuwe partijen die de fietsenstallingen zouden kunnen gaan exploiteren?

De leden van de fractie van de Partij voor de Dieren willen graag nadere uitleg over het aantal werknemers dat werkloos dreigt te worden. Volgens berichten in de media gaat dit bijvoorbeeld in Leiden om twaalf mensen, net als in Amsterdam. In Rotterdam dreigen dertien mensen hun baan te verliezen en in Alkmaar vijf. Kan de Staatssecretaris aangeven om hoeveel fietsenstallingen het gaat en hoeveel fietsmakers hierdoor hun baan zullen verliezen? Zo nee, waarom niet? Kan de Staatssecretaris duidelijkheid scheppen over wat er met de huidige werknemers van de fietsenstallingen gaat gebeuren? Deelt de Staatssecretaris de mening van

de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren dat de kwaliteit van fietsenstallingen voor een belangrijk deel afhangt van de kennis, werkervaring en klantenbinding van de fietsenmakers? Is de Staatssecretaris bereid op zijn minst de NS het huidige personeel verplicht door eventuele nieuwe exploitanten te laten overnemen? Zo nee, waarom niet?

Graag krijgen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren meer informatie over de manier waarop de Staatssecretaris betrokken is bij de plannen van de NS over de fietsenstallingen, bijvoorbeeld in overleg met de NS, ProRail en gemeenten. Is de Staatssecretaris bereid in overleg aan te dringen op behoud van de huidige fietsenstallingen en het huidige personeel? Zo nee, waarom niet?

II Reactie van de Staatssecretaris

Op 19 december 2013 heeft uw Kamer een schriftelijk overleg gehad over de strategie van de Nederlandse Spoorwegen inzake commerciële activiteiten op en rond stations. Met deze brief geef ik mijn reactie op de individuele bijdragen van de leden en de daarbij gestelde vragen.

VVD

1. *De leden van de VVD-fractie vragen hoe de oplossingen voor de verschillende knelpunten eruit zien en vragen de staatsecretaris met een plan te komen hoe de verbeterpunten uit de Quickscan personenvervoer per spoor 2013 van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) kunnen worden toegepast. Kan de Staatssecretaris hier een planning voor opstellen?*

In mijn brief van 11 november 2013 aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29 984 nr. 442) is aangegeven hoe met de verschillende dossiers in relatie tot de geconstateerde knelpunten wordt omgaan en welke maatregelen reeds in gang zijn gezet. Het gaat dan om (1) opbrengstverdeling en gedwongen winkelnering, (2) TLS en de OV-chipkaart, (3) toegang tot en exploitatie van stations en (4) reisinformatie. Met mijn recente Kamerbrief over de verdeling van reizigersopbrengsten en de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2) zijn hier verdere vervolgstappen in gezet. Onderstaand volgt de huidige stand van zaken voor de belangrijkste punten, die tevens in de uitvoeringsagenda bij de LTSA 2 zijn opgenomen.

Opbrengstverdeling

In mijn brief van 5 maart 2014 (Kamerstuk 29 984 nr. 470) is aangegeven dat de vervoerders overeenstemming hebben bereikt over het nieuwe opbrengstverdelingsmodel voor de OV-chipkaart (het zogenaamde EOS). De overeenkomst is inmiddels getekend, waarmee de rekenregels voor de opbrengstverdeling vast staan evenals de afspraak dat de opbrengstverdeling zo spoedig mogelijk onafhankelijk wordt belegd.

TLS en de OV-chipkaart

Op dit moment werken overheden, vervoerders en consumentenorganisaties in het Nationaal OV-beraad (NOVB) samen om eventuele belemmeringen (die worden opgeworpen door concessiegrenzen) weg te werken. Het streven is een interoperabel OV-betaalsysteem te laten bestaan dat in de hele keten geldig is. Via concessies en wetgeving wordt het gebruik van dit landelijke interoperabele betaalsysteem verzekerd. Parallel hieraan wordt een wijziging van de Wp2000 voorbereid waarmee het mogelijk wordt om nadere regels te stellen aan landelijke concessieoverstijgende producten en tarieven. De toekomst van het OV-betalen en het openstellen van de markt (zodat verdere innovaties mogelijk worden), zijn een prioriteit van het NOVB. Daarbij worden tevens de inzichten uit lopende proeven en

innovaties betrokken. De ontwikkelingen bieden tevens de basis voor het toewerken naar enkelvoudig in- en uitchecken. De innovaties beginnen niet op nul. Er is immers een breed geïmplementeerd OV-betaalsysteem, met TLS als uitvoeringsorganisatie. Het NOVB onderzoekt hoe de concessiehoudende vervoerders – na de herpositionering van TLS – een gelijkwaardige positie kunnen krijgen, zodat zij samen kunnen sturen op een efficiënte en transparante uitvoeringsorganisatie van het OV-betalen en tegelijk ook innovatie effectief een plek kunnen geven.

Toegang tot en exploitatie van stations

De knelpunten rondom diensten en voorzieningen op de stations worden via regelgeving aangepakt bij de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn¹. Naar verwachting wordt dit wetsvoorstel in de zomer van 2014 aan de Kamer aangeboden. Hierbij wordt de door ACM gemaakte aanbeveling om ACM de bevoegdheid te geven vooraf de tarieven en voorwaarden te toetsen in beschouwing genomen. Een onderzoek hiernaar loopt momenteel. Daarnaast worden, in lijn met het voorstel van ACM, NS en andere exploitanten van diensten en voorzieningen verplicht jaarlijks via een «stationsnetverklaring» per station zichtbaar te maken welke tarieven en voorwaarden worden gehanteerd.

Naast aanpassingen in regelgeving is in LTSA 2 aangegeven dat een striktere scheiding tussen exploitatie en eigendom van stations behulpzaam kan zijn voor het verder verbeteren van de eerlijke toegang tot de stations voor alle vervoerders, mede in het licht van toekomstige ontwikkelingen vanuit Europa na 2025. Naar aanleiding van Kamervragen is een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht. Financiën (aandeelhouder), lenM (concessieverlener) en Economische Zaken geven dit onderzoek vorm vanuit hun verschillende rollen.

Reisinformatie

In het kader van het project Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV) werken overheden en vervoerders samen aan de voorwaarden voor het beschikbaar stellen van gegevens voor reisinformatie. De verplichting tot het leveren van data wordt opgenomen in landelijke en regionale concessies. Dit geeft marktpartijen de kans om creatieve en innovatieve diensten voor reizigers te ontwikkelen. Daarbij worden in de landelijke en regionale vervoersconcessies inspanningsverplichtingen opgenomen, die zorgen dat NS samen met andere vervoerders en ProRail de reisinformatie van deur tot deur (zowel voor als tijdens de reis) verbetert.

2. *De leden van de VVD-fractie hebben de vraag wat de mening van de Staatssecretaris is ten aanzien van de knelpunten die regionale vervoerders ondervinden met betrekking tot de onderhandelingen met de NS over toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations. De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris daarbij in ieder geval in te gaan op de verdeling van reizigersopbrengsten, transparantie in de kosten gemaakt door Trans Link Systems (TLS), afhankelijkheid ten aanzien van marketingactiviteiten, de kwaliteit van reisinformatie, de voordelen die de NS heeft bij aanbestedingen en het verkrijgen van toegang tot stationsruimten. Ik ben het met ACM eens dat de bestaande knelpunten niet vanzelf zullen verdwijnen. Voor diverse knelpunten zijn daarom reeds acties in gang gezet en worden de komende periode verdergaande stappen gezet. Zie verder mijn antwoord op vraag 1.*

¹ Richtlijn 2012/34/EU (PbEU L 343/32)

3. *De leden van de VVD-fractie hebben voorts de vraag of de Staatssecretaris vindt dat de NS marktmacht heeft als het gaat om de toegang tot bijkomende diensten en voorzieningen en stations.*

NS is als eigenaar van de stationsgebouwen in de regel de enige aanbieder van veel bijkomende diensten en voorzieningen op stations. Andere vervoerders zijn daardoor veelal aangewezen op NS-diensten (bv huur ruimtes op de stations) voor het kunnen aanbieden en exploiteren van hun treindienst. In de Spoorwegwet is daarom de non-discriminatoire toegang tot diensten en voorzieningen geregeld. Met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn (Richtlijn 2012/34/EU (pbEU L 343/32)) worden hieromtrent verdere aanscherpingen doorgevoerd en tevens de bevoegdheden van ACM om hierop toezicht te houden, uitgebreid.

In de LTSA 2 staat nog een aantal aanvullende maatregelen genoemd. In de eerste plaats de «stationsnetverklaring». Ten tweede wordt de door ACM gemaakte aanbeveling om ACM de bevoegdheid te geven vooraf de tarieven en voorwaarden te toetsen, momenteel onderzocht. Daarnaast is naar aanleiding van vragen vanuit de Kamer een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht. Het Ministerie van Financiën (aandeelhouder), het Ministerie van IenM (concessieverlener) en het Ministerie van Economische Zaken geven dit onderzoek vorm vanuit hun verschillende rollen.

4. *De leden van de VVD-fractie constateren dat op verschillende gebieden inmiddels wordt samengewerkt aan een eerlijk speelveld in de openbaarvervoersmarkt, zoals bij de OV-chipkaart en TLS. Het uitgangspunt is dat alle vervoerders op gelijke wijze toegang moeten hebben tot de voorzieningen. Deze redenering kan volgens de leden van de VVD-fractie worden doorgetrokken naar de toegang van stations en bijkomende diensten en voorzieningen.*

a. *Is de Staatssecretaris het met deze redenering eens?*

b. *Wat vindt de Staatssecretaris van een model waarbij stations en bijkomende voorzieningen en diensten apart worden georganiseerd in een BV-structuur, omdat het hier onder andere gaat over diensten en voorzieningen die essentieel zijn voor de uitoefening van de werkzaamheden van alle vervoerders, dus ook de regionale vervoerders die daarbij afhankelijk zijn van de NS.*

Ik vind eerlijke toegang tot diensten en voorziening op stations voor alle vervoerders van belang. Naast de in de LTSA 2 genoemde maatregelen voor het verbeteren van de eerlijke toegang, is naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland.

5. *De leden van de VVD-fractie constateren dat de Staatssecretaris ervoor kiest om tot 2025 in het kader van de Definitie Zeggenschap Infrastructuur, exclusieve rechten, zoals een exclusief recht op over- en onderbouw van hoofdinfrastructuur, om niet toe te kennen aan de NS (zie Kamerstuk 29 984, nr. 416). Waarom wil de Staatssecretaris niet verder gaan dan het «in beschouwing» nemen van de bevoegdheid van ACM om hier ex ante te toetsen in plaats van ex post.*

De exclusieve rechten waarnaar u verwijst, hebben geen betrekking op de toegang tot diensten en voorzieningen die personenvervoerders nodig hebben voor het uitvoeren van hun treindienst maar louter op het uitoefenen van commerciële activiteiten.

In de LTSA 2 staan de maatregelen die worden genomen omtrent de verbetering van de eerlijke toegang tot stations voor vervoerders.

6. *De leden van de VVD-fractie vragen voorts wat een netverklaring eigenlijk precies betekent, behalve inzicht in tarieven en voorwaarden.*

Een «stationsnetverklaring» moet transparant inzicht geven in de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening

(bv wachtruimte, loketruimte). Dit vormt een verbijzondering van de verplichting tot non-discriminatoire toegang tot diensten en voorzieningen die al is geregeld in de Spoorwegwet en die met de implementatie van de Herschikkingsrichtlijn verder wordt aangescherpt.

De «stationsnetverklaring» zal samen met de NS en ProRail (verantwoordelijke voor de integrale jaarlijkse Netverklaring) nader worden uitgewerkt. De komende maanden vindt hierover overleg plaats tussen lenM, NS en ProRail. Deze informatievoorziening geeft meer zekerheid aan- en versterkt de positie van de regionale vervoerders ten opzichte van de NS en biedt tevens de ACM meer mogelijkheden om te kunnen toetsen.

7. *De leden van de VVD-fractie vragen de Staatssecretaris een overzicht naar de Kamer te sturen van eigendom van, gebruik van en toegang tot de bijkomende diensten en voorzieningen en stations. Kan de Staatssecretaris in dat overzicht ook meenemen waar of in welke BV's zich het juridische en economische eigendom bevinden, zo vragen de leden van de VVD-fractie.*

In mijn brief van 29 mei 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 416) is uiteengezet dat de Definitie en Zeggenschap Infrastructuur (DZI) drie typen infrastructuur onderscheidt rondom stations:

1. Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI). Hieronder vallen de rails met bijbehorende voorzieningen, stationstunnels en de perrons. Het juridisch eigendom van de RVVI berust bij Railinfrarust maar ProRail heeft de feitelijke zeggenschap hierover («economisch eigenaar»).
2. Infrastructuur met gemengde functies (GI). Kenmerk hiervan is dat deze zowel voor de transfer van reizigers als voor commerciële activiteiten benut wordt. Hieronder vallen onder meer de stationsgebouwen. Het eigendom (juridisch en economisch) hiervan berust bij NS Stations.
3. Vastgoed. Dit betreft alle gebouwen rondom de stations die alleen voor commercieel gebruik bedoeld zijn. Het eigendom (juridisch en economisch) hiervan berust bij NS Stations.

Het verschilt per station of al deze typen infrastructuur aanwezig zijn. Zo beschikken niet alle stations over een stationsgebouw (249 stations hebben een stationsgebouw, 161 stations hebben geen stationsgebouw).

Het merendeel van de bijkomende diensten en voorzieningen waar vervoerders gebruik van willen maken op de stations bevindt zich in de infrastructuur met gemengde functies (veelal stationsgebouw) waarvan NS de eigenaar is.

Ik heb op dit moment geen inzicht in de mate van gebruik van de bijkomende diensten en voorzieningen op stations door de verschillende vervoerders omdat dit niet tot de rapportageverplichtingen van NS en ProRail in het kader van de concessies behoort. Op dit moment wordt onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om ACM de bevoegdheid te geven vooraf de voorwaarden en tarieven te toetsen. Voor een besluit over het uitbreiden van de reguleringsbevoegdheden van ACM is meer gedetailleerd inzicht in de problematiek noodzakelijk. Het onderzoek strekt daartoe.

8. *Ten slotte vragen de leden van de VVD-fractie bij welke reisfaciliteiten NS-personeel en hun directe familieleden voordelen hebben.*

- a. *Klopt het dat deze reisfaciliteiten ook gelden bij andere vervoerders?*

NS-personeel en hun familieleden kunnen hun NS reisfaciliteiten ook gebruiken bij treinreizen met de andere personenvervoerders. Dit is onderdeel van de arbeidsvoorwaarden van NS. NS betaalt

de andere vervoerders hiervoor. Voor bus, tram en metro betalen de medewerkers zelf.

- b. *Geldt dit andersom voor personeel van regionale vervoerders bij de NS ook?*

Voor zover mij bekend niet. Indien er bij regionale vervoerders behoefte bestaat aan een soortgelijke regeling voor hun personeel, is het aan de betreffende vervoerder zelf om dat in het kader van het gesprek over de arbeidsvoorwaarden mee te nemen en vervolgens met andere personenvervoerders (waaronder NS) te bespreken en hierover afspraken te maken.

PvdA

1. *De leden van de PvdA-fractie vragen de Staatssecretaris om een overzicht te geven van het aantal stations waar momenteel diensten worden aangeboden door andere bedrijven en/of vervoerders. Zie mijn antwoord op vraag 7 van de VVD.*
2. *De leden van de PvdA-fractie vinden dat, los van de discussie over de exploitatie van stations, het eigendom, beheer en onderhoud van de stations momenteel complex geregeld is. Zij hebben begrepen dat ProRail en de NS momenteel inventariseren of aanpassing van de huidige verdeling wenselijk is. Klopt dit en zo ja, wanneer is deze inventarisatie afgerond?*

Ik heb NS en ProRail gevraagd om een operationeel spoorconcept te ontwikkelen in het kader van de Lange Termijn Spooragenda. In hun voorstel «Beter en Meer» gaan ze ook in op stations. Dit voorstel is als bijlage bij de LTSA 2 opgenomen. NS en Prorail zetten in op het verbeteren van de onderlinge samenwerking en het verbeteren van de samenwerking met regionale vervoerders en (concessieverlenende) decentrale overheden. Ze doen geen voorstellen voor het aanpassen van de huidige verdeling van eigendom en exploitatie.

3. *De leden van de PvdA-fractie vragen tot slot of er een strategie is inzake de exploitatie van de dienstverlening rond stations zoals fietsenstallingen, toiletten en kaartverkoop. Zij vragen de Staatssecretaris om deze strategie danwel het beleid hierop transparant te maken en naar de Kamer te sturen.*

Ik heb geen directe betrokkenheid ten aanzien van de strategie inzake de exploitatie van kaartverkoop, toiletten en fietsenstallingen. Wel draag ik zorg voor wet en regelgeving ten behoeve van de non-discriminatoire toegang tot diensten en voorzieningen en stel ik middelen ter beschikking voor de (ver)nieuwbouw van fietsenstallingen en toiletten op de stations met het oog op het publieke belang dat daarmee wordt gediend.

CDA

1. *De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de analyse van de ACM een onderscheid is gemaakt naar het exclusieve recht om «commerciële voorzieningen te exploiteren binnen de Railverkeers- en vervoersinfrastructuur (RVVI)» enerzijds, en «het recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies» anderzijds. De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de jaarlijkse inkomstenstroom is die de NS put uit haar activiteiten uit hoofde van het «exclusieve recht om binnen de RVVI commerciële voorzieningen te exploiteren». Hetzelfde geldt voor het «recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies». Tevens vraagt de CDA hoe een en ander zich verhoudt tot de kernactiviteit van de NS: personenvervoer.*

De inkomsten/opbrengsten voortkomend uit het exclusieve recht om «commerciële voorzieningen te exploiteren op de Railverkeers- en

vervoersinfrastructuur (RVVI)» worden nagenoeg uitsluitend gegeneerd door de exploitatie van kiosken op de perrons. Inkomsten/opbrengsten voortvloeiend uit het «recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies» wordt met name gegeneerd door retailactiviteiten.

Voor de financiële verantwoording in detail verwijs ik naar het jaarverslag van NS Groep.

Zoals uit het jaarverslag 2013 blijkt is NS actief in zowel reizigersvervoer als in knooppuntontwikkeling en -exploitatie en behaalt daarmee een omzet van circa € 4,6 miljard. Ruim 85% van die opbrengst komt uit het reizigersvervoer (binnen- en buitenland). NS Reizigers is verantwoordelijk voor de uitvoering van het treinvervoer binnen Nederland en de daarmee samenhangende verkoop- en serviceactiviteiten (omzet € 2 miljard). NS Stations neemt het beheer en de exploitatie van de Nederlandse stations en de ontwikkeling op en rond deze stations voor haar rekening. NS Stations heeft een omzet van € 700 miljoen. Verder is NS Stations actief in vastgoedontwikkeling en -exploitatie.

Een prettige stationsomgeving draagt in belangrijke mate bij aan het comfort en de beleving van de reiziger. Daarnaast zijn stations knooppunten waar een goede aansluiting op andere modaliteiten essentieel is. De reis gaat tenslotte van deur tot deur. Zie verder de LTSA 2.

2. *De leden van de CDA-fractie constateren dat de NS ook in het buitenland actief is.*
 - a. *Voert de NS een met de Nederlandse situatie vergelijkbaar beleid ten aanzien van stations in het buitenland bij de buitenlandse activiteiten van de NS, zo vragen zij zich af.*

NS heeft in het buitenland geen stations in eigendom. Het eigendom van deze stations bevindt zich veelal bij Nationale staatsspoorbedrijven.

Of stationsbeheer en /of exploitatie door de eigenaar wordt uitgevoerd of onderdeel uitmaakt van een vervoerconcessie is een zaak van de aldaar bevoegde concessieverlener. In het buitenland is in enkele gevallen sprake van een koppeling van stationsbeheer en / of exploitatie met een vervoerconcessie. NS beheert in die gevallen de stations en exploiteert het een beperkt aantal winkels.
 - b. *Deze leden vragen tevens naar de verhouding van de kerntaak van de NS in het buitenland (personenvervoer) ten opzichte van de nevenactiviteiten als commerciële activiteiten op stations in het buitenland.*

De omzet van NS in het buitenland bedroeg in 2013 1,6 mld. Het aandeel vervoer hierin is groter dan 99%.
3. *Ook vragen de leden van de CDA-fractie of er een risicoanalyse gemaakt is van de commerciële activiteiten op stations; welke financiële risico's loopt de NS?*

NS maakt, net als andere bedrijven, bij activiteiten van enige substantie een risicoanalyse. Details zijn mij daarover niet bekend en kunnen gelet op het inherent commercieel en bedrijfsvertrouwelijk karakter niet worden gegeven.
4. *De leden van de CDA-fractie constateren dat volgens de ACM-analyse de vormgeving van binnenruimte en bewegwijzering van het station beschermd wordt door een kader van afspraken die gemaakt zijn tussen de NS en ProRail. Vragen die bij de leden van de CDA-fractie leven hebben betrekking op hoe voorkomen wordt dat de NS zichzelf hierbij bevoordeelt.*
 - a. *In welke mate zijn dit kader en deze werkwijze vatbaar voor willekeur tegenover andere vervoerders?*

Het is in het belang van de reiziger te zorgen voor een duidelijk, consistent en eensluidend beeld ten aanzien van de vormgeving

van de stations. Om dat objectief vast te stellen is het «Retailbeeld» in samenspraak tussen NS, ProRail en hun gezamenlijk adviseur Bureau Spoorbouwmeester opgesteld. Het is vigerend voor de binnen- en buitenruimte van de winkels. Het «Retailbeeld» is voor alle huurders (alle vervoerders én alle retailers) gelijk en wordt ook zo toegepast. Voor bewegwijzering gelden de normen zoals vastgesteld door ProRail in het handboek «Bewegwijzering». Juist om willekeur tegen te gaan is dit extern belegd bij Bureau Spoorbouwmeester. Het is vigerend beleid voor alle partijen en daarbij worden alle vervoerders gelijk behandeld.

- b. *Deze leden vragen verder of de regionale vervoerders betrokken zijn bij de vaststelling van dit kader.*

In het verleden is dit, vanwege de historische situatie, niet het geval geweest. Voor de nieuwe versie van het «Retailbeeld» zijn naast NS als vervoerder ook diverse andere vervoerders geconsulteerd. Daarnaast worden zij in 2014 ook geconsulteerd over het vast te stellen kader «Visie op Informatie» door ProRail en NS Stations.

5. *Ook constateren de leden van de CDA-fractie dat voor de beleving van stations het uiterlijk van belang is. Reizigers voelen zich beter in een schoon, heel en veilig stationsgebouw. De omgeving van stations wordt vaak grondig verstoord door graffiti. Wie is waar verantwoordelijk voor bij het verwijderen van graffiti (NS, ProRail, gemeente, anderen), wat zijn de kosten hiervan en welk beleid wordt ten aanzien van graffitiwrijving gevoerd.*

Voor alle stations in Nederland is NS Stations de dagelijks beheerder voor de eigendommen van ProRail en NS. In die rol zorgt NS Stations ervoor dat graffiti wordt verwijderd (zowel in de stationshal als in de tunnels en op de perrons). De kosten voor deze schoonmaak worden betaald door ProRail en NS Stations. De schoonmaak van stations behelst meer dan alleen het verwijderen van graffiti, denk aan dweilen, vegen, papier verwijderen, etc. De totale kosten bedragen circa € 22 miljoen per jaar.

Voor de eigendommen buiten de stations (bijvoorbeeld voorpleinen) maakt NS Stations afspraken met andere betrokken partijen, zoals gemeentes.

6. *De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM meldt dat op verschillende punten geen sprake is van uniforme voorwaarden en tarieven.*
- a. *Is de Staatssecretaris bereid om de ACM te vragen om in samenspraak met de NS en ProRail en met betrokkenheid van de regionale vervoerders te komen tot een uniform pakket aan voorwaarden?*
- b. *De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris op dit punt bereid is om bevoegdheden aan de ACM toe te kennen ter borging van de uitvoering van die voorwaarden en bijbehorende tarieven.*

Ik ben met NS en ProRail in gesprek om te komen tot een «stationsnetverklaring». Dit dient te resulteren in een transparant overzicht van de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening. Daarbij zal ik ook de regionale vervoerders consulteren.

Wanneer een dergelijke stationsnetverklaring er is kan ACM hierop al toezien op grond van de daarvoor geldende Europese en nationale regels (Herschikkingsrichtlijn en de Spoorwegwet). Het gaat om toezicht achteraf (ex post), wanneer een tarief is geheven of een dienst niet of niet conform de regels is geleverd. Naar aanleiding van de Quick Scan van ACM heb ik uw Kamer toegezegd de door ACM gemaakte aanbeveling om ACM de bevoegdheid te geven vooraf de tarieven en voorwaarden te

toetsen, in beschouwing te nemen. Dit onderzoek loopt nog. Voor een besluit over het uitbreiden van de reguleringsbevoegdheden van ACM is meer gedetailleerd inzicht in de problematiek noodzakelijk. De regionale vervoerders worden hiervoor geconsulteerd.

7. *De leden van de CDA-fractie constateren uit de ACM-analyse dat de fietsenstallingen rondom de stationsgebouwen soms juridisch eigendom zijn van de gemeenten, maar economisch eigendom van de NS. De NS heeft onlangs de contracten met een groot aantal exploitanten van die stallingen opgezegd. In het kader daarvan vragen deze leden hoe de verhoudingen zijn geregeld tussen de NS en de gemeenten.*
- a. *Is er sprake van een financiële vergoeding die de NS aan de gemeenten betaalt voor het economisch eigendom.*
Hier is geen eenduidig antwoord op te geven. De situatie kan per station verschillen. Soms staat een stationstalling op grond van NS, soms op grond van ProRail, soms op grond van de gemeenten en soms op grond van een andere partij. Ook het juridisch en het economisch eigendom van fietsenstallingen kunnen verschillen, evenals de contractuele en financiële afspraken en verhoudingen tussen partijen.
- b. *Ook vragen deze leden of de NS zonder meer gerechtigd is tot opzegging van de contracten met de exploitanten van de stallingen.*
Het gaat hier om contracten tussen NS en andere private partijen. Elk contract kan bepalingen bevatten over de mogelijkheden voor opzegging. In de gevallen waarin NS heeft opgezegd was sprake van opzegging vanwege looptijd contract óf omdat door verbouwingen aan het station het exploitatieregime anders moet worden ingevuld. NS heeft hierover steeds zorgvuldig gesproken met de desbetreffende exploitant. Per contract gaat het om maatwerk en per contract wordt zorgvuldig overleg gepleegd met de huidige stallinghouder.
- c. *De leden van de CDA-fractie vernemen verder graag of het juist is dat de NS deze stallingen wellicht zelf wil gaan exploiteren.*
In de bewaakte fietsenstallingen zijn nog ongeveer 40.000 plekken beschikbaar waar fietsen neergezet kunnen worden. Om deze leegstaande stallingsplekken effectief en aantrekkelijk te benutten gaat NS een kwaliteitsslag maken en krijgen fietsenstallingen een uniforme uitstraling. Ook wil NS inspelen op de behoefte van de reiziger voor gemak, met kleine reparaties of de verkoop van fietsaccessoires. IenM, ProRail, NS en de verschillende gemeenten bespreken samen hoe een verdere verbetering van de stallingssituaties rondom de stations wordt vormgegeven. Ik heb het belang van goede fietsvoorzieningen ook aangegeven in de LTSA 2. Daarnaast voert NS gesprekken met stallingshouders over de toekomstige nieuwe vorm van exploitatie, waarbij een optie is om alle stallingen bij één partij onder te brengen. Uitgangspunt is om de beste partij in de markt te vinden om deze kwaliteitsslag te helpen vormgeven. Hierbij is niet de eerste gedachte dat NS dit (deels) zelf gaat doen. De verwachting is dat deze verandering inspeelt op de vraag van de reiziger, helpt om de fietsen uit het straatbeeld te krijgen en meer reizigers op de fiets naar het station laat komen.
- d. *Zo ja, hoe beoordeelt de Staatssecretaris dat voornemen en hoe verhoudt dat zich tot de hoofdtaak van de NS, namelijk vervoer van passagiers per spoor?*
De hoofdtaak van NS is inderdaad het vervoer van passagiers per spoor. De kernactiviteiten van NS zijn evenwel verderstrekkend dan alleen het personenvervoer. De omvang en complexiteit van

het aan NS gegunde hoofdralnet en het belang van dit netwerk bij het vervullen van de maatschappelijke mobiliteitsbehoefte in Nederland maakt dat de te borgen publieke belangen verder reiken dan enkel de te leveren vervoersprestaties. Reizigers reizen niet van station naar station, maar van deur tot deur. Zie ook LTSA 2.

Het is daarom noodzakelijk dat de verschillende vervoerders de ketenreis optimaal faciliteren. Het verbeteren daarvan vormt dan ook een belangrijke ambitie in de LTSA 2. NS heeft als grootste vervoerder het deur-tot-deur concept inmiddels tot belangrijk onderdeel van de ondernemingsstrategie gemaakt.

Veel passagiers reizen met de fiets van of naar het station. Ik vind het daarom goed dat NS zich ook bezig houdt met fietsenstallingen. Ik heb geen oordeel over hoe en door wie NS de stallingen zou moeten (laten) exploiteren.

8. *De leden van de CDA-fractie constateren dat er volgens de marktscan van de ACM sprake is van een huurprijsbeleid voor commerciële ruimtes, dat verschilt per stad, station en locatie op het station. Deze tarieven worden volgens de ACM niet gereguleerd. Deelt de Staatssecretaris de gedachte van de leden van de CDA-fractie dat hier sprake is van willekeur, waarbij de NS per gelegenheid kan bepalen wat de prijs is en daarbij concurrerende of strategische belangen kan laten meewegen?*

NS is op grond van zowel Europese als nationale regelgeving (Herschikkingsrichtlijn en de Spoorwegwet) gehouden om non-discriminatoire toegang te verlenen tot voorzieningen zoals passagiersstations. Dit betekent dat voor dezelfde ruimte in hetzelfde station geen onderscheid naar vervoerder mag worden gemaakt, tenzij het voorzieningenniveau zou verschillen. Met de aangekondigde «stationsnetverklaring» worden de tarieven en voorwaarden van NS per station en per type dienstvoorziening transparanter gemaakt.

Dat er verschillen bestaan tussen verschillende typen ruimten op hetzelfde station of tussen dezelfde ruimten op verschillende stations is te verklaren. Per situatie wordt een prijs bepaald die ondermeer afhankelijk is van bestemming, ligging, gepleegde investeringen, risico's en termijn. Een landelijk makelaar taxeert dit per situatie. Er is daarmee geen sprake van willekeur. Voorts heeft NS ruimte binnen de regelgeving, ook na implementatie van de Herschikkingsrichtlijn, naast de kosten ook een marge van redelijke winst in rekening te brengen.

9. *De leden van de CDA-fractie vragen of de Staatssecretaris het standpunt deelt dat als aan de NS het recht wordt gegund om «om niet» een kiosk of informatiepunt te kunnen plaatsen, van de NS mag worden verwacht dat soortgelijke voorzieningen van de regionale vervoerders ook «om niet» beschikbaar moeten zijn, zodat het reizigersbelang optimaal gediend wordt. De reiziger heeft immers belang bij een goede informatievoorziening van alle vervoerders, zo menen deze leden.*

NS Stations is op grond van zowel Europese als nationale regelgeving (Herschikkingsrichtlijn en de Spoorwegwet) gehouden om non-discriminatoire toegang te verlenen tot voorzieningen zoals passagiersstations waaronder het kunnen plaatsen van een informatiepunt. Dit betekent dat voor dezelfde ruimte in hetzelfde station geen onderscheid naar vervoerder mag worden gemaakt, tenzij het voorzieningenniveau zou verschillen. Ook NS Reizigers betaalt voor het gebruik maken van een dergelijke voorziening.

Het recht om een kiosk te plaatsen heeft geen betrekking op de toegang tot diensten en voorzieningen die personenvervoerders nodig hebben voor het uitvoeren van hun treindienst maar louter op het uitoefenen commerciële activiteiten. NS had dit commerciële recht voor 1995 ook al omdat NS over de volle eigendom van de stations

beschikte en heeft dit bij de ontvlechting van NS behouden. Er is dus geen sprake van het toekennen van nieuwe rechten.

10. *De leden van de CDA-fractie vernemen graag wanneer de Kamer het wetsvoorstel tot implementatie van de Herschikkingsrichtlijn tegemoet kan zien. Is het wetsvoorstel gereed voordat de nieuwe Hoofdrailnet-concessie (HRN-concessie) van kracht wordt, zo vragen zij.*
Het Kabinet is voornemens het wetsvoorstel rond de zomer 2014 aan de Kamer aan te bieden. Volgens de Herschikkingsrichtlijn dienen de lidstaten uiterlijk 16 juni 2015 de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking te laten treden om aan de richtlijn te voldoen. Dit geldt zowel voor het wetsvoorstel als voor de nadere uitwerking in lagere regelgeving. De nieuwe concessie voor het Hoofdrailnet treedt 1 januari 2015 in werking.
11. *De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM vaststelt dat er knelpunten in de markt bestaan die niet met toezicht oplosbaar zijn, bijvoorbeeld vanwege definitieproblemen en een vage omschrijving in artikel 67 van de Spoorwegwet (Sw).*
 - a. *De leden van de CDA-fractie vernemen graag welke mogelijkheden er zijn om die definitieproblemen van artikel 67 Sw, zo snel mogelijk op te lossen, waarbij ook minder conventionele oplossingen zoals het opstellen van een convenant of een addendum bij de huidige HRN-concessie betrokken kan worden.*
ACM constateert in algemene zin dat bijlage II bij richtlijn 2001/14/EG ruime omschrijvingen bevat die niet nader gespecificeerd of verbijzonderd zijn voor de Nederlandse situatie. Deze richtlijn is inmiddels vervangen door de Herschikkingsrichtlijn, waarin in de nieuwe bijlage II wel een aantal specificaties zijn aangebracht, mede op verzoek van Nederland. Bij de implementatie van die laatstgenoemde richtlijn is uitdrukkelijk ook aandacht voor de vraag op welke voorzieningen of diensten het begrippenkader in de richtlijn aanleiding tot onduidelijkheid en daarmee rechtsonzekerheid kan geven. Uiteraard kan de Nederlandse wetgever niet zover gaan dat daarmee een andere invulling aan die begrippen wordt gegeven dan door de Europese wetgever bedoeld. Ik zie daarmee geen noodzaak om vooruitlopend hierop andere oplossingen te betrekken.
 - b. *Is de Staatssecretaris bereid om dit spoedig te onderzoeken en daarover uiterlijk in januari 2014 te rapporteren, zo vragen zij.*
In het kader van de totstandkoming van de algemene maatregel van bestuur die volgend is op het wetsvoorstel ter implementatie van de Herschikkingsrichtlijn is met alle betrokken partijen gesproken over de invulling daarvan en beoordeeld waar specificatie of verduidelijking noodzakelijk en mogelijk is.
 - c. *De leden van de CDA-fractie vernemen graag of het wellicht mogelijk is om op korte termijn alsnog een algemene maatregel van bestuur onder artikel 67Sw tot stand te brengen die de bestaande definities verheldert en het door ACM geconstateerde probleem oplost.*
Ik geef prioriteit aan de algemene maatregel van bestuur onder de Herschikkingsrichtlijn. Mijn inzet is daarmee gericht om medio juni 2015 die implementatie af te ronden. Ik ben geen voorstander om nog energie in te zetten om onder de geldende Spoorwegwet tussentijds een tijdelijke algemene maatregel van bestuur tot stand te brengen. Die algemene maatregel van bestuur zal – gegeven de doorlooptijd die de totstandkoming daarvan kent – dan slechts een beperkte duur hebben van ten hoogste een jaar. De implementatie van de Herschikkingsrichtlijn heeft mijn prioriteit.
12. *De leden van de CDA-fractie constateren dat de ACM-analyse een onderscheid maakt naar enerzijds het exclusieve recht om commer-*

ciële voorzieningen te exploiteren binnen de RVVI en anderzijds het recht op commerciële exploitatie binnen infrastructuur met gemengde functies. Beide exploitatierechten lijken om niet aan de NS beschikbaar te zijn gesteld.

- a. *De leden van de CDA-fractie vernemen graag wat de waarde is van deze rechten.*
- b. *Als dat niet onderzocht is, dan vragen zij of dat alsnog kan gebeuren.*
- c. *De leden van de CDA-fractie vernemen graag of de Staatssecretaris bereid is om die waarde te betrekken bij de vergoeding die de NS of een andere partij over de komende jaren zal moeten voldoen aan de staat, hetzij rechtstreeks, hetzij uit hoofde van de HRN-concessie.*
- d. *De leden van de CDA-fractie vragen zich ten slotte af of het vergeven van dit soort rechten om niet geen vorm van staatssteun is en*
- e. *zo ja, of er dan geen sprake is van verboden staatssteun.*
- f. *Welke zekerheden bestaan hieromtrent?*
- g. *Loopt de staat een risico dat andere vervoerders zich met succes kunnen beklagen en claims kunnen indienen, zo vragen zij.*

Voor wat betreft de waardering van de positie van NS Stations verwijs ik naar de geconsolideerde jaarrekening van NS.

De vervoerconcessie voor het hoofdrailnet staat los van NS Stations in de zin dat de activiteiten (retail, vastgoed etc) van NS Stations daarvan geen onderdeel vormen. In de bepaling van de concessieprijs is uitgegaan van de opbrengsten uit treinvervoer en de kosten die gemaakt worden om het treinvervoer te kunnen uitvoeren.

Voor wat betreft de vragen omtrent staatssteun is het van belang allereerst te duiden dat de Staat in het verleden beide genoemde exploitatierechten niet aan NS heeft gegeven. In 1995 heeft een interne reorganisatie van NS plaatsgevonden. Daarbij zijn dochters gecreëerd waarin de NS de eigendom- en exploitatierechten op het onroerend goed van het NS-concern heeft ondergebracht. Het betrof rechten waarover (het toen nog ongedeelde) NS vóór 1995 ook al volledig beschikt. De verdeling in 1995 is in dat opzicht dan ook niets anders dan een «boedelscheiding» binnen de NS. De door de CDA-fractie genoemde exploitatierechten zijn destijds neergelegd bij de dochters NS-Stations en NS-Vastgoed.

In 1995 is in het kader van voornoemde boedelscheiding een overeenkomst tot stand gekomen, waar de Staat ook partij bij is. In die overeenkomst staan afspraken over de exploitatierechten (de zogenoemde Definitie Zeggenschap Infrastructuur). Op het moment van sluiten van die overeenkomst was een uitplaatsing van taakorganisaties (via aandelenoverdracht aan de Staat) in 2001, waarmee de RVVI buiten het NS-concern kwam, overigens nog niet voorzien of aan de orde. De door NS-dochters behouden exploitatierechten zijn dus ook geen compensatie voor verlies van eigendom later. Er is daarmee op die momenten aan NS dan ook geen voordeel gegeven in de zin van de staatssteunregels. Op grond van voorgaande kan worden vastgesteld dat er in deze situatie geen sprake is geweest van staatssteun.

D66

1. *De leden van de D66-fractie constateren dat de NS in 1995 «om niet» de eigendomsrechten heeft ontvangen en hiermee de rechten voor commerciële exploitatie van stations.*
 - a. *Kan de Staatssecretaris aangeven onder welke voorwaarden dit is gebeurd?*
Zie antwoord op vraag 12 van CDA.

- b. *Is het mogelijk om deze, in het kader van de concessieverlening van het Hoofdrailnet 2015–2025 verder aan te passen?*
Naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer is een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht.
2. *De leden van de D66-fractie vragen voorts in hoeverre de ruimten die de NS commercieel exploiteert, worden gevuld met retail die onder de NS valt.*
- a. *Kan de Staatssecretaris hiervan een schatting geven?*
Van alle ruimten (m²) die NS Stations ter beschikking stelt voor exploitatie gaat ca 40% naar retail die NS voor eigen rekening en risico uitvoert en 60% naar de markt.
- b. *In hoeverre vinden er ook retailactiviteiten van de NS plaats buiten Nederland?*
Zie antwoord op vraag 2 van de CDA.
- c. *Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre winst uit retailactiviteiten en activiteiten «rond het spoor» kan worden ingezet voor dienstverlening «op het spoor», en andersom?*
Retailactiviteiten worden ondernomen door verschillende dochters van NS. De resultaten van de werkmaatschappijen worden op groepsniveau geconsolideerd in het resultaat van NS Groep, waarvan de Staat 100% aandeelhouder is. Winsten van werkmaatschappijen die zich bezighouden met retailactiviteiten worden als zodanig niet rechtstreeks ingezet voor dienstverlening «op het spoor», noch worden winsten uit dienstverlening «op het spoor» rechtstreeks ingezet voor retailactiviteiten; winsten van werkmaatschappijen dragen bij aan het resultaat van NS Groep. Op het niveau van NS Groep worden vervolgens de beslissingen genomen ten aanzien van de winstbestemming (dividenduitkering aan de aandeelhouder (de Staat) en/of toevoeging aan het eigen vermogen). De vermogenspositie financiert dan ondermeer investeringen in stationsvernieuwing, verbeteren van dienstverlening op stations voor de reiziger, investeringen in nieuw vervoersmaterieel etc.
- d. *Welk bedrag is in 2011 en 2012 uit retailactiviteiten gevloeid naar dienstverlening op het spoor?*
Zie antwoord op vraag c.
- e. *Welke rol heeft de Rijksoverheid hier als aandeelhouder en concessieverlener?*
In de interpretatie dat «hier» terugslaat op het «vloeien uit retailactiviteiten naar dienstverlening op het spoor» (en andersom) dan heeft de aandeelhouder hier geen rol. IenM als concessieverlener heeft hier eveneens geen rol in.
- f. *Hebben regionale vervoerders in deze dezelfde rechten en mogelijkheden als de NS?*
NS en regionale vervoerders hebben onder dezelfde non-discriminatoire voorwaarden recht op voor het personenvervoer noodzakelijke diensten en voorzieningen. Dat laat onverlet, dat vanuit de historische context gegroeid NS als eigenaar van stations meer mogelijkheden heeft om retailactiviteiten op de stations te (laten uitvoeren) in Nederland dan andere vervoerders.
- g. *Kunnen zij winst uit retailactiviteiten inzetten voor dienstverlening op het spoor?*
Gelet op het feit dat de Staat geen aandeelhouder is in één of meer van de regionale vervoerders kan deze vraag niet beantwoord worden, anders dan dat het aan die ondernemingen en

diens aandeelhouders is om de bestemming van winsten uit retailactiviteiten danwel uit dienstverlening zelf te bepalen.

3. *Ook vragen de leden van de D66-fractie welke activiteiten precies als «commercieel» worden gedefinieerd. Sommige aspecten zijn immers cruciaal voor een goede dienstverlening, zoals informatieloketten en personeelsruimten. Dit is geen commercieel gebruik van de ruimte op stations, maar toch worden regionale vervoerders hiervoor vaak wel als zodanig belast. Is de Staatssecretaris het eens met deze leden dat het commercieel belasten van deze ruimten het gelijke speelveld verstoort?*

De Europese en nationale wetgeving (Herschikkingsrichtlijn en de Spoorwegwet) bepalen ten eerste wat de noodzakelijke voorzieningen zijn met het oog op het kunnen leveren van spoorvervoerdiensten. Ten tweede is daarin bepaald dat voor die noodzakelijk dienstvoorzieningen zoals ruimtes in passagierstations, NS een vergoeding in rekening mag brengen die maximaal de kosten plus een opslag voor redelijke winst bedraagt. Deze regel in combinatie met de verplichting non-discriminatoir toegang te verlenen is er juist om een gelijk speelveld te creëren. Dat NS als eigenaar van stations daarnaast ruimten beschikbaar stelt voor activiteiten die als commercieel kunnen worden gedefinieerd, staat los van voornoemd wettelijk kader.

4. *Voorgenoemde leden lezen dat de NS heeft toegezegd om vooruitlopend op de regelgeving op korte termijn te zorgen voor meer transparantie in de tarieven en voorwaarden in de vorm van een netverklaring voor stations.*
- a. *Deze leden vinden het positief dat er meer transparantie komt, maar vragen zich af of er ook andere afspraken zijn gemaakt over de invulling van de tarieven en voorwaarden.*
Zie antwoord op vraag 6 van de VVD.
- b. *Voorts lezen zij dat de Staatssecretaris met de NS is overeengekomen dat de NS het initiatief neemt om de commerciële exploitatie van gebouwen bij stations, waarvan de NS eigenaar is en die de NS niet bedient, te bevorderen. Gelden hierbij dezelfde voorwaarden als bij perrons en tunnels van deze stations?*
Nee. In het eerste geval gaat het erom dat NS zelf actief exploitanten probeert te verkrijgen voor de huur van niet benutte stationsruimtes. Bij langdurige leegstand wordt samen met decentrale partijen bekeken hoe deze ruimtes toch ingevuld kunnen worden.
In het geval van commerciële exploitatie van de perrons en tunnels (RVVI) op de stations waar NS niet meer halteert, hebben decentrale overheden sinds 2010 de ruimte om zelf commerciële activiteiten te laten ontplooiën. NS werkt hieraan mee.
- c. *Op hoeveel stations rijden zowel de NS als regionale vervoerders en in hoeverre worden ook hier concrete stappen genomen om ruimte voor commerciële exploitatie mogelijk te maken voor regionale vervoerders?*
Er zijn 27 samenloopstations in Nederland. Naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht.
5. *Tot slot hebben de leden van de D66-fractie nog enkele vragen over het beleid van de NS voor fietsenstallingen. Deze leden hebben uit de media vernomen dat de NS de contracten met exploitanten van fietsenstallingen opzegt, om deze vervolgens aan een nieuwe exploitant te gunnen. De leden van de D66-fractie zijn van mening dat*

de NS hier niet anders hoeft te handelen dan bedrijven die geen staatsdeelneming zijn.

- a. *De leden van de D66-fractie vragen voorts in welke gevallen nieuwe exploitanten verplicht zijn om de personeelsleden van de oude exploitant over te nemen.*

Zie de antwoorden (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 971) die ik samen met de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heb gegeven op schriftelijke vragen van de leden Smaling en Karabulut (beiden SP).

- b. *Tevens constateren deze leden dat op verschillende stations de exploitatie van de fietsenstallingen wordt overgenomen door een stichting die mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt aan het werk helpt. Hoewel de leden van de D66-fractie dit toejuichen, zijn zij van mening dat dit niet tot gevolg mag hebben dat hierdoor andere mensen hun baan verliezen. Re-integratie mag in de optiek van deze leden niet leiden tot verdringing. Kan de Staatssecretaris garanderen dat hiervan geen sprake is bij de NS?*

De berichtgeving in de media over dit onderwerp was niet juist. Zie de antwoorden die ik samen met de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heb gegeven op schriftelijke vragen van de leden Smaling en Karabulut (beiden SP).

Christenunie

1. *In het jaarverslag van de NS (2011) is een indicatie te vinden van de omvang van de activiteiten van de NS op het gebied van knooppuntontwikkeling en exploitatie van winkels. Het gaat inmiddels om circa 20% van de opbrengsten van de NS waarbij er in de afgelopen tien jaar bijna een verdubbeling heeft plaatsgevonden. Onduidelijk is echter wat de bijdrage is in de kosten en in de winst van de NS. Genoemde leden zouden hier wel graag inzicht in hebben zodat transparanter wordt in hoeverre het spoorvervoer op het hoofdrailnet momenteel kostendekkend is.*

Voor de financiële verantwoording wordt verwezen naar het jaarverslag 2013 van NS.

2. *De rol van de NS bij de exploitatie van de winkels op de stations wordt mogelijk van belang indien het vierde EU-spoorpakket door zou gaan en het hoofdrailnet ook aanbesteed zou worden.*

- a. *Als de NS in dat geval (delen van) de hoofdrailnetconcessie in 2024 zou verliezen, wat zou dit dan betekenen voor de winkelvoorzieningen op de stations?*

Ik kan daar geen antwoord op geven. Wel is naar aanleiding van vragen vanuit de Tweede Kamer een breed onderzoek gestart naar de financiële en andere consequenties van het aanpassen van de positie van NS op alle stations in Nederland. Hierbij worden verschillende opties op hoofdlijnen onderzocht.

- b. *Behoudt de NS deze rechten dan wel?*

Zie antwoord op vraag a.

- c. *Zijn hierover zaken geregeld in het vierde EU-spoorpakket zoals dat nu voorligt of is dit aan de nationale overheden?*

Over de exploitatie van winkels op stations bevat het voorstel voor het vierde spoorpakket zoals dit momenteel voorligt geen regels.

- d. *Ook vragen de leden van de ChristenUnie-fractie hoe momenteel eigendom en exploitatie van winkels op stations in de rest van de EU geregeld is. Is de situatie in Nederland vergelijkbaar met die in andere lidstaten?*

De meeste van de ons omringende landen in Europa kennen een met Nederland vergelijkbare situatie. Dat wil zeggen dat het

eigendom en de exploitatie van de stations in handen is van nationale staatsspoorbedrijven die tevens een eigen vervoertak kennen. Voorbeelden zijn Duitsland, België, Frankrijk en Zwitserland.

Alleen Engeland kent een andere situatie. Daar is het eigendom van bijna alle stations (ca. 2500) in eigendom bij de Network Rail, de infrabeheerder. Deze exploiteert daarvan zelf 17 grote stations. De exploitatie van de rest van de stations wordt gedaan door verschillende vervoerders en is gekoppeld aan de diverse vervoersconcessies.

Zie ook mijn antwoord op vraag 2a van de CDA.

3. *De leden van de ChristenUnie-fractie vragen in hoeverre de verbouw van stations momenteel wordt gefinancierd vanuit de overheidsbegroting en in hoeverre deze door de NS wordt gefinancierd.*

Onderstaand een overzicht van de investeringen in de (ver)nieuwbouw van alle stations tot 2020 per financier.

Bijdrage per financier	(x miljoenen euro's)
Bijdrage Rijksoverheid via ProRail	2.629,03
Bijdrage Gemeente	584,96
Bijdrage NS	345,98
Bijdrage provincie / regio	300,14
Bijdrage FENS	60,55
Bijdrage overig	22,55
Totaal	3.943,21

Het Rijk heeft het belangrijkste aandeel in de financiering van stations vanuit het principe dat de Rijksoverheid het «basisstation» bepaalt en bekostigt.

4. *De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de toename van het aantal winkels op stations kan gaan wringen met het lokale detailhandelsbeleid. Worden de winkels op het station niet steeds meer ook concurrenten van ondernemers in het winkelcentrum verderop?*

Branchering en bestemming vinden in goed overleg plaats tussen gemeenten en NS. Bestemming is daarbij primair de verantwoordelijkheid van de gemeenten. NS richt zich met haar winkels primair op de behoefte van de reizigers

5. *De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de NS er recent voor heeft gekozen om de huurcontracten van zelfstandige ondernemers die fietsservicepunten bemanden op te zeggen zodat alle fietsservicepunten onder beheer komen van de NS. Genoemde leden vragen wat de aanleiding is van dit besluit en of dit in het belang is van de reiziger.*

- a. *Is ook overwogen de bestaande contracten te behouden tot een natuurlijk moment voor beëindiging, bijvoorbeeld pensionering van de zittende exploitant?*

Zie ook antwoord op vraag 7b CDA. Voor NS is het nu een logisch moment om de werkwijze ten aanzien van fietsenstallingen te herzien. Overigens streeft NS ernaar dat een eventuele nieuwe exploitant het zittende personeel overneemt. Zie de antwoorden die ik op 16 januari 2014 samen met de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heb gegeven op schriftelijke vragen van de leden Smaling en Karabulut (beiden SP) (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 971).

- b. *Klopt het dat de NS een vergelijkbaar beleid ook aan het doorvoeren is inzake het beheer van de toiletten op de stations?*

NS stemt haar aanbod en serviceniveau af op de wensen van de reiziger. De reiziger wil de zekerheid dat elk station een goed en

schoon toilet heeft. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de toiletten op stations is belegd bij de NS en ProRail als eigenaren van de stations. Exploitatie en beheer van de bemenste toiletten ligt bij NS. Op dit moment zijn er 20 bemenste toiletten op 19 verschillende stations, vrijwel elk met een eigen uitbater. Dat is van oudsher zo ontstaan. Voor de bemenste toiletten willen NS en ProRail een verdere kwaliteitsslag maken naar hoge kwaliteits WC's op het station en een eenduidige en betrouwbare service. Het is lastig op deze kwaliteitsslag te sturen als er sprake is van verschillende uitbaters.

NS werkt nu met enkele exploitanten. De bedoeling is om met één partij te gaan werken. Een aanbesteding met gunning aan één partij zal gevolgen kunnen hebben voor het personeel van deze exploitanten. NS voert op dit moment gesprekken met alle individuele betrokkenen. De huidige contracten worden verlengd, tot uiterlijk 31 december 2014.

Het personeel is in veel gevallen al jaren werkzaam op het station, vaak naar alle tevredenheid, van reizigers en NS. NS voelt een verantwoordelijkheid om te zorgen dat de gevolgen voor het personeel zo beperkt mogelijk blijven, waar mogelijk de werkgelegenheid gewaarborgd blijft en NS-expertise wordt aangeboden bij het vinden van alternatieven.

Partij voor de Dieren

1. *Kan de Staatssecretaris bevestigen dat de NS overal in het land contracten opzegt met uitbaters van fietsenstallingen en wat is haar rol daarbij?*

Ja. Zie de antwoorden die ik op 16 januari 2014 samen met de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heb gegeven op schriftelijke vragen van de leden Smaling en Karabulut (beiden SP) (Aanhangsel Handelingen II 2013/14, nr. 971).

Ik ben geen partij bij deze contracten en ben er dus niet bij betrokken geweest.

NS streeft ernaar dat een eventuele nieuwe exploitant het zittende personeel overneemt. Zie ook de mijn antwoord in de genoemde brief. Overigens gaat het in de eerste plaats om de contracten voor de exploitatie van de fietsenstallingen. Sommige exploitanten verrichten ook andere activiteiten (reparaties, fietsverhuur, verkoop van fietsartikelen), maar dit is niet in opdracht van NS.

2. *Deelt de Staatssecretaris de mening van de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren dat de kwaliteit van fietsenstallingen voor een belangrijk deel afhangt van de kennis, werkervaring en klantenbinding van de fietsenmakers?*

Fietsenstallingen kennen meer personeel dan alleen fietsenmakers want in lang niet alle stationsstallingen is een fietsenmaker actief. Zie ook mijn antwoord op vraag 1.

3. *Is de Staatssecretaris bereid op zijn minst de NS te verplichten het huidige personeel door eventuele nieuwe exploitanten te laten overnemen?*

Nee. Ik heb daartoe niet de bevoegdheid. Overigens streeft NS ernaar dat een eventuele nieuwe exploitant het zittende personeel overneemt.

4. *Graag krijgen de leden van de fractie van de Partij voor de Dieren meer informatie over de manier waarop de Staatssecretaris betrokken is bij de plannen van de NS over de fietsenstallingen, bijvoorbeeld in overleg met de NS, ProRail en gemeenten.*

In de LTSA 2 is aangegeven dat naast de overstap van OV naar OV ook de overstap van eigen vervoer op OV en vice versa van belang is. Om dit te bereiken zijn goede faciliteiten dichtbij de opstaphaltes noodzakelijk, waaronder fietsvoorzieningen. Bij de afweging waar en hoeveel

parkeerplekken voor fietsen kunnen worden gecreëerd en tegen welke voorwaarden, kijken NS, eventuele andere vervoerders en (decentrale) overheden naar het reisgedrag en de mogelijkheden rond de stations. Door meer mogelijkheden op de omringende stations aan te bieden, kunnen drukke stadskernen worden ontlast.

5. *Is de Staatssecretaris bereid in overleg aan te dringen op behoud van de huidige fietsenstallingen en het huidige personeel?*
Nee. Er is geen sprake van dat er stallingen verdwijnen, dus overleg daarover is niet nodig. En NS doet al het mogelijke om ervoor te zorgen dat een eventuele nieuwe exploitant het zittende personeel overneemt, dus aandrang daartoe van mijn kant is niet nodig. Ik zal NS wijzen op de zorgen van de verschillende fracties op dit punt.