

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 569

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 20 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 1 oktober 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu d.d. 1 september 2014 met de aanbidding ontwerpbeheerconcessie en ontwerpvervoerconcessie (Kamerstuk 29 984, nr. 530);**
- **de brief van de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu d.d. 29 september 2014 met de consultatie/audit van de prestatie-indicatoren van de ontwerpconcessies, de positie van de NS bij decentrale spoorconcessies, de planning van de inbouw van toiletten in sprinters en toezegging uit het algemeen overleg HSL-Zuid d.d. 11 september 2014 (Kamerstuk 29 984, nr. 533).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn tien leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Van Dekken, Dik-Faber, Hoogland, Klein, Madlener, De Rouwe, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 14.25 uur

De **voorzitter**: Ik open het algemeen overleg en heet van harte welkom de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, haar staf, bijna alle woordvoerders op dit dossier, de mensen op de publieke tribune en de mensen die het debat volgen via internet. Ik hanteer in de eerste termijn een spreektijd van zeven minuten. De Kamer kent mij als een licht flexibele voorzitter, maar die norm probeer ik toch te hanteren. Ik sta twee interrupties toe. Voor de volledigheid wijs ik de leden erop dat het onderhandelakkoord met HSA (High Speed Alliance) over de HSL-Zuid betrouwbaar naar de Kamer is gezonden. De leden kunnen niet naar de inhoud daarvan verwijzen zolang deze niet in de ontwerpconcessie is opgenomen. Dat is belangrijk om te melden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Wij zijn best tevreden met de voorliggende contracten en met het feit dat de NS de komende tien jaar op het Nederlandse spoor zal blijven rijden. Het lastige aan een debat in de Tweede Kamer is dat we al heel snel te maken krijgen met een paradox. Aan de ene kant willen we op hoofdlijnen sturen, op een staatsbedrijf dat de reiziger bedient. Aan de andere kant schieten we heel snel de kant op van wifi, toiletten in de treinen en allerlei zaken die de NS moet regelen, maar waarvan wij, politici, vinden dat we dat beter kunnen dan de mensen die daar dagelijks mee bezig zijn. Ook ik bevind me in die paradox. Aan de ene kant zijn de kleine kwaliteitspunten op het spoor belangrijk voor de reiziger die elke dag in de trein zit, maar aan de andere kant moeten wij niet doen alsof wij dat beter kunnen. Stel je voor dat ik of een collega met een schroevendraaier langs het spoor zou lopen of de toiletten in de sprinters zou bouwen. Dan weet je één ding zeker: dat komt niet goed.

Ik begin bij de marktordening op het spoor, al is het maar omdat er vanochtend van alles te lezen was in de krant over wat ik gekscherend de «kapperscoalitie van afknippers» noem. Er moeten lijnen afgeknipt worden. In theorie klinkt het wel leuk dat we de NS hard moeten aanpakken en dat we er stevig bovenop moeten zitten. Die taal wordt in de politiek graag gebezigd, omdat die stoer en effectief klinkt. De Partij van de Arbeid is echter niet zo'n voorstander van zulke vormen van marktwerking. Zij vraagt zich af hoe effectief het voor de reiziger is om dit soort sancties te introduceren in een systeem zoals dat in Nederland bestaat, met een staatsbedrijf dat uitvoering geeft aan een concessie en aan het grootste deel van het treinvervoer in Nederland.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Iedere partij in de Kamer zegt dat de reiziger op één staat, maar dan kun je uiteindelijk tot verschillende conclusies komen. Als het voor de reiziger wel een verbetering oplevert, zou de heer Hoogland er dan wel voor zijn? Of is hij dogmatisch tegen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Een beetje van allebei, moet ik eerlijk zeggen. Wij zijn niet zo'n voorstander van marktwerking op het spoor. Dat is geen geheim. Daar waar wel marktwerking op het spoor is geweest, is dat voor een deel prima gegaan. Marktwerking heeft ook verbetering opgeleverd

voor reizigers, ten opzichte van de wijze waarop de NS omging met die gebieden, zoals in Limburg. Ik heb dat hier ook vaker gezegd. We moeten echter geen illusies hebben. Er moest behoorlijk wat geld bij die provinciale concessies en het is niet altijd heel veel sneller, heel veel beter of heel veel efficiënter voor reizigers. Daarnaast wil je vooral een efficiënt systeem dat integraal werkt. Je moet je afvragen of het hebben van meer partijen in een klein land als Nederland daar een bijdrage aan levert.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het voorstel van de D66-fractie is niet dat als de NS 0,5% onder de prestatie-indicator komt, we er gelijk een lijn afknippen. Maar als een bepaalde lijn structureel niet onder controle is, dan geven we andere partijen de mogelijkheid om een alternatief bod te doen. Zo kunnen we bekijken wat zij de reiziger weten te bieden. Ik herhaal mijn vraag: is de PvdA-fractie bereid om dat te onderzoeken of gaat het dogma van geen marktwerking voor?

De heer **Hoogland** (PvdA): We kunnen alles onderzoeken; dat vind ik ook prima. Ik moet echter eerlijk zijn tegen mevrouw Van Veldhoven en anderen hier: ik ben er op het eerste gezicht niet zo'n voorstander van. Marktwerking kan ertoe leiden dat heel veel opbrengsten die de NS nu heeft op lijnen, naar het buitenland gaan. Als je daarvoor kiest, dan kies je ervoor dat er opbrengsten naar de Duitse of Franse staatskas gaan. Ondanks het feit dat ik erg voor internationale solidariteit ben, heb ik toch liever dat die inkomsten in Nederland terechtkomen en dat die hier bij de aandeelhouder terechtkomen. Op sommige plekken heeft marktwerking echter best wat gebracht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Er komt nu een financieel argument op tafel om dit niet te willen. De heer Hoogland zegt eerlijk dat hij wat dogmatisch is op dit punt. Dat is prima, maar dat verlamt wellicht de discussie over de vraag wat het oplevert voor de reiziger. Ik haak in op het laatste argument. Stel dat de winsten naar het buitenland gaan, maar dat het lijnen in Nederland betreft die verliesgevend zijn, is de PvdA-fractie dan bereid om te bekijken of je die lijnen kunt aanbieden aan andere partijen, Nederlandse of misschien buitenlandse, om te bekijken of zij ze rendabel kunnen maken? Kan de PvdA-fractie ook de andere kant op redeneren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Kent de heer De Rouwe daar dan voorbeelden van? Als die er zijn, hoor ik ze graag. Kijk je naar het spoor als markt of kijk je ernaar als publieke dienstverlening? Een van de dingen die onderzocht zijn, is of je nog wat geld kunt persen uit het hoofdrailnet. Kan dat nog wat efficiënter? Uit dat onderzoek kwam – uit mijn hoofd gezegd – dat ongeveer 300 miljoen aan efficiencywinst valt te halen op het hoofdrailnet. Wie biedt er meer? Ik bied wel meer. Je kunt er wel 600 miljoen uit halen. Je kunt er zelfs nog wel meer uit halen. De vraag die dan om de hoek komt kijken, is of je dat wilt. Er gebeurt namelijk meer dan alleen een efficiënt systeem draaien. De publieke dienstverlening aan de reiziger is ook een onderdeel van de wijze waarop het openbaar vervoer in Nederland georganiseerd is. In dat licht ben ik niet zo'n voorstander van marktwerking in het openbaar vervoer, omdat je vaak ziet dat er dan geld bij moet of dat er taken afgestoten worden die nu wel onderdeel zijn van het systeem.

De heer **De Rouwe** (CDA): De PvdA-fractie zegt hierin een beetje dogmatisch te zijn. Durft de PvdA-fractie ook te erkennen consequent inconsequent te zijn? De PvdA-fractie is tegen marktwerking, maar wel voor aanbesteding in Limburg. Men is tegen marktwerking, maar voor het aanbesteden in het noorden en oosten van Nederland. Men is tegen marktwerking, maar wel voor Abellio, 100% dochter van NS, dat in het buitenland heel actief en agressief aanbestedingen tegemoet gaat. Dat is

wat mij betreft prima, maar het is niet consequent als de PvdA-fractie dit goed vindt. Is de cirkel dan rond en vindt de PvdA-fractie ook hier marktwerking niet goed? Of is de PvdA-fractie consequent inconsequent door voorstander te zijn van wat de NS in het buitenland doet?

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer De Rouwe trekt zelf de conclusie over de vraag of de Partij van de Arbeid consequent is. Die zal hij niet trekken naar aanleiding van wat ik hier zeg. Mijn gevoel is dat hij al eerder de conclusie heeft getrokken dat wij niet consequent zijn. Dat mag; dat is zijn goed recht. Ik kan een aantal voorbeelden noemen van zijn partij, maar dat voert misschien te ver. Ik herinner de heer De Rouwe aan het feit dat de heer Eurlings de eerste was die zei dat in 2010 het hoofdrailnet weer naar de NS moest. De heer De Rouwe denkt daar anders over dan de heer Eurlings. Je ziet dus dat dingen door de jaren heen kunnen veranderen. Ook bij het CDA kan dat.

De **voorzitter**: Bent u klaar met uw beantwoording?

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik kan nog wel even doorgaan, maar dat roept misschien reacties op bij de heer De Rouwe. Het is aan u of u dat toestaat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Mijn vraag was of de heer Hoogland ook vindt dat Abellio ...

De **voorzitter**: Nee, dat gaan we niet doen, want u bent door uw interrupties heen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb nog wel ...

De **voorzitter**: Nee, nee, zo gaan we dat hier echt niet doen. Zo is dat niet afgesproken. Dat zijn de regels niet. We houden ons allemaal aan de regels.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): De heer Hoogland wees terecht op het element «marktwerking». Is de heer Hoogland het met me eens dat het idee van marktwerking flauwekul is, zeker daar waar het de concessie van het hoofdrailnet betreft? Er is helemaal geen marktwerking. Er is alleen maar een discussie in het concessieverleningstraject, maar voor de rest heeft geen reiziger enige keuze waarmee hij de markt kan beïnvloeden.

De heer **Hoogland** (PvdA): In die analyse kan ik me volledig vinden.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Welke consequenties verbindt de heer Hoogland daaraan? Moeten we alle teksten over marktwerking schrappen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat vraagt een beetje realisme. In Nederland is er sprake van een markt tussen aanhalingstekens, in die zin dat er op een aantal plekken aanbestedingen plaatsvinden, voor zover je dat «markt» kunt noemen. Ik neig er niet naar om het begrip «marktwerking» uit de tekst te halen, maar meer om ervoor te zorgen dat we langdurige en gegarandeerde investeringen hebben op het spoor. Dat kan nu binnen het systeem door de NS de hoofdrailnetconcessie voor de komende tien jaar te gunnen. Dat is een van de garanties, maar er zijn er nog meer. Dat is de manier om daarmee om te gaan. Ga je helemaal terug naar de ideologie, dan kun je je inderdaad afvragen of er wel sprake is van een markt. Dat is een terecht punt.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een vraag volgend op de vraag van de heer Klein. De heer Hoogland bevestigt dat er eigenlijk geen sprake is van

markt. Dat is er ook niet. Dat is de situatie, zonder daarbij naar ideologieën te kijken. Waarom hebben we dan nog steeds marktwerking op bepaalde delen van het spoor, zoals in Limburg, Friesland en Groningen?

De heer **Hoogland** (PvdA): De essentie van het begin van mijn betoog is dat het geen wet van Meden en Perzen is. Op sommige plekken, bijvoorbeeld in Limburg, heeft de huidige marktwerking ten opzichte van de eerdere marktwerking een situatie opgeleverd waarbij het vervoer beter georganiseerd is. Marktwerking is geen holy grail, geen heilige graal. Er is niet per se een verband tussen marktwerking en verbetering. De verbetering heeft ook te maken met de investeringen die de provincie gedaan heeft in het openbaar vervoer en het toepassen van een ander model, waarbij bussen de treinen vullen waardoor er meer verdiend kan worden op de treindiensten. Het is altijd iets genuanceerder dan de vraag of er marktwerking moet zijn. Zo zwart-wit kun je het niet stellen. Er is geen sprake van een markt met meerdere spelers, waarbij mensen vrijheid hebben om te kiezen welke diensten ze afnemen. Dat debat woedt al tien jaar in het openbaar vervoer. Daar geldt marktwerking niet zoals die op een aantal andere markten wel geldt.

De heer **Bashir** (SP): Ik volg de heer Hoogland niet meer. Net zei hij nog dat er geen markt is en nu is die er blijkbaar wel. De partijen in Limburg en Friesland zijn buitenlandse staatsbedrijven. Over welke markt heeft de heer Hoogland het? Hij bevestigt net dat er geen markt is. Laten we de concessie van de NS doortrekken naar de regio's. Waarom beperken we ons tot het hoofdrailnet? Zo groot is Nederland niet.

De heer **Hoogland** (PvdA): Hier zit de essentie van de reden dat de heer Bashir mij niet kan volgen. Ik vind het filosofisch heel interessant om na te denken over de vraag of er sprake is van marktwerking. De heer Bashir verbindt daaraan echter de consequentie dat we alles moeten terugdraaien en dat we ervoor moeten zorgen dat Limburg weer onder de rijksoverheid komt te vallen en dat we het treinverkeer ook daar weer onder het hoofdrailnet stoppen. Dit gaat mij te ver. Er kan verschil zijn tussen droom en daad.

Na deze start over de marktordening en de wijze waarop wij daartegen aankijken, maak ik mezelf schuldig aan hetgeen meer collega's vandaag waarschijnlijk zullen doen, namelijk het inzoomen op een aantal concrete zaken. Het is goed dat er een aantal knelpunten benoemd wordt in de nieuwe concessie, dat de uitschieters eruit gehaald worden en dat de zitplaatsgarantie beter benoemd is. Dat zijn ergernissen van veel reizigers en daarop moet strak gestuurd worden.

De deur-tot-deurreis is heel belangrijk in de nieuwe concessie. Hoe worden de gezamenlijke indicatoren van het deur-tot-deurbeleid vormgegeven? Wie wordt daarop beoordeeld? Uiteindelijk gaat het natuurlijk daarom. Het is leuk dat je het met elkaar benoemt, maar wat ga je eraan doen? Dat geldt ook voor de knelpuntenlijst, met daarop de knelpunten wat betreft stations en punctualiteit. Het is goed dat die top tien er is. Het is goed om het in beeld te hebben. Maar moet je er dan niet één per jaar, drie per jaar of vijf per vier jaar aanpakken? De bodemwaarde betekent voor de reiziger bijvoorbeeld dat de trein altijd te laat is in de spits. Benoemen is één, er iets aan doen is twee.

Ik ga verder met het fietsparkeren. De NS heeft de taak om samen met partners te zorgen voor een goede deur-tot-deurreis. Moet er meer verantwoordelijkheid bij de NS komen te liggen wat betreft het stationsgebied en de commercie daaromheen, maar ook wat betreft de deur-tot-deurreis? Naar mijn weten wordt 2% van de kosten voor fietsvoorzieningen betaald door de NS. Moet dat niet meer zijn?

De samenwerking van de vervoerders onderling is een van de sleutels tot een betere deur-tot-deurreis voor reizigers. Heeft de Staatssecretaris daarin doorzettingsmacht? Wat ons betreft kan dat sterker.

Wat betreft de klantoordelen controleert de NS op dit moment haar eigen cijfers. Het streven is om dit in 2016 onafhankelijk te laten plaatsvinden. Waarom is dat een streven? Kan dat niet sneller? Het lijkt ons een vereiste dat het zo gaat. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Het meedingen op andere concessies mag alleen in geval van samenloop. De Staatssecretaris heeft aangegeven waar er sprake is van samenloop. Mag Abellio bieden op een concessie als er geen sprake is van samenloop? Is dat volledig uitgesloten?

Tot slot heb ik een aantal kleinere punten. Op de Hanzelijn is European Rail Traffic Management System (ERTMS) aangelegd. Het is goed dat dat is aangelegd, maar er rijdt nog geen trein met hoge snelheid overheen. Waarom niet? Wanneer kan dat wel gebeuren? Kan dat eerder dan wanneer het nieuwe wagenpark er is? De baan met de ingebouwde ERTMS ligt er nu voor Jan met de korte achternaam. Het is goed als we het testen, want het nieuwe veiligheidssysteem moet uiteindelijk uitgerold worden in het hele land.

Dan kom ik op de bediening van stations. Het is goed dat er sterker wordt gestuurd op het feit dat de NS op elk station minimaal tweemaal per uur per richting een dienst moet verzorgen. Er zijn echter uitzonderingen mogelijk. Waarom zijn die uitzonderingen mogelijk? Hoe krijgen die vorm? De Autoriteit Consument & Markt (ACM) stelt voor dat bij wanpresteren lijnen afgeknipt worden. Waarom stelt de ACM dat voor? Wat schiet een reiziger in Brabant ermee op als zijn lijn wordt aanbesteed omdat de NS in Noord-Holland slecht presteert? Dit leidt vervolgens tot samenloop en uiteindelijk tot mindere dienstverlening. De ACM is toezichhouder en marktmeester, maar pakt ook vaak de rol die wij als Kamer hebben. Hoe kijkt de Staatssecretaris aan tegen de rol die de ACM pakt? Zou de afkorting niet meer «AM» dan «ACM» moeten zijn? «Autoriteit Markt», want de «C» van de consument ontbreekt daar vaak in. Op welke wijze is dit geborgd? Zou dit niet strakker geborgd moeten worden in de ACM of op een andere plek? In hoeverre is het wenselijk dat er een mogelijkheid komt dat individuen hun klachten kenbaar maken? Dat zit nu in ieder geval niet in de ACM en is in het hele systeem nog niet helemaal geborgd.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik vind het een hele uitdaging om mijn inbreng in zeven minuten te doen, maar ik probeer het. Na het traditionele debatje, waarin iedereen zijn stelling over marktwerking weer heeft betrokken, gaan we nu over naar de concessie aan de NS die inderdaad een-op-een verleend wordt. Aan ons de plicht om daar heel goed naar te kijken. Ik loop een aantal onderwerpen langs na de eerste termijn die we in juni hebben gehad.

Allereerst kom ik op de prestatie-indicatoren. Wat verwachten we eigenlijk van de NS? Zijn de doelen voldoende helder gesteld? Ik leg het volgende dilemma voor: hoe moet de prestatie-indicator voor zitplaatsgarantie worden gelezen? Nu staat er nog dat deze uitgewerkt moet worden. Stel dat er minder reizigers reizen met de trein en dit ruimte geeft in de spits, wordt de NS dan beloond omdat iedereen een zitplaats heeft? Dat is een dilemma. Moet er geen prestatie-indicator komen waarbij er een streefwaarde wordt opgenomen voor de groei van reizigersaantallen buiten de spits, dus lege treinen voller? Kan dit meegenomen worden in de uitwerking of in ieder geval in de eerste beleidsprioriteitenbrief? Hoe wordt de NS geprikkeld om de toegankelijkheid voor reizigers met een functiebeperking steeds weer te verbeteren? Er staat het een en ander over in de concessie en dat is prima, maar staat de NS open voor het toepassen van nieuwe technieken om de zelfstandige toegang voor reizigers met een functiebeperking steeds weer te optimaliseren? Er moet een duidelijke streefwaarde worden opgenomen voor de aansluiting van

de NS op andere vervoerders. Dat staat nu nog als «p.m.» geformuleerd. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Het tweede onderwerp betreft de prikkels. Zoals ik in het vorige AO al heb aangegeven, is er bij de boetes die zijn opgenomen om de NS tot prestaties te dwingen, vaak sprake van vestzak-broekzak. De Kamer heeft bij meerderheid een motie aangenomen waarin staat dat de boete ten gunste moet komen van de reiziger. Dat betekent een extra potje voor ProRail en NS om leuke dingen van te doen. Dat is wel leuk, maar het is geen prikkel die tot presteren dwingt. De enige echte prikkel die werkt, is het eraf halen van delen van de concessie in geval van wanprestatie. Dan moet niet meteen gedacht worden aan grote delen van de concessie eraf halen, maar het is onze plicht om daar goed naar te kijken. Het is ook een logische zet: je doet je werk niet goed, dus worden delen van je werk afgenomen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is een vrij fundamenteel punt ten aanzien van de manier waarop je denkt dat een bedrijf beter gaat presteren. Moet je investeren in de cultuur of in de samenwerking? Moet je het bedrijf zelf vragen wat men denkt nodig te hebben? Of gaat een bedrijf beter presteren als je dreigt met het afnemen van een bepaalde lijn? Ik weet niet precies waar de VVD-fractie dat laatste op baseert. Misschien heeft mevrouw de Boer voorbeelden van bedrijven die stukken beter gingen presteren nadat onder dwang een deel van hun werk afgenomen is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik kan daar in zijn algemeenheid alleen maar op zeggen dat het te doen gebruikelijk is dat als bedrijven niet goed presteren ten opzichte van andere bedrijven of de consument, dat ten koste gaat van hun werk. Dat is een goed gebruik in de markt. Ik vind het omgekeerde curieus, dat mevrouw Van Tongeren de concessie helemaal in stand wil laten op het moment dat er duidelijk sprake is van wanprestatie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Het is dus voor de VVD-fractie zo logisch dat er niet over nagedacht is. Er is niet gekeken en er is bijvoorbeeld ook niet gelezen in het rapport van de Eerste Kamer – ongetwijfeld bekend bij mevrouw De Boer – waarin heel duidelijke dingen staan over een semi-monopolist, een 100% overheidsbedrijf, en wat daarbij effectief is. Ik nodig de VVD-fractie uit om daar dieper op te reflecteren. Hoe krijg je een mens tot beter gedrag? Hoe krijg je een bedrijf tot beter gedrag? Dreigen met het afnemen van dingen werkt alleen als je denkt dat angst de beste motivator is en dat de NS pas goed gaat presteren voor de reiziger als men doodsbang is dat men wat kwijtraakt. Dat is zeker niet de overtuiging van GroenLinks.

De **voorzitter**: Wil mevrouw Van Tongeren die reflectie van de VVD-fractie nu? Dat zou best eens een heel lange reflectie kunnen zijn. Ik neem aan dat zij dat niet bedoelt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Een enkele zin, meer dan dat het logisch is, heeft de VVD-fractie misschien wel in huis.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik reflecteer graag een keer door met mevrouw Van Tongeren. Dat boetes wel tot sidderingen zouden leiden, geloof ik niet. Ik kijk naar effectievere middelen. Je ziet dat marktwerking in de regio's tot een verbetering van de kwaliteit heeft geleid. We zijn het er bijna allemaal over eens dat het goed is dat er een stukje concurrentie is op het spoor. Mevrouw Van Tongeren is dat blijkbaar niet met mij eens.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Tongeren moet dat niet doen terwijl de microfoon uitstaat. Voor de orde van dit debat: het is vervelend voor de

mensen op de tribune om informeel te souffleren. Dan gaat u in op een vraag die niemand begrijpt. Dat doen we niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De VVD wil kijken naar effectievere manieren om te zorgen voor prikkels. Het gaat ons om de reiziger. Die willen wij een goede kwaliteit bieden.

De heer **Bashir** (SP): Toen ik vanochtend het nieuwsbericht hierover las op nu.nl, dacht ik dat de VVD-fractie niet heeft nagedacht over het voorstel. Wat betekent het als je midden in het land een stukje spoor van de NS afpakt? Hoe gaat de VVD-fractie dat dan regelen? Het is een voorstel van de VVD-fractie en ik wil daar graag een uitwerking van zien.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als de heer Bashir verwacht dat ik nu concreet kom met voorstellen en een uitwerking van de vraag welke lijnen het moeten zijn, dan heeft hij het mis. Het gaat er natuurlijk om hoe die wanprestatie eruit ziet, welke lijnen het betreft en dan moet je met elkaar tot nadere afspraken komen. Ik help de heer Bashir uit de droom. Ik begrijp niet dat de fracties van GroenLinks en de SP nooit tegenvoorstellen hebben gedaan, want de mogelijkheid voor het afknippen van lijnen bestaat al. Dat staat ook in de Wet personenvervoer (Wp2000). Alleen wil ik nu met de Kamer het debat aangaan over de vraag onder welke voorwaarden er sprake is van wanprestatie, want dat staat nu niet duidelijk omschreven in de wet. Ik verwacht voorstellen van de SP-fractie om dat uit de wet te halen.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb nog steeds geen antwoord op mijn vraag gekregen. Laat ik het concreet maken, want de VVD-fractie komt met een voorstel en dan moeten we er concreet over debatteren. Stel dat er op een spoortraject midden in het land een wanprestatie geleverd wordt, hoe ziet mevrouw De Boer het voor zich dat dat stuk van de NS afgepakt wordt? Moet iemand die vanuit Groningen naar Den Haag reist dan drie keer overstappen omdat de VVD-fractie de NS wilde straffen? Het is een staatsbedrijf waarbij de VVD-fractie blijkbaar dingen niet goed heeft geregeld.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het is wel handig dat ik zo een stukje van mijn woordvoering kan doen. Dat scheelt in mijn spreektijd. Je kunt concreet denken aan de «three strikes and you're out»-benadering. Als de NS drie jaar achtereen wanprestatie vertoont op de bodemwaarde, dus echt onder de bodemwaarde zakt, dan is er sprake van echte wanprestatie. Dan moet je bekijken waar dat aan de orde is en dan moet je bekijken of je stukken van het hoofdrailnet eruit kunt knippen. Het lijkt mij niet erg logisch. Misschien moet je kijken naar andere delen, zoals de uiteinden van het hoofdrailnet, om de NS tot presteren te prikkelen.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Ik heb een aansluitende vraag. De reiziger heeft helemaal niets aan marktwerking. Je kunt niet zeggen dat je vandaag met de NS gaat en morgen met Connexxion op hetzelfde traject, want dat kan helemaal niet. Daar hebben we het dus niet over marktwerking. We hebben het hooguit over marktwerking bij de concessieverlening. Daar hebben we het niet over met het hoofdrailnet. Mevrouw De Boer wil nu een sanctie hebben waarbij tijdens de concessieperiode een stuk eruit geknipt wordt dat vervolgens naar een ander gaat. Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als er inderdaad sprake is van een ernstige wanprestatie. Ik wil vandaag ook het debat voeren over de vraag wanneer er dan sprake is van een ernstige wanprestatie. Je moet bekijken op welke delen van het hoofdrailnet dat het geval is en dan moet je bekijken welke

mogelijkheden er zijn om onderdelen aan te besteden. Dan heb ik het niet over complete delen van Nederland, want dat zal niet het geval zijn. Dat geloof ik ook helemaal niet. Die wanprestaties zullen we niet zien bij de NS. Het kan best op onderdelen een aantal jaren achtereen slechter gaan en dan moet de Tweede Kamer haar verantwoordelijkheid nemen. Wij zijn er voor de reiziger. De reiziger staat centraal. Die staat op één, twee en drie, hoor ik altijd. Misschien komt de heer Klein tot heel andere voorstellen om de NS te prikkelen.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): De vervolgvraag is veel belangrijker. Wat zijn de criteria voor een wanprestatie? Mevrouw De Boer kan wel iets roepen over dat het niet goed gaat als ze hun best niet doen, maar wat zijn voor haar de criteria op basis waarvan op een gegeven moment een stuk van het hoofdrailnet, een concessiedeel, eruit gehaald kan worden en openbaar aanbesteed kan worden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb dat net aangegeven. Als de NS drie jaar onder de bodemwaarde zakt, dan zou dat die wanprestatie kunnen zijn. Ik wil daarover graag nader van gedachten wisselen. Ik hoor graag in de eerste termijn van de heer Klein wat hij ervan vindt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik probeer iets helderder te krijgen wat de VVD-fractie precies wil. Ik heb mevrouw De Boer horen zeggen dat het in de regelgeving op dit moment al mogelijk is om de einden van het hoofdrailnet te knippen, te decentraliseren naar andere vervoerders. Ik heb haar horen zeggen dat het beslist niet wenselijk is als er gaten in het hoofdrailnet ontstaan. Als ik die twee uitspraken bij elkaar pak, dan vraag ik me af wat het nieuwe element is dat de VVD-fractie vandaag wil inbrengen in de discussie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat is een uitstekende vraag. Het element dat ik inbreng in de discussie is dat in de Wet personenvervoer staat dat je in geval van wanprestatie kunt nadenken over delen van de concessie. Dat is niets nieuws. Dat bestaat al jaren. Het is alleen niet nader omschreven. Wij moeten het debat durven aangaan over de vraag hoe we de NS beter kunnen prikkelen tot presteren. Dat is geen motie van wantrouwen op voorhand. Dat is een stukje realisme. Het kan het geval zijn dat er gedurende drie jaar sprake is van ernstig niet-presteren, bijvoorbeeld onder de bodemwaarde. Dan moeten we bekijken hoe we uitvoering kunnen geven aan dat reeds bestaande artikel in de Wet personenvervoer. Dat breng ik nieuw in in de discussie van vandaag. Het is namelijk mijn overtuiging dat boetes niet werken. Het is niet nieuw dat ik dat vind. Ik heb dat in de eerste termijn in juni ook al aangegeven. Boetes werken niet. Dat is vestzak-broekzak. Het ene ministerie betaalt een bedrag aan het andere ministerie en dat was het dan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De VVD-fractie geeft aan de focus te leggen op de Wet personenvervoer. Ik heb vanuit de media begrepen dat collega's vooral zien op de concessie. Ik begrijp dat de VVD-fractie daarin niet meegaat. Daar ben ik blij mee. Kan mevrouw De Boer nader toelichten wat de reiziger hiermee uiteindelijk wint? Ik vind het heel belangrijk dat de reiziger op nummer één staat, maar we moeten ervoor waken dat de reiziger straks voor een deur-tot-deurreis te maken krijgt met vier vervoerders. Dat grote risico zie ik bij de voorstellen die hier nu ter tafel liggen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): We moeten er inderdaad heel goed naar kijken. De fractie van de ChristenUnie is het vast met de VVD eens dat een stukje marktwerking op het spoor en in het openbaar vervoer in zijn algemeenheid werkt. Vandaag de dag worden er twintig concessies aanbesteed en

ik zie geen poging van andere partijen om een einde daaraan te maken. Er wordt dus gewoon aanbesteed in het openbaar vervoer en dat werkt ook. Dat willen we met z'n allen. We willen het beste voor de reiziger, want daar gaat het om. We hebben gezien dat de aanbestedingen op kleine stukjes spoor in den lande hebben geleid tot een kwaliteitsverbetering en tot lagere kosten voor de reiziger. Het is heel goed om de prikkel nog wat verder door te voeren en om met elkaar te definiëren wanneer er sprake is van wanprestatie. Een wanprestatie is echter nu niet aan de orde. Een belangrijk thema voor de VVD is het level playing field. Zoals de Kamer weet, zijn wij van mening dat marktwerking op het spoor heel veel heeft gebracht. Dat behoeft geen verdere toelichting.

Dat brengt mij op het alleenrecht van de NS op de stations. We hebben inmiddels een paar rapporten gekregen over een nader onderzoek naar de positie van de stations. De conclusie luidt dat de stations het best bij de NS kunnen blijven. Veel zaken blijven in het rapport echter onbeantwoord. De VVD wil een aanvullende vragenronde over de positie van stations. Dat laat onverlet dat we vandaag de concessie bespreken en de stations maken daarvan geen integraal deel uit. Wel worden ze ter zijde genoemd. Ik vind het belangrijk dat de NS geen recht heeft op schadevergoeding uit hoofde van de concessie als komende jaren toch wordt besloten de stations elders onder te brengen, bijvoorbeeld bij ProRail. Dat wil ik helder hebben. Ik zeg niet dat het gaat gebeuren, maar het zou de komende jaren aan de orde kunnen zijn. Om de mogelijkheid te hebben die discussie voort te zetten, zou er inderdaad geen recht op schadevergoeding moeten zijn indien we buiten de concessie om proberen de stations elders onder te brengen. Ik krijg graag helderheid van de Staatssecretaris.

Het goed naleven van eerlijke mededinging is van belang voor het level playing field van de verschillende vervoerders. Naar aanleiding van een brief van de ACM en de technische briefing van afgelopen donderdag vinden we dat de concessie op het punt van de mededinging aanscherping verdient. We willen de rol van de ACM inzake het level playing field verstevigen. De ACM stipt terecht aan dat er een onafhankelijke meting moet komen van de prestatiegegevens en, nog belangrijker, van de klantoordelen over de NS. Ook op dat punt krijg ik graag een reactie van de Staatssecretaris.

Bij de wetswijziging komen we nog te spreken over de stationsnetverklaring. De VVD vindt dat de ACM een ex-antetoets moet krijgen voor de stationsnetverklaring. Bovendien hoeft die niet jaarlijks te worden vastgesteld, maar wanneer het aan de orde is dat andere vervoerders gebruikmaken van delen van stations.

Dan kom ik op de samenloopdiscussie. Uitbreiding van samenloop kan interessant zijn voor de reiziger. Er is immers afgesproken dat het laten doorrijden van treinen, misschien in de toekomst wel mogelijk van Dordrecht naar Rotterdam, onderzocht moet worden en mogelijk gemaakt moet worden. Het financiële belang van de NS kan de uitbreiding van de samenloop beperken in geval er een substantieel financieel nadeel is voor de NS. Wanneer is dat het geval? Moet de toegevoegde waarde niet voor alle partijen worden gewogen? Met «alle partijen» bedoel ik de reiziger, maar ook de andere vervoerders.

De VVD heeft met een paar andere partijen moties ingediend, onder andere over de toegangspoortjes. Dat staat nu redelijk zacht geformuleerd in de concessie. De NS moet slechts een goede procedure doorlopen. Wij willen een stap verdergaan: de NS moet overeenstemming hebben over de wijze waarop de poortjes worden geplaatst. Dat was ook de intentie van de motie die ik samen met de PvdA-fractie heb ingediend. Zoals het er nu staat, hoeft er alleen maar een juiste procedure te worden doorlopen. Dat is heel belangrijk, maar er moet iets meer zijn, waaronder ook commitment van de kant van de gemeente.

Verder wil ik helderheid hebben over het tweede deel van de motie-De Boer/Hoogland wat betreft het infasieren van de IC Direct vanaf 2017 en

het volledig laten rijden van deze nieuwe treinen in 2021. Rijden ze dan volledig in 2021? Er staat nu ook «infaseren».

Ik dank de Staatssecretaris voor het snelle uitvoeren van de motie om een externe, onafhankelijke audit te laten doen naar de prestatie-indicatoren. De resultaten zijn goed, maar er is nog ruimte voor verbetering. De data over punctualiteit en vervoerscapaciteit laten ruimte voor verbetering en de ov-chipkaart kan hier een goede rol vervullen. Daarop komen we bij het debat van 16 oktober terug.

Is het onderzoek naar meer ruimte voor goederenvervoer in samenwerking met Gelderland, Overijssel en het Havenbedrijf Rotterdam al in gang gezet? Wanneer mogen we de resultaten daarvan verwachten? Ik heb nog een paar punten over het goederenvervoer en de beheerconcessie. Er komt een verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud (PGO). Dat verbeterprogramma wordt geborgd in de concessie van ProRail. Dat wil zeggen dat de afspraken erin worden opgenomen met onder andere een set veiligheidsvoorwaarden. De Staatssecretaris, en daarmee ook de Kamer, kan dan sturen op het programma. Dat lijkt me een goed uitgangspunt. De VVD heeft gepleit voor het afspreken van een veiligheidsniveau in de beheerconcessie. Dat gaat de Staatssecretaris wat te ver. Als een en ander echter geborgd kan worden in het programma, dan kan ik daarmee leven. Ik mis het in de nieuwe beleidsprioriteitenbrief, die onlangs is uitgekomen. Die moet echt duidelijker op dit punt. Dan hebben we enige overlap met de prestatie-indicatoren van de NS wat betreft punctualiteit et cetera, maar ProRail moet ook getoetst kunnen worden op het aantal storingen. Kan dit in de volgende beleidsprioriteitenbrief helder worden meegenomen? Ik vond het nu een beetje teleurstellend. Het beheerplan 2015 van ProRail leest heel lekker weg en de intenties zijn hartstikke goed, maar het wachten is op het verbeterprogramma waarin daadwerkelijk meetbare prestaties worden opgenomen, zeker wat betreft het niveau van veiligheid waaraan het spoor moet voldoen. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

In artikel 14, lid 5 staat dat de vervoerder op het hoofdrailnet en ProRail een samenwerkingsprotocol maken. Dat is redelijk beperkt, want waarom worden andere vervoerders, zoals de goederenvervoerders, niet opgenomen? De VVD verzoekt de Staatssecretaris om dit alsnog te doen. Wie krijgt de doorslaggevende stem wanneer partijen er niet uitkomen? Dat is ook belangrijk. Voorts moet er een verwijzing komen naar belangrijke goederencorridors, the European Railfreight Corridors.

De voorzitter: U kunt nog een enkele vraag stellen en dan mag u afronden.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb zelf nog een minuut staan.

De voorzitter: Dat begrijp ik heel goed, maar er is altijd nog een tweede termijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dit betreft het pact dat partijen moeten sluiten over de overgangperiode van de Betuweroute. Het is mij volstrekt niet helder wat er met artikel 70 beoogd wordt. We hebben het er gisteren ook al over gehad. Er staat dat de NS wordt gecompenseerd in geval van «aanbod van binnenlands vervoer in internationale treinen door een andere vervoerder waardoor voor NS op de desbetreffende corridor een netto financieel effect ontstaat groter dan 10 miljoen euro gedurende de concessieperiode». Dat is een hele mond vol. Hoe verhoudt zich dat tot de drempelwaarde die de ACM moet opstellen voor de toetreding van andere vervoerders? Deze drempelwaarde betreft bijvoorbeeld het aandeel van internationale reizigers of de financiële impact op de hoofdrailnetconcessie van de internationale verbinding. Met andere woorden: als een nieuwe vervoerder aan de drempelwaarde van de ACM voldoet, dan zou

er geen recht meer moeten zijn op compensatie uit hoofde van artikel 70 lid 9 van de concessie. Graag een reactie van de Staatssecretaris op dit punt.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De SP-fractie is in hoofdlijnen tevreden met de ontwerpconcessie waarmee het hoofdrailnet de komende tien jaar wordt gegund aan de NS voor vervoer en ProRail wat betreft de infrastructuur. Mijn fractie had liever gezien dat het kabinet nog een stapje verder was gegaan en NS en ProRail weer samen had gebracht in één holding. Wij zijn ervan overtuigd dat dat een betere structuur zou zijn voor de toekomst en dat we daarmee veel problemen zouden voorkomen. Los daarvan vinden wij het verstandig dat er is gekozen om het hoofdrailnet te gunnen en niet een heel aanbestedingscircuit op te tuigen. Het gaat ons uiteindelijk om het belang van de reiziger, want die zit niet te wachten op concurrentie. De reiziger wil een snelle, goede en comfortabele reis met goede aansluitingen. We zien dat deze concessie veel positieve zaken bevat om ervoor te zorgen dat vervoer per spoor de komende jaren verder verbetert. Dit zal ervoor zorgen dat de waardering bij de reiziger verder zal toenemen. Het is ook prettig dat de NS geen treinen zonder toilet meer zal aanschaffen en dat toiletten in toiletloze treinen worden ingebouwd, al vinden we 2018 wel erg laat. Waarom begint de NS niet veel eerder?

De SP-fractie is teleurgesteld over het gebrek aan ambitie om het spoor beter toegankelijk te maken voor mensen met een handicap. Er wordt wel inzet gepleegd, maar het uiteindelijke resultaat is te mager. Nog steeds is er op de meeste stations geen hulp mogelijk bij het in- of uitstappen. Dit levert veel stress op, omdat mensen bang zijn dat degene die de rolstoelbaan moet bedienen, niet op tijd aanwezig zal zijn. Initiatieven zoals het in de treinen inbouwen van liften, waardoor gehandicapten of mensen met een beperking zelfstandig kunnen in- en uitstappen, worden te lang gefrustreerd. Het kan toch niet zo moeilijk zijn om bij wijze van experiment een paar liften in te bouwen, zodat we kunnen zien wat de ervaringen daarmee zijn? Kan de Staatssecretaris voor de verandering kijken naar de mogelijkheden om een experiment te starten zonder meteen in de reflex te schieten van het benoemen van onmogelijkheden? Wat het realiseren van de stations betreft, vinden wij het vreemd dat de NS uiteindelijk beslist waar de nieuwe stations komen. Overheden moeten het laatste woord hebben. Kan de Staatssecretaris dit niet beter in de concessie regelen?

Het boetesysteem dat in de concessie opgenomen is, is totaal niet effectief. Het is al vreemd dat je een bedrijf waarvan je als overheid zelf 100% aandeelhouder bent, een boete oplegt bij onvoldoende presteren. Het wordt ronduit vreemd op het moment dat de Staatssecretaris aangeeft dat deze boete weer terechtkomt bij de NS en ProRail om deze zo ten goede te laten komen aan de reiziger. Op deze manier komt de zogenaamde boete weer terecht waar het geld was. Kunnen we dat niet beter regelen? Dat kan door het boetesysteem om te bouwen naar een beloningssysteem. Dan bedoel ik niet een beloning voor de top van de spoorbedrijven, want die wordt netjes en goed beloond. Wij willen een extra impuls voor de kwaliteit van het spoor op het moment dat de prestatie-indicatoren worden behaald. Ze beginnen eigenlijk bij nul en op het moment dat de prestatie-indicatoren worden behaald, krijgen ze een deel van de beloning. Daarmee zorg je ervoor dat NS en ProRail weer in een positief licht worden geplaatst in plaats van dat zij iedere keer negatieve aandacht krijgen op het moment dat er een boete wordt uitgedeeld. In tegenstelling tot de VVD-fractie hebben wij het voorstel uitgewerkt. Ik overhandig dat voorstel straks aan de Staatssecretaris. Wij vinden het opvallend dat de topman van de NS de ov-chipkaart...

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een verhelderende vraag over het voorstel dat de heer Bashir straks overhandigt aan de Staatssecretaris.

Hoe ziet dat eruit? De mogelijkheid van een bonus in geval de prestatie-indicatoren ruimschoots behaald worden, bestaat nu al in de concessie. Wat voegt het voorstel toe? Hoe denkt de SP-fractie met deze prikkel de NS tot beter presteren te dwingen?

De heer **Bashir** (SP): Wij willen het boetesysteem, waarop de VVD-fractie net ook kritiek had, vervangen door een beloningssysteem. Op het moment dat je een aantal van de indicatoren behaalt, word je voor die indicatoren beloond met het bijbehorende bedrag. De NS en ProRail kunnen dat bedrag dan inzetten op het spoor om het zo ten goede te laten komen aan de reiziger. We draaien het dus om. In plaats van uit te gaan van een boete, gaan wij uit van een beloning.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Nogmaals, dat is al mogelijk in de voorliggende concessie. Wat voegt het toe?

De heer **Bashir** (SP): In de huidige concessie wordt uitgegaan van een boetesysteem. De VVD-fractie had daar net kritiek op. Wat ons betreft stoppen we met het boetesysteem en gebruiken we alleen het beloningssysteem.

Ik was gebleven bij de ov-chipkaart. Het is volgens de NS-topman een verouderd systeem. Wij willen uiteraard een reactie van de Staatssecretaris hierop. Het is immers vrij absurd om zo'n duur systeem in te voeren, terwijl het net na invoering hopeloos verouderd blijkt te zijn. Ouderwets of niet, het roept in ieder geval nog steeds veel ergernis op vanwege de hoge kosten van de aanschaf van de kaart en het feit dat je er vervolgens nog een behoorlijk bedrag op moet zetten. Dat maakt de drempel om met het openbaar vervoer te reizen hoger. Kan de Staatssecretaris samen met de NS-topman snel werk maken van een beter systeem?

Dan heb je nog de poortjes. Reizigers die met een ov-chipkaart een station willen passeren, zijn soms wel € 20 kwijt, ook al maken ze geen gebruik van de trein. Het bedrag wordt namelijk afgeschreven en op de kaart geladen. Dit kan niet de bedoeling zijn. Kan dit niet opgelost worden? De gemeenteraad moet uiteindelijk gaan over het sluiten van de poortjes. Wij vinden dat de gemeenteraad nadrukkelijk zijn akkoord moet geven voordat poortjes sluiten. Wij willen dat in de concessie opnemen.

Ik ga verder met de spits. De Staatssecretaris wil graag dat de reizigers meer verspreid reizen. Een goed uitgangspunt, maar het verhogen van prijzen in de spits lijkt ons geen goed middel. Het gros van de mensen kan er niet voor kiezen om buiten de spits te reizen. Het is vreemd dat er nog steeds in de concessie staat dat wanneer de drukte op sommige stukken niet kan worden opgevangen, de prijzen moeten worden verhoogd. Dan moet je meer treinen inzetten. Kan de Staatssecretaris dit beter regelen? Tot slot wil ik wat kwijt over de rol van de ACM. Het heeft er alle schijn van dat de ACM haar boekje te buiten gaat en politiek bedrijft. Het persbericht bij de quickscan over de spoormarkt begint ermee dat de NS de andere vervoerders benadeelt, terwijl er in het onderzoek geen enkel bewijs blijkt te zijn voor dat benadelen. Vanochtend troffen we weer nieuwe stemmingmakerij van de ACM aan over de zogenaamde marktsmacht van de NS. Ook nu blijkt dat er helemaal geen bewijs is van machtsmisbruik. Wat moeten we met deze opmerkingen van de ACM? Wat is de positie van de ACM? Is het inmiddels een politieke partij geworden die van alles en nog wat roept, terwijl het niet gefundeerd is? Wat deze twee kwesties betreft, wil ik graag maatregelen van de Staatssecretaris richting de ACM. Het lijkt op laster als zo'n organisatie als de ACM ongefundeerde uitspraken doet over de NS.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een punt van orde. Er wordt vrij stevige kritiek geuit op een onafhankelijke organisatie die er niet is. De Staatssecretaris wordt gevraagd antwoord te geven. Het idee van

onafhankelijke toezichthouders is dat die niet onder de rechtstreekse bevoegdheid van de bewindspersoon vallen, want dan vermeng je politiek en onafhankelijk toezicht. We moeten oppassen met dit soort beschadigingsacties van de onafhankelijke toezichthouders, die we zelf hebben ingesteld, als een bepaald advies ons niet bevalt. Misschien is er reden om een keer een apart debat te hebben over de vraag hoe onze toezichthouder zich positioneert, of die onafhankelijk genoeg is en wat de kwaliteit van het werk is. Ik geef dit echter als waarschuwing mee.

De **voorzitter**: Ik ben het daarmee eens. Het is niet de modus in deze commissie om dat op deze manier te doen. Als de heer Bashir dat op een ander moment, bij een andere gelegenheid, bij een ander algemeen overleg wil doen, dan zouden we dat op prijs stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Eén punt van orde ...

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Hoogland** (PvdA): Jawel, want ik maak ernstig bezwaar ...

De **voorzitter**: Ik spreek eerst de heer Bashir aan en daarna mag u.

De heer **Bashir** (SP): Ik wil graag de vraag van de heer Hoogland horen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik denk niet dat de heer Bashir daar blij van wordt, want ik maak een onderscheid tussen wat de ACM gezegd heeft over taken waarbij zij geen bevoegdheid heeft en taken waarbij zij wel bevoegdheid heeft. De heer Bashir doet dat wat minder. De ACM is namelijk toezichthouder en marktmeester. Als de ACM daarover opmerkingen maakt, dan zul je mij niet horen. Als een organisatie iets zegt wat je niet welgevallig is, dan moet je die niet meteen aanspreken of afschaffen, zeker niet als het een onafhankelijke toezichthouder betreft. Het gaat vooral om dat onderscheid. Als de heer Bashir dat ook maakt, dan zijn we er helemaal uit.

De heer **Bashir** (SP): Ik neem niets terug van wat ik heb gezegd.

De **voorzitter**: U hoeft het ook niet te herhalen.

De heer **Bashir** (SP): Ik hoef het niet te herhalen, want ik heb het al gezegd en het is opgeschreven. Mijn kritiek is gericht op de ongefundeerde uitspraken. Als de ACM met een persbericht komt, verwacht ik dat uit het onderzoek blijkt dat die kritiek onderbouwd is. Als die kritiek echter niet onderbouwd is, moet het mij toegestaan worden om hiervan een punt te maken.

De **voorzitter**: U hebt uw punt gemaakt; dat zei ik net. We hebben ook geconstateerd dat we een ander debat over dit soort kwesties zouden kunnen voeren. Ik stel voor om dat te doen. Als u daar behoefte aan hebt, dan kunt u het altijd agenderen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het is een belangrijk moment voor de komende tien jaar dat wij vandaag opnieuw over de conceptconcessie spreken. We hebben daar al eerder over gesproken. Mevrouw De Boer refereerde er al aan. Niet onbelangrijk, omdat wij voor tien jaar lang een vrij groot en exclusief recht geven aan de NS. Dat is niet onbelangrijk, want heel veel mensen maken nog gebruik van het openbaar vervoer. Het ov heeft best veel terrein verloren de afgelopen jaren. De auto en andere modaliteiten worden veel ingezet. Er zijn echter nog steeds veel mensen die gebruikmaken van het openbaar vervoer, deels dankbaar en deels

verplicht omdat er geen andere opties zijn. Het CDA is altijd kritisch geweest over het onderhands gunnen aan de NS, omdat wij vonden en vinden dat de NS een middel is en geen doel op zich. Vergelijkbare discussies hebben we over Schiphol gehad. Dat is in onze ogen ook een middel en geen doel op zich. Het middel moet je niet te absoluut maken, omdat het doel, goed vervoer en goede doorstroming, uiteindelijk moet prevaleren. Wat ons betreft was het ook mogelijk geweest, zeker bij de hsl – daarbij is het in onze ogen fout gegaan – om ook andere aanbieders te vragen. Wij doen het met wat er nu ligt. Daar is ook een grote politieke meerderheid voor. Ik wil vanaf deze plaats mijn waardering uitspreken voor de voorliggende concessie. De Kamerleden moeten het een beetje hebben van de kritieken in den lande, want wij kunnen niet alles weten. Maar bij de reizigersorganisaties, de gebruikers en de goederenvervoerders is er over het algemeen veel waardering voor de voorliggende concessie. Ik noem de toiletten in de trein. Dat is een detail, maar voor de reizigers heel belangrijk. Ik noem ook de bediening van kleine stations. De CDA-fractie vindt dat ook van belang, omdat het stations kunnen zijn die gemakkelijk overgeslagen worden. Zo is er een aantal dingen als heel goed te benoemen.

Ik begin met het punt van de gelijkwaardigheid van de goederenvervoerders. Zowel de ACM als Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) heeft een aantal opmerkingen gemaakt over een aantal artikelen in de concessie. Gelden de artikelen 14, 18 en 32 over een aantal plichten van ProRail richting de NS niet voor de regionale vervoerders? Zou het goed zijn, in het kader van de gelijkwaardigheid, om dat aan te passen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik dacht bij de algemene inleiding dat ook mijn collega van het CDA zou melden dat de NS tot veel betere prestaties komt als je dreigt met het afpakken van een lijntje, maar dat verhaal kwam niet. Dan stel ik die vraag zelf maar, want het is een van de hoofdkritieken op deze concessie die we in de media konden lezen. Ik hoor in de bijdrage van de heer De Rouwe dat hij nogal tevreden is. Hoe zou dat werken? Stel dat de lijn Amsterdam-Groningen drie keer achter elkaar onder de afgesproken indicatoren presteert, dan zou die lijn opnieuw openbaar aanbesteed moeten worden. Hoe lang denkt de heer De Rouwe dat dat duurt? Wat zou er dan gebeuren als Deutsche Bahn het contract wint? Hoe gaat dit de Nederlandse treinreiziger helpen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben blij met de gretigheid van de fractie van GroenLinks. Mevrouw Van Tongeren suggereert dat ik daar niet over zou beginnen, maar ik zit op 2 minuten en 40 seconden van mijn inbreng. Dit onderwerp krijg ik dan cadeau, want dat hoef ik straks niet meer te doen. Een boete kan voor een deel helpen. Wij vinden echter dat als een partij een exclusief recht krijgt en vervolgens niet de afgesproken kwaliteit levert, het niet meer dan normaal is dat je de discussie aangaat over de vraag hoe anderen het beter zouden kunnen aanbieden. Een concreet voorbeeld is de hsl, de Fyra, waarbij wij ook een concessie hadden. Wij vonden en vinden nog steeds dat als je de concessie niet invult volgens de afspraken – dat kan een keer verkeerd gaan, maar dat kan ook vreselijk verkeerd gaan – het dan gerechtvaardigd is dat je het exclusieve recht dat je eerder wegaf, dan ook neerlegt bij andere partijen. Het doel is niet zozeer om een stok achter de deur te hebben waarvan de NS heel erg gaat bibberen. Als een partij echter iets exclusiefs heeft gekregen van de Staat, maar dat niet kan nakomen, dan moet je andere partijen ook de kans kunnen geven om tot een goed aanbod te komen. Dat moet niet op stel en sprong. Dat moet ook niet, zoals hier gesuggereerd werd, er maar even uitgeknipt worden. Dat moet je heel zorgvuldig doen, want op het moment dat je dat niet doet, heb je twee problemen. Ten eerste ben je dan kennelijk zo ver dat er een aantal keren een wanprestatie is geleverd. Dat is slecht voor de reiziger. Ten tweede moet je de tijd nemen voordat je een

deel van de concessie wegneemt. Dat kan de hsl zijn, maar dat kunnen ook lijnen aan de randen van het hoofdrailnet zijn. Daar heb je twee jaar voor nodig. Het moet zorgvuldig, maar je moet het niet uitsluiten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dus op een wanprestatie op het traject Amsterdam-Den Haag zou kunnen volgen dat het traject Zwolle-Groningen aan iemand anders gegund wordt. Hoe worden de reizigers op het traject Amsterdam-Den Haag daar beter van? Wat voor effect heeft dat op de reizigers tussen Zwolle en Groningen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik vind het positief dat vanuit deze vraagstelling grote interesse naar het onderwerp uitgaat. Dat is voor het eerst. We hebben nog niet vaak stappen op dit punt gemaakt. Het traject Zwolle-Groningen is wel een bijzonder voorbeeld, want de commissie-Janse de Jonge heeft precies over dit traject geoordeeld dat het voor de reiziger voordeliger en beter zou kunnen zijn om het aan te besteden en dus niet exclusief te gunnen. De commissie heeft onafhankelijk geconcludeerd dat dit een van de voorbeelden is van trajecten waarvan het heel aannemelijk is dat je die aanbiedt. Dit biedt de mogelijkheid dat je meerdere partijen vraagt wie voor de reiziger het beste te bieden heeft. Het kan heel goed zijn dat de NS daaruit komt, maar het kan ook zijn dat dat een nieuw bedrijf is. Mevrouw Van Tongeren koppelt het de hele tijd aan straf en dat begrijp ik ook, want in dat rijtje noemen we dit ook. Er kan echter ook een voordeel zijn voor de reiziger. Hierbij verwijs ik naar de commissie-Janse de Jonge. De hsl is het interessantste voorbeeld, omdat je het over een casus hebt waar iedereen bij was, dus niet over fictieve zaken. Als een partij bij de hsl keer op keer niet de beoogde kwaliteit levert, dan is het een goede conclusie dat het exclusieve dat die partij van de overheid heeft gekregen, ook aangeboden wordt aan andere partijen. We kunnen dan bekijken welke partij voor de reiziger het beste aanbod heeft. Het is onze stellige overtuiging dat de reiziger niet zo geïnteresseerd is in de kleur van de trein of het logo. De reiziger wil goede dienstverlening voor een goede prijs.

De **voorzitter**: Punt. Misschien kan de beantwoording wat korter, want er wordt her en der wat herhaald. Ik vraag mevrouw Van Tongeren om haar vragen niet steeds zijdelings te stellen, want dat leidt tot een heel vreemde discussie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik haak aan bij de laatste woorden van de CDA-fractie. De reiziger is niet geïnteresseerd in de kleur van de trein, maar in de prestaties. Dat lees ik in de media. Het valt mij de laatste maanden op dat de CDA-fractie meer bezig is met het bashen van de NS dan met het belang van de reiziger. Het voorstel dat vandaag naar voren komt, is daar weer een voorbeeld van. Kan de CDA-fractie uitleggen wat het belang voor de reiziger is als je delen van het hoofdrailnetconcessie eruit haalt? Wat is het belang voor de reiziger als je reizigers drie keer laat overstappen door een verknijpte concessie? Wat is het belang voor de reiziger als een vervoerder onvoldoende investeringszekerheid heeft? Ik snap er helemaal niets van.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat zijn veel vragen. Als de voorzitter het mij gunt ze allemaal te beantwoorden ...

De **voorzitter**: U beantwoordt normaal en niet al te uitgebreid. Zo hadden we het afgesproken. Dat kunt u.

De heer **De Rouwe** (CDA): Allereerst neem ik afstand van de woorden die met een «b» beginnen. Die raken kant noch wal. Het is van belang voor de reiziger dat wij van meerdere partijen moeten kunnen vragen wat hun

aanbod voor de reiziger is. We moeten als overheid voor de reiziger bekijken of dat wat we exclusief weggeven, het beste aanbod betreft. We kunnen niet beoordelen of het hier gedaan is. Ik heb overigens mijn waardering uitgesproken – daar ben ik als enige mee begonnen – voor de voorliggende concessie. Ik herken me dus niet in de woorden bij de intro. Het is wel interessant dat de fractie van de ChristenUnie nu een punt maakt van het feit dat meerdere partijen een aanbod mogen doen. Ik kan me herinneren dat de ChristenUnie zich heel erg ingezet heeft voor de Valleilijn. Dat is een lijn die door andere partijen ingevuld wordt. We hebben geconstateerd dat die zo'n groot succes is geworden dat er meer ruimte moet komen om hier wat mee te doen. Uitgerekend in een motie van de ChristenUnie werd gevraagd om andere partijen dan de NS de ruimte te geven. Dit is selectief shoppen. Het is inconsequent van de ChristenUnie. Het komt ook niet overeen met het standpunt van een succesvolle gedeputeerde van de ChristenUnie, de heer Adema, die aan de wieg stond van concurrentie, van aanbesteding van het openbaar vervoer, in de regio Friesland. Daar is het een succes geweest. Ik vind het niet consequent en ik vind de grote woorden niet passen. De ChristenUnie mag zich best afzetten tegen marktwerking, competitie of concurrentie, maar wees dan consequent en houd op met moties, zoals die over de Valleilijn, als het even uitkomt. Wijs dan ook de eigen gedeputeerde terecht als die het wel ziet zitten met de reiziger. Dat zou consequent zijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De heer De Rouwe moet duidelijk onderscheid maken tussen de randen van het net, de regionale lijnen, waar nu al mogelijkheden zijn, en het hoofdrailnet. Ik heb in de media gelezen dat het CDA niet alleen van plan is te kijken naar de randen van het net, maar dat het ook delen van het hoofdrailnet eruit wil halen. Ik hoor dat de heer De Rouwe vandaag weer zeggen. Dat is een totaal ander en volstrekt onrealistisch verhaal, dat niet in het belang van de reiziger is. Ik heb nog steeds geen antwoord gekregen op mijn vragen over de reiziger die drie keer moet overstappen en over de reiziger die te maken heeft met een vervoerder die geen investeringszekerheid heeft. Ik heb heel veel vragen en het weerwoord van de CDA-fractie raakt kant noch wal. De ChristenUnie is consistent geweest. Regionale vervoerders kunnen een prima bijdrage leveren op het spoor. Daarvan hebben we goede voorbeelden gezien, de Valleilijn en in Friesland, maar dat zijn de randen van het spoor en niet het hoofdrailnet. Dat is wel wat het CDA vandaag bepleit.

De heer **De Rouwe** (CDA): Laat ik dat misverstand wegnemen: dat is niet wat het CDA vandaag bepleit. Sterker nog, ik heb alleen desgevraagd antwoorden gegeven en niet eens het voorstel gedaan. Het CDA heeft in de media niet het voorstel gedaan om het hoofdrailnet op te knippen. Wij hebben de uitspraak gedaan dat de consequentie bij wanprestatie moet zijn dat een deel van de concessie wordt aangepast. Ik noem de hsl daarbij steeds als voorbeeld. Juist de regionale lijnen zouden daarvoor in aanmerking kunnen komen. Voor de twee concrete vragen over wat het voor de reiziger oplevert, verwijs ik naar het rapport van de commissie-Janse de Jonge. Die heeft onafhankelijk geoordeeld dat het aanbesteden van lijnen die nu in de hoofdrailnetconcessie zitten, tot een verbetering van de kwaliteit voor de reiziger kan leiden. Drie keer overstappen ... Als je in Nederland een behoorlijke afstand aflegt, moet je al overstappen, ongeacht of de concessie ligt bij een monopolist of niet. Dat heb je al. Als je in Nederland gebruikmaakt van het openbaar vervoer, dan is dat niet zelden met de bus, de trein en een andere modaliteit. Word even wakker in 2014! Wij hebben te maken met ketenmobiliteit. Of je nu voor een monopolist bent of niet, je hebt altijd te maken met meerdere vervoerders. Het is niet de oplossing om er één monopolie van te maken voor heel Nederland. Nee, de oplossing is dat je een ketenverantwoordelijkheid

hebt en afspraken maakt over de overstap van A naar B. Dat is iets heel anders dan teruggaan naar het staatsdenken, dat er maar één groot rupsje-nooit-genoeg moet komen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Bij de heer De Rouwe is het altijd de vraag wanneer het gas erop gaat, om niet in spoortermen maar in wegtermen te blijven. Dat kan elk moment gebeuren en dan gaat hij ook gelijk helemaal los. De heer De Rouwe zei één ding dat mij noopt om een vraag te stellen. Hij heeft het over inconsequenties. Toen hij op een gegeven moment allerlei andere dingen voor de voeten ging werpen, dacht ik: welk probleem lossen we op? Er is op dit moment geen sprake van wanprestatie. Er is wel een keer een wanprestatie geweest. Als je gaat twisten over de vraag wanneer dat was, dan kan iedereen zich erachter scharen dat dat was met de hsl. Toen had de heer De Rouwe met het CDA de kans om te regelen dat die lijn ergens anders heenging. Hij had de kans, want hij zat aan de knoppen. Toen deed hij niets. Wie is hier nu inconsequent? Waarom heeft de heer De Rouwe toen niet geregeld wat hij nu alsnog wil regelen om een drogreden?

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wilde dat regelen toen de hsl helaas opnieuw door het ijs zakte. Dat is nog niet zo lang geleden, met de Fyra. De CDA-fractie heeft er alles aan gedaan, via moties, Kameruitspraken en voorstellen, om te komen tot meerdere partijen die een voorstel zouden kunnen doen. Wij hebben daar moties voor ingediend, wij hebben netwerkverkenningen gevraagd en wij hebben de Staatssecretaris gevraagd om verder te kijken dan alleen de NS. Daarop is keer op keer, misschien een beetje dogmatisch, door de Staatssecretaris, maar zeker door de PvdA, die daar volstrekt allergisch voor was, een nee gekomen. Daar hebben wij geen Kamermeerderheid voor gekregen. Wij hebben in die debatten ervoor gepleit om te bekijken of er andere aanbieders met een voorstel kunnen komen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik had het natuurlijk over 2010 en als iemand dat weet, dan is het de heer De Rouwe. Dus als zijn geheugen hem selectief in de steek laat en hij niet verder wil terugkijken dan een jaartje, dan kunnen we niet debatteren. Dan houden we ermee op. Iedereen weet dat het CDA in 2010 aan de knoppen zat en dat het er toen voor gekozen heeft om het te doen zoals het gedaan is. Iedereen weet dat.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over de scherpte van het debat: als de heer Hoogland daarnaar verwijst, dan moet hij dat in eerste instantie doen, want dan weet ik waarop hij doelt. De keuze van het CDA is duidelijk geweest. In 2010 hebben wij gezegd: oké, wij doen het nog één keer, we gaan nog één keer met de NS de deal aan in vertrouwen. We hebben gezien dat we er niet één- maar andermaal achter kwamen, met z'n allen, dat de NS haar afspraken niet kon nakomen. Onze stelling in dit debat of in de media is dus niet dat als het een keer fout gaat, je dan de concessie ter discussie moet stellen. Nee, wij stellen dat als het meerdere keren fout gaat, het mogelijk moet zijn om een concessie af te nemen. Doe niet alsof wij suggereren dat het gebeurt als het één of twee keer fout gaat. Het gaat om een serieuze aanleiding die zich moet herhalen. Vooropgesteld: het ontnemen van een concessie is twee keer slecht nieuws. Er heeft zich dan een aantal problemen voorgedaan en je gaat een nieuwe periode met onzekerheid in. Dat erken ik ook. Daartegenover staat dat je andere partijen een kans geeft om wel de kwaliteit te leveren. In die balans moeten we de discussie zien en zo hebben wij die ook gevoerd. De ACM heeft kritiek op de onduidelijkheid bij het stellen van normen voor de concessienemer en ProRail. Als voorbeeld geeft de ACM dat in de concessie staat dat het efficiënt moet zijn wat ProRail doet. Welke normen

worden daaraan verbonden? Is er een ondergrens? Kan de Staatssecretaris daar wat scherper in zijn?

Dan kom ik bij de samenwerking, de ketenregie, de ketenmobiliteit. Die is onmiskenbaar in onze open samenleving. Meerdere organisaties zijn actief op het terrein van openbaar vervoer. We hebben inderdaad geen monopolist voor alles. Wij hebben heel veel partijen die zich bemoeien met en zich betrokken voelen bij het openbaar vervoer. Wat als iedereen gelijkwaardig is en discussies blijven liggen? Kan er dan ook geforceerd worden? Is dat in deze concessie goed geborgd? Kan er arbitrage zijn? Is er forceringsmacht vanuit deze concessie, mochten er conflicten met andere concessies zijn? Ik noem bewust «arbitrage», want dat kennen wij nog niet heel erg. Kan de Staatssecretaris daarop ingaan? De voorliggende concessie heeft als kernpunt dat de overheid zich er meer mee bemoeit. Daarvoor valt wat te zeggen, maar daar zitten ook valkuilen in. Arbitrage kan een oplossing zijn. Kan de Staatssecretaris daarop reflecteren?

Wat het CDA betreft, moet de onafhankelijke prestatiemeting bij de NS geborgd zijn. Ik hoorde ook de PvdA-fractie daarover. Het positieve is dat we het af en toe eens zijn. Nu controleert de NS voor een groot deel zelf haar prestaties. De heer Hoogland zei al dat er een voornemen is om dat te veranderen. Wat ons betreft is dat voornemen niet aan de orde. De kwaliteitsborging, die onafhankelijke prestatiemeting, moet wat ons betreft onafhankelijk. Wij willen er eventueel ook op doordrukken in een VAO. Je moet de prestaties kunnen vergelijken met andere vervoerders, zodat je objectiever kunt bekijken wat er gebeurt.

Dan kom ik bij een punt waar wij niet zo vaak in directe zin over gesproken hebben, vaak alleen in indirecte zin, en dat is het consumentenrecht voor het spoor. Wij spreken heel vaak over consumentenrecht voor de luchtvaart, maar we hebben niet echt consumentenrecht voor het openbaar vervoer op het spoor. Het CDA daagt de Staatssecretaris uit om dat onderwerp met ons nader te verkennen. Her en der spreken wij er vaak over, op verschillende terreinen. Ik zeg niet dat we het er nooit over hebben, maar we hebben niet één duidelijke wet, één duidelijke plaats waar we de rechten van de reizigers goed borgen. Wil de Staatssecretaris met ons meedenken over de wijze waarop we dat analoog aan de luchtvaart, waarbij we dat heel precies geregeld hebben, kunnen borgen? Zou dat niet op z'n plaats zijn?

Ik vraag ook aandacht voor het goederenvervoer. Hoe zit het met de eenloketgedachte? Daar hebben we al een paar keer een discussie over gehad. In woord zie ik dat heel goed terug in de concessie, waarvoor ook dank, maar komt er één directie? Komt er één punt waar de goederenvervoerders kunnen onderhandelen over de prijs? De organisatie ziet er goed uit, maar hoe zit het met de cultuur erachter? Eén loket heeft ook één gedachte.

Ten slotte vraag ik aandacht voor enkele kleinere punten die niet onbelangrijk zijn voor de gebruikers, te beginnen met de toegang van mindervaliden tot het ov. Dat staat ook in de concessie. Wat zijn de open eindjes? Er zijn de afgelopen jaren regelmatig organisaties hier geweest vanwege de toegankelijkheid van de treinen. Mevrouw Prommenschenkel is een bekende naam. Ik noem haar, omdat haar foundation zo heet. We mogen hier geen namen noemen. De geleidehonden en de mensen die daar helaas gebruik van moeten maken... Wat staat nu nog open en wat is geregeld?

De fracties van CDA, PvdA en SP zijn bezig met een notitie om wandelen en fietsen in Nederland te stimuleren. Kan er nog een tandje bij om ook dat te borgen in de concessie? Zien we nog kans om dat nu te regelen? Onze plannen zijn al gelanceerd. Ziet de Staatssecretaris, analoog aan de titel van onze notitie, kans om er nog een tandje bij te zetten voor de fietser en de wandelaar? Kan ze een aantal dingen vastleggen in de concessie? Kan ze die laten terugkomen in het Nationaal Openbaar

Vervoerberaad (NOVB), het platform van de verschillende vervoersorganisaties, om zo regelmatig aandacht te hebben voor het stimuleren, faciliteren en het promoten ervan?

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Voorzitter. We zijn positief over de stappen die extra genomen zijn op het terrein van sturing in de komende tienjarige concessie. De discussie is: hoe kunnen we ervoor zorgen dat de NS goed aanbod levert op het hoofdrailnet? Daarom is het beter dat we voor een sturingsmodel kiezen en niet meteen kijken naar een andere ordening. Ook is het goed dat er wordt ingezet op betere samenwerking, de samenwerking NS-ProRail, maar ook de samenwerking met de andere partijen, zoals Keyrail, regionale vervoerders en decentrale overheden. We zetten echter nog vraagtekens bij de uitwerking. Gaat de inzet van die sturing wel ver genoeg? Het streven naar scherpere sturing is goed, maar dan kom je bij het boeteregime. Bij het herhaaldelijk niet voldoen aan de afspraken die in de concessie worden neergelegd, gaat de boete omhoog. De NS lacht zich dan rot, want wat heb je aan die boete? De NS houdt wel het alleenrecht op het spoor, kan de tarieven in de spits omhoog gooien en daarnaast is marktwerking op het hoofdrailnet uit het oogpunt van de reiziger onzin. Het is een schijnconstructie. Kan de Staatssecretaris garanderen dat de boetes daadwerkelijk goed zijn voor de reiziger en dat reizigers bij een hogere boete niet slechts worden geconfronteerd met een hogere prijs voor het treinkaartje? Op welke termijn is de Staatssecretaris van plan de marktwerking op het hoofdrailnet naar een hoger plan te tillen? We moeten bekijken hoe we de discussie de komende tien jaar beter kunnen aangaan, zodat we daadwerkelijk kunnen zorgen voor marktwerking. Of we moeten tot de conclusie komen dat marktwerking helemaal niet aan de orde is en dan zouden we er helemaal vanaf moeten. De toezegging van de Staatssecretaris in de brief van 1 september 2014 betreft de wijze waarop we de boete moeten besteden. Is dat de boete die ten goede moet komen aan de reiziger in het kader van de doelstelling in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA)? Die heeft in onze ogen alleen maar te maken met symboolpolitiek, want de NS moet die LTSA-doelen al verwezenlijken. De toezegging betekent dat de NS dat nu met het boetegeld mag gaan doen. Kan de Staatssecretaris uitleggen hoe dat in elkaar zit?

In de begroting wordt ingegaan op programmasturing, transparantie, publieke verantwoording, benchmarks, audits, evaluaties, last onder dwangsom, bestuursdwang en gehele of gedeeltelijke intrekking van concessies. Die instrumenten worden allemaal ingezet. Hoe ga je deze papierstapel aan audits, benchmarks en dergelijke inzetten om ervoor te zorgen dat de klant, de reiziger, er daadwerkelijk iets aan heeft? Krijg je dan een extra zitplaats tijdens de spits als er een goede audit is? Als kinderen met de winter in zicht naar hun oma willen om haar voor haar verjaardag cadeautjes te geven, zitten die dan vervolgens met de benchmark op een andere bench, namelijk de bank van Utrecht Centraal omdat ze de cadeautjes niet bij oma kunnen afleveren? Kortom, de NS zal zich rot lachen, want er gebeurt helemaal niets. Het intrekken van de concessie is natuurlijk helemaal geen alternatief. Dat zou een soort prikkel moeten zijn, maar er is geen alternatieve vervoersorganisatie. Je kunt niet zeggen dat je er een lijn vanaf haalt, want al het materieel zit bij de NS. Het is dus een loos dreigement, tenzij er een plan B ligt. Als je dat daadwerkelijk gaat doen, is er een plan B nodig zodat je daar daadwerkelijk iets mee kunt opschieten. Is er een plan B?

Een ander onderwerp dat ik graag naar voren breng, is transparantie. Transparantie is belangrijk, maar transparantie geldt ook voor de reizigersinformatie. Een onderdeel waar ik graag aandacht voor heb, betreft de open data, de reisinformatiedata, die de NS heeft. De NS heeft daar een mooie app voor, die heel goed is. We hebben daar geen klagen over. Er zijn een heleboel marktpartijen die belangstelling hebben om ook

een app te bouwen en daar iets mee te doen, maar daarvoor zijn de data bij de NS te veel gesloten. Dat vinden we niet ideaal. Het betreft de data zoals in bijlage 1 bij het publicatiedocument Nationale Data Openbaar Vervoer (NDOV). Dat is op zichzelf goed, maar die data worden niet geleverd, ook niet met de zogenaamde API (Application Programming Interface) die de NS aangeeft. Er is veel vraag naar tariefinformatie, stationsplattegronden, voertuigposities en treinstelnummers. Die data moeten openbaar beschikbaar komen, zodat in een ideale reisplanner ook ideale looproutes, overstaptijden en wisselingen van perrons makkelijker aangegeven kunnen worden door andere aanbieders van apps. Verwacht de Staatssecretaris dat de in de ontwerpconcessie genoemde data direct bij het ingaan van de concessie beschikbaar kunnen zijn? Dan kunnen we verder ontwikkelen en creëren we meer open data voor derden en verbeteren we de reizigersinformatie. Zo niet, wat gaat de Staatssecretaris doen om dit te verbeteren? Gaat zij er eventueel een dwangsom op zetten, zoals zij in de brief aankondigt, als mogelijke sanctie voor het niet nakomen van de afspraken?

Tot slot een positief ding. We hebben de brief gezien van afgelopen maandag, 29 september, waarin staat dat de toiletten in de sprinters versneld aangelegd worden. Dat is voor jong, oud en elke 50-plusser van belang. Dat is een positief iets, want daar hebben we in het verleden al vaker aandacht aan gegeven. Dat schijnt nu goed te komen. Het tempo mag altijd omhoog, maar de in de brief aangegeven route is heel fatsoenlijk. We hopen dat het in 2021 allemaal geregeld is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Ook GroenLinks is op hoofdlijnen tevreden met de voorliggende concessie. De luchtballon van de fracties van de VVD, CDA en D66 om in de hoofdconcessie lijnen af te pakken, als oplossing om de prestaties bij de NS te verhogen, is door de collega's in de voorgaande debatjes vrij vakkundig doorgeprikt. Dat neemt niet weg dat ik de onmacht van deze partijen wel begrijp. Het probleem met marktwerking is dat je hoopt dat bedrijven daardoor optimaal gaan functioneren. Zit je bij een near monopolist, dan werkt het niet. In de rapporten staat dat ook. Al in december 2005 zei een werkgroep van ProRail dat de afsplitsing niet werkte. In een ander rapport van de Eerste Kamer – ik zal ze niet allemaal citeren – staat heel duidelijk dat het op het spoor eigenlijk niet werkt. Dan zit je met z'n allen te prakkiseren over de vraag wat dan wel helpt. De Staatssecretaris heeft nu echt elk denkbaar mechanisme georganiseerd, van bonussen tot en met stevige boetes. Wat ik echter veel belangrijker vind, is dat je de prestatie-indicatoren bij ProRail en NS in dezelfde richting zet, zodat die elkaar niet tegenwerken zoals het geval geweest is. Daarvan is het meeste soelaas te verwachten. De Staatssecretaris heeft dat in eerdere debatten ook verteld aan de Kamer. Ik wil daar graag wat meer uitleg over, ook over de mate van stroomlijning. Bij vertragingen in geval van een incident hadden we 30 communicatieknooppunten om te komen tot het tijdelijk aanpassen van een dienstregeling. Hoe zijn deze punten uitgewerkt in de concessie? Heeft de Staatssecretaris daar vertrouwen in? Ik geloof wel dat zij theoretisch voldoende middelen heeft. We hebben echter in de interruptiedebatjes gehoord dat het niets oplost als je een lijn eruit plukt en deze twee jaar later door iemand anders laat exploiteren, dat boetes vestzakbroekzak zijn en dat niets doen ook niet werkt. Ik geloof ook niet in de oplossing van de SP-fractie om terug te gaan naar het verleden. Ik geloof wel in het lager leggen van verantwoordelijkheden, zodat medewerkers meer regel mogelijkheden hebben en die mogelijkheden minder aan de top zitten. De Staatssecretaris kan dat bewerkstelligen door geen tegengestelde prestatie-indicatoren te hanteren. Daar zit de oplossing in. Terug naar het verleden kan niet. We moeten vooruit naar de toekomst.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor de fractie van GroenLinks over allerlei mechanismen die hier te berde worden gebracht. Mevrouw Van Tongeren noemt vooral waar ze geen vertrouwen in heeft. Bij de oplossing van GroenLinks moeten we maar hopen dat het in het bedrijf zelf goed komt. Eigenlijk biedt mevrouw Van Tongeren geen alternatief.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dat is geen samenvatting van mijn woorden. Ik heb gezegd dat de Staatssecretaris in deze concessie diverse mogelijkheden heeft, van het belonen van goed gedrag tot en met – het werd net voorgelezen door mijn collega Klein – allerlei strafmechanismen. Die heeft de Staatssecretaris nu. Over de oplossing van de D66-fractie om er nog een ernstiger straf bij te maken, namelijk het afpakken van een deel van de hoofdrailnetconcessie, zegt GroenLinks dat deze niet helpt. Ik wacht met spanning op het betoog van mevrouw Van Veldhoven, als ze gaat uitleggen hoe het de reiziger wel helpt als je bijvoorbeeld het stuk Groningen-Zwolle afpakt. Ik heb het nog niet gehoord en ik heb het nog niet kunnen bedenken. Wij zijn ervan overtuigd dat het niet helpt. Wat wel helpt, is proberen het bedrijf zo gezond mogelijk te krijgen. Dat doet de Staatssecretaris door te proberen de prestatie-indicatoren voor ProRail en NS dezelfde kant op te zetten. We kennen allemaal het voorbeeld dat het voor ProRail handig is om zo min mogelijk wissels te hebben, want weinig onderhoud. Daarentegen is het voor de NS essentieel dat men, zeker bij calamiteiten, mogelijkheden heeft om treinen op een ander spoor te krijgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik hoor bij mevrouw van Tongeren een onbegrensd geloof in deze concessie. Dat is mooi. Er staan ook veel goede dingen in de concessie en dat draagt allemaal bij. Waarom wil GroenLinks niet als ultieme consequentie effectueren hetgeen al in de wet staat, als dat in het belang van de reiziger zou zijn? Waarom zou je dat niet willen als je al het andere al hebt geprobeerd? Als je eerst hebt ingezet op die indicatoren, als je hebt ingezet op het aanspreken van de NS, als je hebt ingezet op boetes, prikkels et cetera en dat allemaal niet werkt, waarom zou je jezelf dan die wettelijke mogelijkheid ontnemen?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Omdat ik mij geen enkele situatie kan voorstellen waarin de NS daadwerkelijk tot betere prestaties komt als je een deel in de hoofdconcessie afpakt. Ten eerste komt er investeringonzekerheid voor het bedrijf. De NS denkt: we gaan niet zoveel doen aan de lijn Groningen-Zwolle, want die wordt misschien op enig moment afgepakt. De mensen die daar werken, denken: misschien zitten we hier nog, misschien zijn we zo weg. De reizigers denken: als ik makkelijk het hele traject Groningen-Amsterdam met één NS business card kan reizen, dan wil ik nog overwegen om uit mijn auto te komen; maar als er andere vervoerders tussen komen en ik met allerlei verschillende abonnementen zit, dan kom ik mijn auto niet uit. Ik kan me niet voorstellen waarom het beter zou worden op het traject Den Haag-Amsterdam als je elders een stuk afpakt. Misschien hoor ik het straks nog, maar ik heb tot nu toe nog niet gehoord hoe het de NS daadwerkelijk gaat aanzetten tot een betere prestatie. Dat moet je niet doen. Ik zie wel hoe het de NS zal aanzetten tot minder zekerheid, dus tot minder investering, dus tot rekening houden met minder lijnen en dus tot minder mensen die gebruikmaken van de trein, terwijl GroenLinks dat juist een bijzonder nastrevenswaardig doel vindt. Ik wacht de inbreng van D66 af, misschien wordt het dan allemaal helder.

Hulde aan de NS voor het meer inzetten van groene stroom. Ga zo verder! Ik hoor graag van de Staatssecretaris iets meer over de milieuprestatie-indicatoren in de hoofdconcessie. Hoe hangen die samen? Hoe hangen die samen met het energieakkoord? Dat is een belangrijk punt voor mijn fractie. In Nederland is besloten dat de uitstoot van vervoer beperkt moet

worden en dat energieverbruik moet verminderen. Hoe verhoudt dit zich tot deze concessie, die we voor tien jaar vastleggen? Hoe krijgen we met deze concessie meer wegvervoer op het spoor? Hoe krijgen we meer reizigers in de trein? Daaraan gekoppeld zit de vraag over het internationale treinvervoer. Hoe zit het als er een toename komt van internationaal treinvervoer? Als wij in Nederland minder CO₂ willen uitstoten, dan moet het aantal korte vluchten vanaf Schiphol verminderen. Dat betekent dat er een goede aansluiting op Schiphol moet zijn met een goede capaciteit. Hoe staat dat in de concessie?

Ik sluit mij aan bij de opmerkingen over toiletten in treinen. In tegenstelling tot de heer Klein vind ik het wel vreemd dat de NS pas in 2018 wil starten met de inbouw. Als dat van die dixi's in de trein zijn, dan kan ik mij als leek niet voorstellen dat dat niet iets eerder kan. Graag krijg ik daar antwoord op. Chronisch zieken en ouderen kunnen heel moeilijk reizen zonder toiletten en zonder goede toiletvoorzieningen op stations. Op Hollands Spoor zijn ze soms allemaal dicht, kan ik uit ervaring vertellen. Daar wil ik meer aandacht voor. Hetzelfde geldt voor de opmerkingen die gemaakt zijn over mensen met beperkingen.

Er moeten echt scheppen bovenop de toegankelijkheid van reisinformatie. Ik maak mij ook zorgen over de privacy van de gegevens, zowel in het systeem als op het moment dat je incheckt. Je leest in de krant dat mensen het leuk vinden om achter anderen te staan om te zien wat voor soort kaart die persoon heeft en wat die doet. Het is ook uitermate merkwaardig dat een conducteur in de trein kan zien waar ik de laatste week zoal geweest ben met het openbaar vervoer. Om te controleren of ik een kaartje heb, is het van geen enkel belang dat de conducteur kan zien waar ik de rest van de week geweest ben. Het lijkt een klein punt, maar het is wel een issue.

Ik heb een stukje overgeslagen bij mijn duurzaamheidsvragen. Er zijn moties van GroenLinks aangenomen over de oplaadmogelijkheden voor mobiele telefoons, zowel in de trein als op de stations. Het is een beetje lacherig afgedaan met de reactie dat je een telefoon niet zo snel kunt opladen en dat zo'n paal € 45.000 per stuk kost. Er zijn vast oplossingen te bedenken waarbij je op stations telefoons kunt opladen in stopcontacten die iets minder kosten dan € 45.000.

De collega's hebben al iets gezegd over de spitsheffing. Wat doet de Minister van I en M als er files zijn? Dan zegt zij dat er meer asfalt moet komen. Dan kan het niet zo zijn dat als er files in de trein zijn, we dan de treinkaartjes duurder maken. Dan moet er een uitbreiding van het net komen. Ik neem aan dat de Staatssecretaris dat met mij eens is.

In de afgelopen 50 jaar is de trein nauwelijks sneller geworden, zo blijkt uit onderzoek van het Spoorwegmuseum. Het traject Amsterdam-Arnhem is bijvoorbeeld in 50 jaar drie minuten sneller geworden. Dat vinden wij vrij mager. Kan de Staatssecretaris reflecteren op de wijze waarop snellere verbindingen in de concessie zitten? Ziet zij mogelijkheden om daar een schepje bovenop te doen? Als je bekijkt hoeveel asfalt erbij is gekomen en hoeveel sneller de afstand op asfalt afgelegd kan worden in de afgelopen 50 jaar, dan zou de trein daar ook meer aan moeten doen, zeker omdat we proberen mensen van het asfalt in de trein te krijgen.

Fietsparkeren en aansluitende reizen zijn belangrijk voor mijn fractie. Collega's hebben dat ook al gezegd. Je moet kijken naar de reis van deur tot deur. Wij vinden niet dat dat eenzijdig op het bordje van de gemeente geparkeerd kan worden. Er moet een fatsoenlijke rolverdeling zijn. Het Rijk moet daarin blijvend zijn rol pakken. Ik zie aan de voorzitter dat ik aan het einde van mijn inbreng ben gekomen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. De concessies zijn na het overleg in juni verbeterd. Mijn complimenten daarvoor. Ik stel ook vast dat de concessies op veel onderdelen nog niet scherp genoeg zijn. Ik lees nog veel mooie inspanningsverplichtingen die heel ruim interpreteerbaar zijn.

Ik vrees dat dit zal leiden tot nieuwe discussies achteraf. Ik neem als voorbeeld de toiletten. Hoe vaak hebben we erover gesproken? Nu worden ze gerealiseerd. Ik wil voorkomen dat we in de toekomst weer dit soort discussies hebben, zoals over wifi in de trein en over stopcontacten. Waarom regelen we dat niet goed in de concessie, zodat we al deze debatten over voor de reiziger belangrijke, maar toch ook relatief kleine onderwerpen met elkaar kunnen voorkomen? Waarom staat in de concessie niets over de ombouw van infrastructuur en materieel naar kilovolt? Waarom stelt de Staatssecretaris niet expliciet dat een achteruitgang van de frequentie overdag niet is toegestaan? Dat dreigt nu tussen Alkmaar en Haarlem te gebeuren. Waar zijn de concrete afspraken over de verbinding Dordrecht-Breda? Daar dreigt toch ook verslechtering? Ik ga een paar thema's langs waarop de concessie scherper moet. In de eerste plaats is dat de fiets. Ik constateer dat gemeenten nu voor meer dan 50% opdraaien voor de kosten van fietsenstallingen, terwijl hier een integrale verantwoordelijkheid ligt, ook van de NS. De NS betaalt nu slechts 2% mee. Dat moet anders. De afspraken in de concessie hierover zijn te vrijblijvend. Deelt de Staatssecretaris mijn mening dat de zinsnede hierover in artikel 29 van de concessie verduidelijkt moet worden? De ChristenUnie wil in de nieuwe concessie een modern en transparant tariefsysteem. Hierin past geen hsl-toeslag tussen Schiphol en Rotterdam voor een trein die gewoon een intercity wordt en op de rest van het traject geen toeslag kent. Hierin past ook geen compensatie voor NS voor vraaguitval als NS de tarieven verhoogt. Er moeten ook betere abonnementen komen voor scholieren. In de bus krijgen zij 40% korting, ook tijdens de spits. Waarom doet de NS dit niet voor de paar honderd scholieren in de trein? Ik ben benaderd door een trotse vader van drie tienermeiden die alle drie naar de dansacademie in Amsterdam gaan. Zij moeten elke dag 60 kilometer heen- en 60 kilometer terugreizen. Dit zijn zeer getalenteerde meiden, maar de kosten zijn bijna niet op te brengen. Moeten we voor deze scholieren en de middelbare scholieren een regeling treffen?

NS-topman Timo Huges wil dat de ov-chipkaart klantvriendelijker wordt. Prima. Ik wil echter concrete afspraken hierover in de concessie, dus niet alleen over technische betrouwbaarheid, maar ook over de wijze waarop de klant het betaalgemak ervaart. Wanneer wordt het woud aan paaltjes, die reizigers hinderen bij het overstappen, afgeschaft? Hierover wordt al vijf jaar gesproken, als het niet langer is. Het moet binnen twee jaar zijn geregeld, zeker nu Limburg wordt gedecentraliseerd. Ook moeten alle reizigers uiterlijk 1 januari 2017 kunnen reizen op rekening. Nu is dat alleen mogelijk voor de zakelijke klanten. Waarom lees ik in de concessie niet over de uitvoering van de motie over de ov-chipkaart 2.0 van de fracties van de VVD en de ChristenUnie?

We hebben eerder gesproken over de tariefeenheden. Ik hoop dat de Staatssecretaris weet wat ik bedoel. Ze zijn niet logisch en niet transparant. Wat de ChristenUnie betreft wordt in de concessie geëist dat voortaan het tarief wordt gebaseerd op het aantal kilometers volgens de kortste route.

Dan kom ik op de prestaties per lijn. Mooi dat de NS zich aansluit bij de onafhankelijke OV-Klantenbarometer, die de klantoordelen meet. Gaat dit ook per lijn gebeuren? Het is goed dat de Staatssecretaris strenger gaat kijken naar de tien drukste lijnen en de tien slechtst presterende lijnen. Ik neem aan dat dit niet tien jaar lang dezelfde lijnen zijn. Waarom maakt de Staatssecretaris niet alle vervoersprestaties en beheerprestaties per lijn openbaar? Waarom worden er geen bodemwaarden per lijn vastgesteld? Ook zie ik nog allerlei voorbehouden ten aanzien van vertrouwelijkheid van gegevens. De NS en ProRail hebben toch niets te verbergen op dit punt? De ChristenUnie wil alle brondata van alle vervoerders nog dit jaar openbaar, zoals ook staat in de aangenomen motie van mijn hand en

zoals geadviseerd door de commissie-Kuiken. Gaat de Staatssecretaris de concessie op dit punt aanpassen?

Er zijn nog te veel storingen en spoedreparaties. Er lopen verbeterprogramma's, maar is de Staatssecretaris ook bereid om een prestatie-indicator te introduceren die storingen vertaalt naar het aantal uitgevallen treinen? Is zij bereid een plafond te stellen aan de reizigershinder die het gevolg is van geplande werkzaamheden?

Ik ga verder met het grensoverschrijdend treinverkeer. Ook de reiziger naar het buitenland hoort op één te staan. Daarom pleit de ChristenUnie ervoor om het overleg met en adviesrecht van consumentenorganisaties op al het grensoverschrijdende vervoer op te nemen in de concessie. Ook moeten de grensoverschrijdende abonnementen in de concessie geregeld worden. Er moeten ook nieuwe verbindingen komen. De tekst over de intercity Eindhoven-Düsseldorf is te vaag. De ChristenUnie wil een harde afspraak over deze verbinding, vergelijkbaar met de verbinding Heerlen-Aken. Ook bij andere verbindingen is nog te veel sprake van een inspanningsverplichting in plaats van een resultaatsverplichting. Wanneer komt de NS met voorstellen over de bediening van bijvoorbeeld Luik? Waar moeten die plannen aan voldoen? Hoe stuurt de Staatssecretaris daarop? Of krijgt de NS onbeperkt de ruimte?

Dan kom ik op het punt van de reisinformatie. Ook die afspraken kunnen duidelijker. Dat is van belang voor alle reizigers, maar nog extra voor de incidentele reizigers en voor mensen met een beperking. De ChristenUnie mist de afspraken over het automatisch omroepen van stations en bestemmingen in de trein, over een betere herkenbaarheid van treinen, bijvoorbeeld met lijnnummers, en over instapinformatie op aansluitende bussen.

Ik kom op de samenwerking met andere vervoerders. De Staatssecretaris stelt voorwaarden aan de uitbreiding van de samenloop met regionale vervoersconcessies. De ChristenUnie wil dat de reiziger hierin centraal komt te staan. Als meer dan een bepaald percentage van de reizigers per spoor verder reist dan het eindstation van de regionale lijn, dan moet de regionale trein kunnen doorrijden. Nog niet overal in Nederland zijn goede afspraken met andere vervoerders over omreizen bij verstoringen. Is de Staatssecretaris bereid dit concreet te benoemen als verbeterpunt in artikel 57?

De NS gaat veel meer overleggen met reizigersorganisaties en regionale overheden, bijvoorbeeld in het NOVB. Maar wat als dit overleg geen resultaat heeft? De ChristenUnie wil heel graag een escalatiemodel in de concessie, zodat de Staatssecretaris dan beslist. Waarom mogen decentrale overheden slechts over een deel van het vervoersplan adviseren? Wat ons betreft krijgen ze volledig adviesrecht.

Ik ben bijna aan mijn einde. Ook in de aangescherpte concessie ... Ik bedoel aan het einde van mijn tekst, maakt u zich geen zorgen. Dan heb ik nog heel veel energie voor de rest van het debat en de tweede termijn.

De **voorzitter**: En nog vele jaren daarna, mag ik aannemen?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Zeker, dat komt helemaal goed. Ook in de aangescherpte concessie kan de NS nog steeds de opening van nieuwe stations tegenhouden door het niet afgeven van een bedieningsgarantie. De Kamer heeft eerder in moties gevraagd dit veto te schrappen. De Staatssecretaris moet als concessieverlener beslissen over nieuwe stations en de NS hoort dit uit te voeren en heeft hooguit een adviserende rol.

Mijn allerlaatste punt betreft het rijden van 200 km/u. Hierover heeft de Kamer een motie aangenomen van de ChristenUnie en GroenLinks. De Staatssecretaris heeft beloofd hiernaar te kijken in de concessie. De concessie is echter op dat punt niet gewijzigd en dat zou toch bijzonder jammer zijn, want decennialang investeren in het spoor heeft amper

geleid tot rijtijdwinst naar de landsdelen. Daar moeten we met elkaar mee aan de slag.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is net geopperd om de mogelijkheid die al bestaat in de Wet personenvervoer, op een of andere manier een invulling te geven, zodat duidelijk is wanneer er sprake is van wanprestatie. Dat is echter geen doel op zich. Laten we hopen dat er helemaal geen wanprestatie is, want dat lijkt me het allerbeste voor de reiziger. Het lijkt me dat de NS daarnaar zal streven. Dat zal het punt niet zijn. Is mevrouw Dik-Faber bereid om mee te denken over three strikes and you're out? Als de NS dan drie keer achter elkaar onder de bodemwaarde presteert, dan kun je delen van lijnen van de hoofdrailnetconcessie afknippen om die aan te besteden. De Staatssecretaris kent zelf het succes van de Valleilijn.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie denkt altijd graag mee en bij ons staat het denken ook niet stil. Als het het nader preciseren van bestaande wet- en regelgeving betreft, dan wil ik daar zeker naar kijken. Als het de berichten betreft die vandaag in de media stonden en die vandaag ook weer over tafel zijn gegaan, over het bestraffen van de NS door het afpakken van delen van de concessie en het eruit halen van delen van het hoofdrailnet, dan vind ik dat veel te ver gaan. Dat is niet in het belang van de reiziger. Daarom ben ik ook terughoudend. De ChristenUnie zal niet meewerken met het uit de concessie halen van trajecten als Amsterdam-Utrecht en Amsterdam-Groningen. Dat zijn elementen waarbij ik wil wegblijven. Regionale vervoerders kunnen een belangrijke rol vervullen aan de randen van de hoofdrailnetconcessie. De hoofdrailnetconcessie ligt weer voor tien jaar bij NS. Daarover hebben we ook afspraken gemaakt. Daarin moet je ook een betrouwbare overheid zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik vind die uitleg wel juist. Ik kan me ook niet voorstellen dat we de belangrijkste en drukste trajecten er zomaar uit pakken. Dat lijkt me onuitvoerbaar. Je kunt wel kijken naar een ultimatum remedium, want wij hebben ook gezegd dat boetes niet werken. Die werken zelfs averechts. Ze gaan van het ene ministerie naar het andere ministerie. We kunnen elkaar misschien wel vinden wat betreft de uitwerking van een reeds bestaand artikel in geval er onder de maat wordt gepresteerd. Laten we hopen dat dat niet het geval is, maar dan hebben we dat als stok achter de deur.

De **voorzitter**: Het was meer een oproep dan een vraag.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): De ChristenUnie denkt altijd graag mee en bij ons staat het denken niet stil. Ik heb gezegd wat ik wilde zeggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We bespreken vandaag hét contract voor de trein voor de komende 10 jaar. Er zijn in de concessie enkele mooie stappen voorwaarts gemaakt. We hebben het hier over de punten waar we nog niet blij mee zijn, maar het is een enorm pak papier en over het grootste gedeelte van de onderwerpen hoort de Staatssecretaris niets. Dat komt omdat we dat goede stukken vinden en we vinden dat daar goede stappen zijn gezet. Het is belangrijk om dat te constateren. Eén van de voorbeelden die ik zelf heel mooi vind, is de doelstelling van alle vervoerders om 100% groene stroom te gaan gebruiken. Dat zijn zaken waardoor de NS laat zien dat men nadenkt over de toekomst. Dan kom ik op de punten waarop we met elkaar nog graag wat stappen willen zetten. Ik heb het natuurlijk over de boetes. Dat zijn de prikkels waarmee je ervoor wilt zorgen dat binnen het bedrijf de scherpste blijft bestaan om de reiziger het allerbeste te bieden, juist omdat er geen grote

concurrentie is. Dan is er meer nodig dan een reprimande of een euro in de pot als je je afspraken niet nakomt. Het moeten voelbare consequenties zijn om de druk er echt op te houden, want die is er anders niet, omdat er geen concurrenten zijn die de druk op het bedrijf houden. Dat stelt ook de ACM. De ACM zegt ook dat de verplichte afstoting van lijnen een effectieve prikkel kan zijn als er structureel sprake is van ondermaatse prestaties. Daarom vindt D66 dat als de NS een traject structureel niet onder controle krijgt, het in het belang van de reiziger is om aan andere partijen de vraag voor te leggen wat zij zouden kunnen bieden. Dat wil niet zeggen dat ze per se iets beters kunnen bieden, maar we kunnen hun wel de vraag voorleggen. Dan kunnen we in ieder geval wel de keuze maken die in het belang van de reiziger is. Als we stellen dat de reiziger op één, twee en drie staat, dan moeten we niet dogmatisch zijn. Je moet er ook niet licht over denken. Je moet niet denken dat het iets is wat we even doen en waaraan geen complicaties vastzitten. Als je de reiziger echt op één, twee en drie zet, dan houd je die optie open. Het is niet veranderen om het veranderen, maar mogelijk veranderen om de reiziger het beste te bieden. Als de intercity van de NS bijvoorbeeld stations blijft overslaan tussen Roosendaal en Vlissingen, als treinen bij Hoorn Kersenboogerd propvol blijven of als de treinen op de hsl-lijn structureel vertragen, dan kan een andere vervoerder misschien een bod neerleggen en kunnen wij beoordelen of wij er iets mee kunnen. Misschien kunnen wij er niets mee, misschien hebben we het maximale dat er te halen is, maar dan hebben we voor de reiziger wel alles geprobeerd. Het defaitisme van andere partijen dat het echt onmogelijk is dat er iets beters zou zijn dan de NS, deel ik niet, hoeveel waardering ik ook heb voor de NS en het goede werk dat men doet. We moeten een open blik houden. Het is goed dat we jaarlijks de prioriteiten voor het spoor gaan vaststellen. Ik zie wel graag een aanpassing van de volgorde waarin verschillende partijen aan bod komen. Nu gaat de Staatssecretaris eerst in overleg met de NS en ProRail voor het vaststellen van de prioriteiten en dan wordt het als mosterd na de maaltijd aan de Kamer, goederenvervoerders en reizigersorganisaties gepresenteerd. Het zou logisch zijn om de input vooraf mee te nemen. Kan de Staatssecretaris haar conceptprioriteiten-brief aan de Kamer, goederenvervoerders en reizigersorganisaties sturen, zodat wij input kunnen leveren voor het gesprek van de Staatssecretaris met de NS? De Staatssecretaris gaat uiteindelijk het gesprek met de NS aan en koppelt daarna terug aan de Kamer wat er kan en wat er niet kan. Dat lijkt mij de juiste volgorde. Neem de reiziger vooraf mee! Is de Staatssecretaris daartoe bereid?

In de concessie zijn mooie stappen gezet om samenwerking te stimuleren. Dat pakket is echter lastig sluitend te maken, omdat het nu eenmaal een contract is met één van de partijen. Dat plaatst de NS ook wel in een moeilijke positie. Dit vraagt om een sterke regierol en doorzettingsmacht van de Staatssecretaris, en om optreden wanneer structureel niet wordt samengewerkt. Ik zeg expliciet dat de bal niet alleen bij de NS ligt. Samenwerking moet echt van alle partijen komen. Het eindeloze gekissebis over de ov-kaart is een voorbeeld van hoe het niet moet. Is de Staatssecretaris bereid om op te treden? Op welk moment gaat zij daartoe over? Biedt arbitrage mogelijkheden? Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan? Kan ze concreet maken hoe ze bereid is op te treden? We hebben immers geen echte normen. «Samenwerken» is natuurlijk een vaag begrip. Wanneer wordt er goed samengewerkt? Dat hangt er vanaf hoe je het definieert. Het zou mooi zijn wanneer we daar wat meer handen en voeten aan kunnen geven.

Ik kom op de reikwijdte van het hoofdrailnet. Bij het opstellen van de Lange Termijn Spooragenda leefde de vraag of de NS mag meebieden met concessies buiten het hoofdrailnet. Dit mag niet, maar wel bij bussen of trams of als er substantiële samenloop is. Dat is verder echter niet gedefinieerd. Dat is een suboptimaal besluit. Idealiter heb je de regels

goed gedefinieerd, heb je de waarborgen goed gedefinieerd en kan iedereen meedingen. Nu krijgen we een soort hybride situatie waarbij de NS soms wel en soms niet mag meedingen, terwijl het niet duidelijk is wat de rode lijn is. Kan de Staatssecretaris komen met een brief met daarin een pakket maatregelen om te komen tot een transparante en eerlijke markt? Dan kunnen we gestructureerd op al die verschillende onderdelen van de deur-tot-deurreis met elkaar bepalen hoe we de markt zo goed mogelijk kunnen laten functioneren. Alles in het belang van de reiziger. Maak dat punt uit de Lange Termijn Spooragenda conditioneel aan die brief en aan het debat over de deur-tot-deurreis, dat we eens goed zouden moeten voeren!

Ik ben heel erg blij dat er meer gedefinieerde KPI's (kritieke indicatie-indicatoren) komen. Dat was ook de uitdrukkelijke doelstelling van D66. Een KPI moet niet meer een algemeen cijfer zijn over de wijze waarop het door het jaar heen gemiddeld gaat in heel Nederland. Een KPI moet de reiziger inzicht bieden in zijn traject. In het auditrapport wordt aangegeven dat voor enkele indicatoren de definities, instelwaarden en de meetsystemen verder moeten worden ontwikkeld. Op welke termijn gaat de Staatssecretaris dit doen?

Een paar maanden geleden hebben we het gehad over de ov-chip poortjes. Lokaal maatwerk was de wens van de grote meerderheid in de Kamer, maar toch zijn er nog wat zorgen over de wijze waarop dit juridisch is afgedekt. De Staatssecretaris heeft destijds in het algemeen overleg toegezegd dat er lokaal, door de gemeenteraad, ingestemd zou moeten worden met het plaatsen van de poortjes. Heeft de Staatssecretaris invulling gegeven aan deze toezegging? Gebeurt dit nu ook?

Ik ga verder met de treinstellen. De aantrekkelijkheid van de treinreis zit in betrouwbaarheid, snelheid en comfort en dus ook in toegankelijkheid en voorzieningen. Ik ben blij dat er toiletten worden ingebouwd in de sprinters, maar waarom begint de NS pas in 2018? Waarom niet nu al? De NS is bezig om tussen nu en 2020 een grootschalige renovatie van intercity's door te voeren. Dan kunnen de toiletten en stopcontacten toch meteen worden meegenomen? Kan de Staatssecretaris dit proces versnellen?

We praten op een ander moment met elkaar verder over de stations, het punt van de stationsnetverklaring en over het feit dat de ACM conform de concessie vooraf moet toetsen of de prijzen redelijk zijn. Mijn fractie zou dat heel erg nuttig vinden. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Dan heb ik nog een paar korte vragen. Als je je treinreisabonnement vergeten bent, heb je recht op een coulancregeling. Waarom heeft de NS de stap genomen om dat te deformaliseren? Waarom zou je dat recht niet zwart-op-wit houden?

Hoe is de onafhankelijkheid van ProRail geborgd in de beheerconcessie? De middelen van de NS blijven bestemd voor grensoverschrijdend vervoer, ook op het moment dat besloten wordt een grensoverschrijdende verbinding te schrappen. Dat snapte ik niet helemaal. Wat betekent dat? Waarom staan er verschillende teksten over internationale spoorverbindingen? Er is een heldere tekst over de spoorverbinding naar Aken, maar niet over andere lijnen. Graag een reactie van de Staatssecretaris. Last but not least de fiets, een essentieel onderdeel van de treinreis. Toch is de financiering een probleem. Waarom is er wel een inspanningsverplichting, maar geen inzet voor medefinanciering bij fietsstations?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik begin met de actualiteit: veel Nederlanders zijn bang voor een aanslag in het openbaar vervoer. In deze concessie is bijzonder weinig aandacht voor de sociale veiligheid, zeker gezien de huidige tijd. Het is niet voor niets dat mensen bang zijn voor een aanslag, want er is opgeroepen tot aanslagen in het openbaar vervoer. In Frankrijk worden wel maatregelen genomen, bijvoorbeeld door het inzetten van de marechaussee in de treinen of op de stations, net als

op Schiphol. Dat geeft mensen het gevoel dat er in ieder geval iets gedaan wordt. Ons leger heeft niet alleen een taak in Irak, maar ook om in Nederland de veiligheid te garanderen. Ik heb gisteren in Metro een interview met de NS over dit onderwerp gelezen. Dat had een zeer teleurstellende teneur: wij letten altijd op veiligheid en er is niets aan de hand. Er is wel iets aan de hand. Kan de Staatssecretaris de NS wakker schudden en vragen om maatregelen, om mee te denken over het garanderen van veiligheid en om zichtbaar te laten merken dat de veiligheid in de trein serieus genomen wordt? Ik pleit voor het uitvoeren van grenscontroles in internationale treinen, zichtbaar, want dat heeft een afschrikkende, maar ook een preventieve werking. Ik wil dat grote stations zichtbaar bewaakt worden, zodat de reizigers merken dat hun veiligheid serieus wordt genomen. Wat zijn de specifieke instructies van de spoormedewerkers?

De **voorzitter**: Voordat u doorgaat met deze vragen over veiligheid: we hebben het hier over de concessie. Als u de vraag onderdeel wilt maken van de concessie, dan zou ik een poging wagen, maar dat lijkt er niet heel erg op.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag ligt een beetje in het verlengde. Probeert de PVV bij de concessie het Europees verdrag aan te passen door weer grenscontroles uit te voeren in de trein?

De heer **Madlener** (PVV): Ik breng een ernstige situatie onder de aandacht. In de concessie is te weinig aandacht voor sociale veiligheid. Dit is een actualiteit waar ik niet omheen wil. De reiziger heeft recht op bescherming en op een veilig gevoel. Ik heb een reactie van de NS gezien die uiterst teleurstellend was. Ik maak me daar zorgen over. Ik wil dit debat aangrijpen om hier aandacht voor te vragen. Wat moet volgens de Staatssecretaris hieraan gedaan worden in de concessie? Ik vind sociale veiligheid heel belangrijk. Veel mensen die van België naar Nederland reizen, vragen zich af waar de conducteur is. Die is er misschien wel, maar die moet ook door de trein lopen, zichtbaar zijn. Wat moeten reizigers doen wanneer ze iets verdachts zien? Wie moeten ze bellen? Dit soort vragen speelt op dit moment. Daar moet meer aandacht voor komen. Het kabinet moet de NS een helpende hand bieden. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is een terecht punt. Sociale veiligheid in het openbaar vervoer is belangrijk. Ik ga regelmatig mee met de conducteurs. Wat voor concrete maatregelen stelt de heer Madlener voor? Wil hij een cel op elke trein? Wil hij dat de marechaussee verplicht in de concessie wordt opgenomen als onderdeel van patrouilles? Wil hij dat de gaatjes in de kaartjes worden geschoten in plaats van geknipt? Wat wil hij precies? Dat is mij nog niet helder. Ik snap dat sociale veiligheid belangrijk is. Het is ook bekend dat de partij van de heer Madlener daarin veel verder gaat dan de mijne. Dat is niet erg; zo is het. Maar over wat voor concrete dingen heeft hij het? Er zijn al best veel veiligheidsmensen in dienst bij de NS. Er gebeurt dus al behoorlijk wat. De vraag is echter wat er in de concessie moet komen.

De heer **Madlener** (PVV): Ik wil graag weten wat de instructie is van de conducteurs. Hoe moeten reizigers reageren op verdachte situaties? Is er een verhoogde alertheid bij de conducteurs? Zijn er voldoende conducteurs? Is er voldoende spoorwegpolitie? Zijn er grenscontroles in de treinen? Is er controle op de stations, daar waar het kabinet verantwoordelijkheid heeft? Dat zijn allemaal concrete zaken. Ik opperde eerder het idee van een sms-dienst waarmee treinreizigers anoniem kunnen melden als er iets aan de hand is. Dat zijn voorbeelden van de dingen die ik

verwacht, maar waar nu niets van te merken is. Ik vraag daar een reactie op. Ik wil niet lacherig doen over wat er nu aan de hand is, want het is een zeer ernstige situatie. Niet iedereen maakt zich zorgen. De NS maakt zich kennelijk helemaal geen zorgen. Het feit dat een soldaat niet eens meer in uniform in de trein kan, is toch schrikbarend? Dan is er toch iets aan de hand? Dan kun je als NS niet zeggen dat je altijd oplet en dat er geen verhoogde dreiging is. Die is er wel en heel veel mensen maken zich zorgen. Wij moeten een antwoord bieden aan al die mensen die de trein misschien zelfs mijden.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik probeer de huidige situatie in Nederland los te trekken van wat hier nu ter tafel ligt, de concessie, waarin best wel wat maatregelen zitten op het terrein van sociale veiligheid. De heer Madlener wil er echter meer. Ik vind het lastig om duidelijk te krijgen wat hij precies wil, anders dan dat hij het heel erg vindt dat mensen niet meer in uniform in de trein kunnen. Daar is iedereen het mee eens. Is de heer Madlener zelf weleens 's avonds mee geweest met de mannen van veiligheid? Ik raad hem aan om dat te doen, omdat dat een beeld geeft van wat er allemaal gebeurt, van de protocollen die er zijn, van de meldingsmogelijkheden die er zijn en van de veiligheid op het station. Ik weet niet of de heer Madlener dat gedaan heeft, maar dan krijgt hij het beeld dat de inzet best fors is. Het kan altijd beter – dat is waar – maar we moeten de incidenten ook niet uitvergroten alsof het bijna onmogelijk is om met de trein te reizen. Dat gevaar zit erin.

De heer **Madlener** (PVV): Ik breng naar voren dat er ongerustheid is onder veel treinreizigers. Ik begrijp die ongerustheid, maar de heer Hoogland kennelijk niet. Hij zegt: wat maakt u zich nu druk, u wilt te veel. Heel veel mensen maken zich ontzettend druk over de veiligheid, en terecht. Frankrijk neemt wel de maatregelen die ik net voorstelde. Waarom doen wij dat niet? Dat vind ik een terechte vraag. Het is een actueel punt dat enigszins aanhaakt bij het onderwerp waar we het vandaag over hebben, namelijk sociale veiligheid. Als ik in de trein zit, vind ik het heel prettig als ik kan zien dat de veiligheid serieus wordt genomen. Een terrorist kan zo in Frankrijk instappen en met de trein naar Nederland reizen. Hij kan zo over de open grenzen van de heer Hoogland. Ik vind dat niet prettig. Ik verwacht meer, zoals ik dat gelukkig op luchthavens als Schiphol wel zie.

In een eerder debat heb ik het gehad over het sms-systeem. De Staatssecretaris leek daar wel interesse in te hebben. Laten we de reizigers helpen om hun alertheid om te zetten in daden. Dan moet er wel opvolging zijn. Het idee van het sms-systeem was dat reizigers die zich niet prettig voelen of zich in een benarde situatie bevinden, via sms anoniem kunnen melden dat er iets aan de hand is. De conducteur kan dan snel een kijkje gaan nemen.

Ik ga over naar de voorliggende concessie. De PVV ziet liever dat NS en ProRail fuseren tot één dienstverlener die onder de directe verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris zijn ov-diensten aanbiedt. De verzelfstandigde NS en ProRail moeten nu samenwerken en dat is de reden dat we deze uitgebreide contracten hebben voorliggen. Het zijn contracten tussen drie partijen: de overheid, ProRail en de NS. Dat is heel goed voor advocaten en juristen, maar de reiziger wordt er niet beter van. Waarom kiest de Staatssecretaris ervoor om toch door te gaan met deze verzelfstandigde partijen? Waarom gaan we niet terug naar NS en ProRail in één hand, onder directe verantwoordelijkheid van de Minister of Staatssecretaris? Dan hebben wij daar als Kamer ook invloed op.

Voor tien jaar iets afspreken is lastig. Dat zie ik ook aan de reacties van alle collega's. Het is niet ideaal om afspraken te maken over de wijze waarop je tien jaar lang iets gaat doen. Er staan rechten en plichten in deze afspraken, maar ik heb het gevoel dat we meer zeggenschap willen als er

iets misgaat, meer verbeteringen en meer invloed op de dagelijkse gang van zaken. Gaan deze twee grote contracten dat bieden? Ik vraag het me af. Ik vraag het me ook af bij de sancties, want een boete aan jezelf geven is meestal niet zo effectief. De PVV wil zien dat de verantwoordelijken bij de NS ook verantwoordelijk worden voor de prestaties van de NS. De top van de NS, die ingehuurd is om de beste dienstverlening te leveren, moet ook verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor de eigen prestaties. Waarom wordt het bestuur van de NS niet betaald conform de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector? Waarom worden zij in deze concessie niet direct aansprakelijk gesteld voor de resultaten? Dat lijkt mij effectiever dan boetes uitdelen. We kunnen natuurlijk ook lijnen ontnemen, maar daar zijn ook grote bezwaren tegen vanwege het overstappen en het feit dat het rommelig wordt op het spoor. Het heeft ook grote nadelen. De top van de NS, de mensen die zijn ingehuurd om de dienstverlening mogelijk te maken, moet veel meer aangesproken kunnen worden op de prestaties van de NS. Als je het niet goed doet, dan ben je weg, dus geen gouden handdrukken, geen vertrekbonussen en geen afvloeiingsregelingen. Dat moet veel duidelijker in deze concessie komen te staan. De bestuurders zullen dan wel beter hun best doen om er een succes van te maken. De PVV is nooit blij geweest met de ov-chipkaart. Maar goed, hij is er. Wij zien dat het papieren kaartje veel handiger en beter is voor incidentele reizigers. Die chipkaarten zijn veel te duur, ze breken snel en ze zijn niet handig. Je moet € 20 storten, want anders kun je niet eens met de trein mee. Het is voor een heleboel mensen een onding en dat heeft de topman van NS nu ook gezegd. Er zijn nieuwe ontwikkelingen wat betreft betalen met de telefoon. Dat lijkt me prima, maar het papieren kaartje is natuurlijk ook prima. Je kunt gewoon een kaartje kopen en dat kun je laten uitlezen via de code die erop staat. Dat is heel handig en voordelig. De PVV wil het papieren kaartje terug.

Ik kom op de HSL-Zuid. De NS heeft laten zien de hogesnelheidslijn niet te kunnen exploiteren. Dat is een wanprestatie geweest. Ik snap ook niet dat de NS nu beloofd wordt met de HSL-Zuid door die in de concessie onder te brengen. Een hsl exploiteren is een heel andere tak van sport dan een gewone trein rijden. Dat is wel gebleken, want de NS komt nu ook met plannen ... Eigenlijk zegt de NS: we kunnen het niet, 200 km/u rijden, terwijl er wel 7 miljard euro aan infrastructuur ligt. De PVV is ongelukkig daarover en zou veel liever zien dat de HSL-Zuid uit de concessie wordt gehouden.

Volgens mij heb ik nog spreektijd over.

De **voorzitter**: Dat is echt niet zo. U bent al over uw tijd heen, in spreektijd. Dus ik zou het op prijs stellen als u afrondt.

De heer **Madlener** (PVV): Dan ga ik heel snel door het contract heen. De benchmarks willen wij onafhankelijk en openbaar laten uitvoeren, dus niet door de NS zelf.

Toiletten moeten er sneller komen, artikel 33.

Ik kom op de klantvriendelijkheid. Wij willen per traject of per regio een klantenwaardering zien. Alles openbaar graag! De reisinformatie moet beter worden. Het bereik van mobiele telefoons laat te wensen over. Het spitstarief zien wij absoluut niet zitten. We moeten blij zijn dat mensen in de spits nog voor de trein kiezen. Die mensen moet je er niet uit jagen. Hoe is de Staatssecretaris aan de concessieprijs van 80 miljoen gekomen?

De vergadering wordt van 16.25 uur tot 16.55 uur geschorst.

De **voorzitter**: In de eerste termijn van de Staatssecretaris sta ik twee interrupties per fractie toe. Ik streef ernaar om dit debat om 19:00 uur te beëindigen. Let op de discipline in dezen. Dat geldt ook voor de Staatsse-

cretaris en de voorzitter. Aan de mensen op de tribune zal het in ieder geval niet liggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik betracht dezelfde discipline als wij gisteren gezamenlijk tijdens een AO hebben gedaan. Toen was de voorzitter tevreden en ik ga proberen dat weer te halen. Ik begin met de boetes, dan ga ik het hebben over alle zaken die besproken zijn en die geen betrekking hebben op de concessie, dan over sturing en de KPI's, over de samenwerking, over de inhoudelijke punten voor de vervoersconcessie, dan de beheerconcessie en dan heb ik nog een mapje «overig». Ik dank de leden voor de complimenten. Ik kijk daarbij niet alleen naar mezelf. De decentrale overheden, de regionale vervoerders, de goederenvervoerders en de consumentenorganisaties zijn de afgelopen maanden druk geweest met het doorakkeren van en het reageren op de concessies. De Kamer heeft honderden vragen gesteld over de concessies en die hebben we beantwoord. Er is gesproken over vele onderwerpen. Eén ervan betreft de boetes. Ik heb de Kamer gevraagd om input. Ik heb tevens met de decentrale overheden gesproken, met name over het punt van de heer Hoogland: hoe bekijk je de reis van deur tot deur als je hier alleen over de concessie praat voor de vervoerder op het hoofdrailnet? Ik heb veel mensen gesproken en veel reacties gehad. Ik kan niet anders dan blij zijn met de woorden van de Kamer. Ik hoop dat ook de Kamer en alle partijen heel blij zijn dat we dit proces op deze manier doorlopen hebben. We hebben geprobeerd een andere koers te kiezen met de beheer- en vervoerconcessie. Blijkens alle reacties is dat gelukt. We hebben een klein aantal verzoeken niet kunnen inwilligen. De Kamer weet ook welke dat zijn. Dat zijn de discussiepunten. Er blijven altijd wensen over, maar ik ben blij met de wijze waarop het proces is verlopen en met de transparantie waarmee dat is gegaan. Er is een aantal zaken aangepast: de tariefdifferentiatie, de motie over onafhankelijke toetsing bodem- en streefwaarden – de Kamer is daarover recentelijk geïnformeerd en ik kom daar nog op terug – en transparantie van de NS richting decentrale overheden. De positie van het goederenvervoer is verstevigd. Dat is een belangrijke constatering.

Mevrouw Dik-Faber vroeg zich af hoe het kan dat op het traject Groningen-Den Haag de treinen in al die jaren slechts een paar minuten sneller zijn geworden. De heer De Rouwe heeft dat ook weleens gevraagd. Er ligt niet meer spoor. Gelet op wat wij doen met de treinen die er rijden en hoe wij dat optimaliseren, ook met het goederenvervoer en ERTMS, en wat we daaraan nog proberen te verbeteren, is de enige manier om de reis Groningen-Den Haag nog sneller te laten verlopen door Groningen te verplaatsen naar Zwolle, want dan wordt de afstand korter. Veel steden langs het intercitynet vragen om een station. Een station betekent remmen, stoppen en mensen laten in- en uitstappen. Dat werkt vertragend. We hebben een puzzel liggen die we proberen te optimaliseren. De tekst is: eerst beter, dan ook meer. Dat is het programma waaraan we gaan werken. Daarbij kijken we naar de spanning tussen de regio's en naar wat er in de Randstad in de spits moet gebeuren. Al die spanningen adresseren we. Met de prestatie die wij leveren, niet alleen NS en ProRail, maar ook alle andere vervoerders, kan het niet anders dan dat we fricties tegenkomen. In de vervoer- en beheerconcessie proberen we de afspraken met NS en ProRail wederkerig te maken. Daar gaan we het nu over hebben. Ik dank de Kamer voor de complimenten. Ik zal ze ook doorgeven. Morgen heb ik de landelijke ov-tafel. Dan zie ik heel veel partijen. Ik zal met dit compliment aftrappen in die vergadering. We hebben veel gesproken over de boetes. Ik heb aangegeven dat ik graag suggesties hoor. Ik hoorde vandaag dat het een financieel rondje zou zijn en dat er sprake zou zijn van vestzak-broekzak. Ik ben het daar niet mee eens. Er is geen sprake van vestzak-broekzak. De balansen en de resultatenrekeningen van staatsdeelnemingen maken geen onderdeel uit

van de rijksbegroting. De NS wordt door haar aandeelhouder afgerekend op behaalde resultaten en ik reken de NS af op vervoersprestaties. Boetes opgelegd aan ProRail worden afzonderlijk geïnd en toegevoegd aan de algemene investeringsruimte voor het spoor. Zodoende zijn boetes afzonderlijk inzichtelijk en is er geen sprake van vestzak-broekzak, temeer niet omdat we juist hebben vastgelegd dat op het moment dat er sprake is van een boete, dat geld transparant geïnd wordt. Wij zijn met de consumentenorganisaties breed in gesprek over hoe dat geld kan terugkeren naar de reiziger. Natuurlijk kun je het op de rekening van de NS storten en komt alles dan ten goede aan de reiziger, maar we willen dat het geld specifiek geoormerkt wordt. Een van de vragen van de Kamer was hoe ik transparant kan maken dat het ten goede komt aan de reiziger. De heer Bashir heeft die vraag meerdere malen gesteld en tijdens zijn korte uitstapje uit deze commissie hebben zijn plaatsvervaarders dat gedaan. Ik heb ook gesteld dat de boete niet ten koste mag gaan van de reiziger. De boete mag ook niet verdisconteerd worden in het kaartje en wordt ook niet verdisconteerd in het kaartje.

Verder heeft de heer Bashir een interessante toevoeging gedaan. Ik heb kort gekeken naar wat hij opgeschreven heeft. Hij zegt dat hij alleen een beloningssysteem wil hebben. Wij hebben gezocht naar wat we kunnen doen met beloningen. Hoe haal je niet alleen de negatieve prikkel eruit, maar zet je er ook een positieve prikkel in? Bij de midterm review zullen wij bekijken hoe er gepresteerd wordt en als dat goed is, dan zit er 10 miljoen beloning in. Dat is een stevig bedrag. Over de hoogte van bedragen kun je het altijd hebben. Er is dus een breed pakket aan prikkels en handhavingmiddelen. Ik hecht erg aan die combinatie, omdat ik daarmee zo goed mogelijk kan ingrijpen en zo goed mogelijk kan sturen. Ik hoor de kritiek van de Kamer, maar hoe kunnen we het anders doen? Dit is wat er de afgelopen maanden uit gekomen is.

De heer Hoogland sprak over de deur-tot-deurindicatoren. Dat is een heel interessante. Dat punt heb ik hier al eerder geadresseerd. We gaan bekijken hoe we met de decentrale overheden de concessies op elkaar kunnen afstemmen. Ik meen dat het een motie was van D66 over samenwerking en over de vraag hoe je de concessies complementair maakt. Dat is een belangrijk traject. Dan komen we niet alleen bij de concessies aan andere reizigersvervaarders, maar ook bij bussen. We zullen moeten bekijken hoe we tot dat systeem kunnen komen. Dit is de start om te bekijken hoe we daar verder mee gaan. Op deze manier hebben we het vastgelegd.

De heer **Bashir** (SP): De commissie-Kuiken heeft een internationaal onderzoek gedaan naar de verschillende spoorbedrijven. Het blijkt dat de NS tot de top van de wereld behoort, maar als je in het land de naam «NS» laat vallen, dan krijg je andere geluiden te horen. Er is een verschil van inzicht tussen de werkelijkheid en de beleving van de mensen. Dat komt bijvoorbeeld ook door de wijze waarop de politiek de NS in een negatief daglicht stelt. Die boete draagt daaraan bij. Uiteraard is er een beloningssysteem, maar wij stellen voor om het beloningssysteem te versterken en het boetesysteem af te schaffen. Kan de Staatssecretaris daarop reageren?

Staatssecretaris **Mansveld**: De heer Bashir gaat in zijn voorstel van een systeem met alleen maar boetes naar alleen maar beloning. Dat gaat te ver de andere kant op. Het is goed als je laat zien dat je een boete oplegt. Dat heeft ook impact. Het gaat dus niet alleen om het bedrag. Het is belangrijk dat we kunnen laten zien dat we de boete op een zichtbare en tastbare manier teruggeven aan de reiziger. Je kunt elk jaar bekijken hoe het gaat, maar je kunt ook na vijf jaar beschouwen hoe het gaat en wat er veranderd moet worden. Daarvoor is de midterm review. De heer Madlener vraagt waarom we voor een concessie voor tien jaar hebben

gekozen. Vijf jaar is kort en vijftien jaar is lang. We hebben bekeken hoe je het zo maakt dat de aanbesteding investeringstechnisch haalbaar is voor een organisatie, maar dat er na zeven jaar geen luiheid optreedt: die drie jaar zitten we nog wel uit. Daarom hebben we gekozen voor de midterm review en de periode van tien jaar. Het is belangrijk dat we die midterm review erin zetten en dat we een eerder moment erin zetten waarop we de samenwerking evalueren. Daarop kom ik straks terug. Het element van belonen is heel goed, maar als ik het veld rondga, merk ik dat er onvoldoende draagvlak is voor alleen maar belonen. Ik heb geprobeerd de decentrale overheden en de consumentenorganisaties en iedereen erbij te betrekken, omdat we, zoals de heer Hoogland en de heer De Rouwe aangaven, verder moeten gaan. We moeten namelijk naar de deur-tot-deurreis kijken. We moeten voorbij dat station. Ik heb dan een mix nodig om aan te blijven sluiten bij de regio's. Ik ben het helemaal eens met de argumentatie van de heer Bashir, maar ik heb het op een andere manier in de concessie gezet.

De heer **Bashir** (SP): Het is al winst dat de Staatssecretaris het eens is met de argumentatie. Laten we het dan in praktijk brengen. Op het moment dat we weer een boete uitdelen – dat gaat waarschijnlijk gebeuren, want afgelopen jaren zijn er alleen maar boetes uitgedeeld – is er dan nog wel een prikkel bij de NS om de indicatoren te behalen? Als we ons richten op een beloningssysteem waarbij iedere indicator staat voor een beloning, zorg je ervoor dat de NS meer werk ervan maakt en zijn we ook meteen van het imagoprobleem af. Je weet wat de kranten schrijven wanneer er weer een boete wordt opgelegd. Dan zegt iedereen in het land: zie je wel, het is weer de NS; het is een slecht bedrijf. Terwijl de feiten iets anders zeggen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben blij dat de heer Bashir zegt dat hij trots is op de NS en dat hij vindt dat er ook veel goede dingen gebeuren. Ik zag het afgelopen jaar bij de NS en de andere partijen een attitudeverandering, een gedragsverandering en een prestatieverandering. Er worden onderling afspraken gemaakt en problemen worden gezamenlijk opgelost. Ik kom straks terug op de inbouw van de toiletten, maar die zullen niet in 2025, maar al in 2021 gerealiseerd zijn. Weliswaar start de inbouw in 2018, maar dat gebeurt in een relatief razend tempo. Het is goed dat daarnaar gekeken wordt en dat er ook afspraken gemaakt worden. In het NOVB wordt een aantal geschillen beslecht. Aan ons de taak om daarvoor complimenten te geven. Nederlanders hebben echter de neiging om alles wat is binnengehaald als gewoon te beschouwen om vervolgens te bekijken wat het volgende probleem is. We moeten iets meer stilstaan bij het moment waarop het goed gedaan wordt en dan hoop ik dat de balans doorslaat. Ik kom zo nog op de woorden «wanprestatie» en «marktordening», want die werden door de leden bij de discussie betrokken. Ik ga verder met de marktordening in zijn algemeenheid. Ik heb in de Lange Termijn Spooragenda mijn visie op de spoormarkt gegeven. Daarin heb ik ook de uitkomsten van het onderzoek van de Eerste Kamer meegewogen, waarin gepleit wordt voor het scherp benoemen van publieke belangen. Dat heeft mevrouw Van Tongeren ook nadrukkelijk aangegeven. De NS is dé vervoerder op het hoofdrailnet. Dat is de concessie die we verlenen voor tien jaar en daarop ligt ook de focus van de NS. De NS voert de concessie uit. We maken een wederzijdse afspraak en die gaat 1 januari aanstaande in. Daarnaast zijn er regionale spoorlijnen en de regionale overheden besteden die lijnen aan. De Kamer weet dat we niet kiezen voor verdere decentralisatie. In de vervoersconcessie stel ik eisen aan de NS. Met die eisen stuur ik de NS aan om te komen tot een beter product voor de reiziger. Dat is de basis van de vervoersconcessie. Het is een hybride systeem, waarbij markt- en overheidssturing

naast elkaar worden ingezet. De marktsturing draai ik niet terug, maar de sturing wat betreft de concessie laat ik zoals die is. Meerdere partijen hebben gesproken over het intrekken van delen van de concessie. Ik kan er heel kort over zijn. Mevrouw De Boer gaf het correct aan. De maatregel kan nu al uitgevoerd worden, simpelweg omdat die in de wet staat. De wet is algemeen bindend, niet alleen voor de NS, maar voor alle vervoerders.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een bekend antwoord. Het is terecht dat de Staatssecretaris dat memoreert, maar de letter is bekend. Die staat in de Wp2000. Deelt de Staatssecretaris de kritiek van de Kamerleden en de ACM dat het een dode letter is, dat het een letter is die voor de rest niet ingevuld is? Als je het echt meent en het is iets pittigs, iets wat je liever niet wilt, maar het staat er, dan moet je als wetgever ook aangeven wanneer er sprake is van een wanprestatie. Is de Staatssecretaris bereid om daar een nadere invulling aan te geven, zodat je met elkaar concreet kunt spreken wanneer die dode letter levend gemaakt wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is ongelooflijk, maar ik kan meteen door, want ik was precies bij dat punt aangekomen. Ik ga dus door met mijn betoog en dat is dan meteen een antwoord op de vraag van de heer De Rouwe.

Wat is een wanprestatie? Een wanprestatie is geen vlek op de stropdas van de machinist. Maar wat is een wanprestatie dan wel? Een wanprestatie is een gewichtig, juridisch begrip, dat ook juridisch ingevuld moet worden. Ik zeg de Kamer toe dat ik juridisch zal toetsen wat de invulling van het begrip «wanprestatie» is. Ik kom daar voor het krokusreces op terug. Iedereen heeft daar wel een invulling bij, vaak op de momenten dat het niet goed gaat, waardoor er wellicht emotie bij komt kijken. Het is echter een begrip dat juridisch getoetst moet kunnen worden. Een rechter moet dan iets daarvan vinden. Mevrouw De Boer bedoelde dat ook toen ze zei dat ze wilde weten wat een wanprestatie is. Zij had er een aantal voorbeelden bij. Iedereen had er een aantal voorbeelden bij. Dat is de kern van de vraag die de heer De Rouw aansnijdt. Ik kom bij de Kamer terug op de vraag wat «wanprestatie» is. Het is in de wet geregeld en dat heeft geen enkele invloed op de concessie. Ik wil het ook graag in de wet geborgd houden, omdat het wat mij betreft algemeen bindend is. Ik kom daar bij de Kamer op terug zodat de dode letter een omschrijving en een invulling krijgt, die altijd juridisch houdbaar moet zijn. De Kamer heeft een debat gevoerd over de vraag wat wel en wat niet onder wanprestatie valt en dat moet juridisch gewogen worden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat vind ik een goede en belangrijke toezegging. Dat betekent dat je in ieder geval het debat met elkaar aangaat en het moment gebruikt om onduidelijkheden scherp te krijgen. Dat mag je ook van elkaar verwachten als concessieverlener en -ontvanger. De ACM heeft gesproken over het gedeeltelijk intrekken van de concessie, want het geheel intrekken van een concessie is heel erg ingrijpend. Kan de Staatssecretaris kijken naar de mogelijkheden voor een gedeeltelijke intrekking en komen met een reactie daarop?

Staatssecretaris **Mansveld**: In de wet is ook sprake van gehele en gedeeltelijke intrekking. Het hele wetsartikel zal ik juridisch laten toetsen, met inachtneming van dit debat.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ook ik dank de Staatssecretaris voor haar toezegging. Dat gaat voor ons allemaal die letter verduidelijken. Het geeft zekerheid en investeringszekerheid. Dan weten we allemaal waar we aan toe zijn. De bepaling is een kan-bepaling. Bij het nader definiëren van het begrip «wanprestatie» is het logisch om meteen aan te geven welke

kaders je hanteert bij het invullen van die kan-bepaling. Het is geen automatisme, geen als-dansituatie, maar het kan. We moeten dan ook invulling geven aan de randvoorwaarden die we hanteren bij de letter van de wet. Ik hoop dat de Staatssecretaris in haar brief daarop verder wil ingaan.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik laat het juridisch uitzoeken. Ik zal de context van dit debat en de vragen die gesteld zijn, daar zo veel mogelijk in betrekken.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de concessies geen belemmering vormen om stations aan andere partijen over te dragen. De concessie stelt een aantal eisen aan voorzieningen op stations die nodig zijn voor goed vervoer op het hoofdrailnet. De concessie gaat niet over het eigendom van de stations. In de Lange Termijn Spooragenda is wel onderzoek aangekondigd naar de gevolgen van de veranderingen voor de positie van NS. Per brief van 9 juli heb ik de Kamer geïnformeerd. De Kamer kent de conclusies. De Kamer heeft aangegeven dat daar nog vragen over zijn. Ik ga ervan uit dat de Kamer die vragen nog gaat stellen. Mocht op een ander moment een aanpassing van de positie van de NS op stations opportuun of noodzakelijk zijn, dan staat de concessie een aanpassing niet in de weg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): De Minister zegt dat de concessie een eventuele aanpassing van de positie van de NS op de stations niet in de weg staat. Als in de toekomst echter ooit een wijziging plaatsvindt wat betreft de stations – ik ken onze voorkeur daarin – kan dat dan zonder dat de NS gecompenseerd wordt uit hoofde van de concessie? Ik bedoel dat je de stations een andere plek geeft en dat de rechten van de NS op die stations veranderen, zonder dat de taken gelijk allemaal afgepakt worden. Ik zie dat niet gebeuren, maar je moet wel de positie van de stations kunnen veranderen. Dat betekent echter ook iets voor de rechten van de NS op de stationsgebouwen. Die verandering moet los van de concessie kunnen plaatsvinden, zodat de NS geen recht heeft op schadevergoeding uit hoofde van de concessie. Het staat los van de vraag hoe het zit als aandeelhouder.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp niet goed wat er onduidelijk is. De concessie gaat niet over de eigendomspositie van de stations. Mocht er een aanpassing van die eigendomspositie komen, in welke vorm dan ook, opportuun of noodzakelijk, dan staat de concessie die aanpassing niet in de weg. Het woord «compensatie» komt hier niet voorbij en als er al sprake van zou zijn, is het aan een bestuursrechter om dat te bepalen. De concessie staat de aanpassing van de positie van de NS op het station niet in de weg.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Als we in de toekomst iets anders willen met de stationsgebouwen, met de stationsfuncties, dan kan dat volgens de Staatssecretaris. De concessie betreft puur het vervoer op het hoofdrailnet en niet de stationsgebouwen en de activiteiten op de stations. Als we iets anders zouden willen met de stations, nog los van de vraag hoe dat kan en moet, bijvoorbeeld met joint ventures, dan heeft de NS geen recht op schadevergoeding uit hoofde van de concessie. In dat geval moeten we het expliciet regelen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is geen compensatie uit hoofde van de concessie.

De heer **Bashir** (SP): Ik verbaas me erg over de vraag van de VVD-fractie. De Staatssecretaris had er ook bij moeten zeggen dat op het moment dat je de stations onteigent – dat wil de VVD immers – je compensatie aan de

NS moet betalen omdat de stations eigendom zijn van de NS. Kan de Staatssecretaris dat bevestigen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, we hebben hierover een brief gestuurd. Ik weet niet of die al is geagendeerd voor een debat met de Kamer. De discussie over de positie van de NS op stations is voor een deel aan de aandeelhouder. De brief hierover is daarom opgesteld namens de Minister van Financiën en ondergetekende. Op het moment dat wij deze weg ingaan, dit debat ingaan, voel ik me ongemakkelijk, omdat ik deels vanuit de aandeelhoudersrol spreek en omdat er al een brief gestuurd is. Het antwoord op de vraag van de heer Bashir is ja, maar het is ingewikkeld als de discussie over stations gerelateerd wordt aan de concessie. Misschien is mijn beantwoording iets te vrijblijvend.

De **voorzitter**: Dat heeft wellicht te maken met het feit dat er sprake is van een wetsvoorstel in wording.

De heer **Bashir** (SP): Mijn verbazing betreft niet het feit dat er een brief naar de Kamer is gestuurd, maar het feit dat de partijen die meestal voor marktwerking staan, nu opeens pleiten voor het onteigenen van eigendommen, in dit geval het onteigenen van de NS. Blijkbaar mag je staatsbedrijven onteigenen. Wat de SP-fractie betreft doen we dat niet. De stations zitten goed. Daar is niets mis mee. De stations kunnen gewoon bij de NS blijven. Wil de Staatssecretaris als mede-eigenaar van de NS wat meer voor de NS gaan staan?

Staatssecretaris **Mansveld**: De conclusie in de brief is dat de aandeelhouder en ik als concessieverlener geen aanleiding zien om over te gaan tot wijziging van de positie van de stations. Naar aanleiding daarvan heeft mevrouw De Boer in een ander debat zijdelings aangegeven dat ze daar nog vragen over wilde stellen. Ik refereerde daaraan.

De heer Madlener heeft ten aanzien van ordening gevraagd waarom de NS en ProRail niet in één hand komen. Die discussie hebben we zeer uitgebreid gevoerd in de Kamer bij debatten over de Lange Termijn Spooragenda. ProRail zet ik neer als de publieke en onafhankelijke capaciteitsverdelers voor alle vervoerders op het spoor. Samenvoegen is niet goed voor de onafhankelijkheid en zou afleiden van de focus op betere prestaties. Daarbuiten zou het een enorm reorganisatiegedoe geven. ProRail zou dan opgesplitst moeten worden. Wij hebben gezegd dat we de organisaties naast elkaar laten bestaan. We maken twee grote organisaties. We zetten ProRail en NS dicht bij elkaar, omdat we vinden dat er een samenwerkingstoelichting moet komen, waarin staat op welke wijze zij gaan samenwerken. Verder wordt de samenwerking tussen ProRail en Rijkswaterstaat versterkt, daar waar het de uitvoering betreft. Ik noem dat weleens het «timmerwerk» van ProRail. Dat is niet baderend bedoeld. Daar waar wegen en spoor elkaar kruisen, wordt de samenwerking tussen Rijkswaterstaat en ProRail versterkt.

De heer **Madlener** (PVV): We hebben in het verleden gezien dat de twee partijen elkaar met advocaten in de arm bestreden. De Staatssecretaris heeft een rol daarin. De voorgangster van de Staatssecretaris bleef vaak op de achtergrond als er iets misging en er verantwoordelijkheid genomen moest worden. De verantwoordelijkheidsverdeling is nog steeds onduidelijk. Deze leidt niet tot een verbetering van die situatie en is een continuering van een onduidelijke situatie van gedeelde verantwoordelijkheden. Ik ben bang dat we straks in dezelfde situatie komen. Als het niet goed gaat, dan wijst iedereen naar elkaar. De Kamer wijst naar de Staatssecretaris, de Staatssecretaris zegt dat ze ook geen middelen heeft. Wat is de verbetering van de huidige opzet ten opzichte van de opzet van de afgelopen jaren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik word nu ertoe verleid om een deel van het spoordebat opnieuw te voeren. Ik ga de rollen van de concessieverlener en aandeelhouder van ProRail anders invullen wat betreft sturing, dus de aandeelhoudersrol en de subsidieverlenende rol. Ik ga de verschillende rollen verstevigen en steviger inzetten. Ik heb eerder gesproken over een investeringscommissie voor grote investeringen. Die commissie moet ervoor zorgen dat de partijen samen eruit komen. Er is een aantal waarborgen geïntroduceerd om de samenwerking te verbeteren en de weeffouten uit het verleden recht te breien. ProRail en NS hebben hun commitment afgegeven. Ze hebben ook gezamenlijk een medewerker aangenomen om gezamenlijke programma's uit te voeren. Ik zie het besef in beide organisaties ontstaan. Ze willen beide een stap vooruit zetten en die stap vooruit kan alleen gezet worden door schouder aan schouder dezelfde kant op te gaan. Die inzet is ook te zien.

De positie van de NS bij decentrale concessies kwam ook voorbij. Die vraag slaat niet op de vervoer- of beheerconcessie, maar ik ben nu bezig met het mapje met onderwerpen die niet in de concessie zitten. Mevrouw Van Veldhoven vraagt op welke concessies de NS mag meedingen. Mag Abellio wel bieden of mag de NS alleen bieden als de concessieverlener daarom vraagt? De NS moet zich focussen op het hoofdrailnet. Dat heb ik net ook al gezegd. Dat heb ik zo vastgelegd in de Lange Termijn Spooragenda. De NS of één van haar dochters, zoals Abellio, dingt alleen mee bij substantiële samenloop op het hoofdrailnet. Ik heb dat in een recente brief aan de Kamer geschreven. De Minister van Financiën en ik hebben ook vastgelegd wanneer er sprake is van substantiële samenloop. Als de regionale treinen en de treinen van de NS minimaal drie stations gezamenlijk bedienen, is er sprake van samenloop. Van de lijnen waarvan bekend is dat ze de komende jaren op de markt komen, kan de NS meedingen naar de Limburgse concessie en de gecombineerde concessie Zwolle-Enschede / Zwolle-Kampen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Mijn vraag betrof niet zozeer wat er in de concessie staat over de decentrale lijnen. Mijn punt was meer dat we in de Lange Termijn Spooragenda hebben gezet dat de NS in principe niet mag meedingen op decentrale lijnen. Als je het echt hebt over een reis van deur tot deur, dan heb je het bijvoorbeeld ook over busvervoer en tramvervoer. Daarvoor gelden andere afspraken en is er andere ruimte. Misschien is het niet volledig duidelijk, maar ik vroeg de Staatssecretaris om te kijken naar de gehele reis en de wijze waarop we omgaan met de positie van een grote speler als de NS versus de andere spelers. Wat vinden we de gewenste positie in de gehele reis? Het is ook een gek signaal als je met de NS afsprekt dat men enerzijds niet mag meedingen, maar dat men anderzijds wel de trams in de stad mag runnen. Laten we eens kijken naar de consistentie in ons beleid en naar de vraag wat het beste is voor de reiziger. Ik vraag de Staatssecretaris om ons de gelegenheid te bieden om op basis van een brief van haar hand eens naar dat gehele palet te kijken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is interessant. Mevrouw Van Veldhoven heeft eerder gezegd dat als het om enkele lijnen gaat en de NS niet mag meedingen, we straks een probleem hebben omdat er dan geen markt meer is om op mee te dingen. Juist naar aanleiding van die vraag hebben we gedefinieerd wat we wel en niet gaan doen en heeft de NS keuzes gemaakt met haar aandeelhouder. Die informatie hebben we via een brief naar de Kamer gestuurd en nu stelt mevrouw Van Veldhoven in feite een vervolgvraag. Ik denk dat het hiermee duidelijk is. Als we het breed trekken en gaan praten over bussen en de rol van partijen daarbij, dan betreft het niet alleen de NS. De focus van de NS is volkomen helder en transparant. Ik ga niet over bussen. Het regionale vervoer wordt door de decentrale overheden geregeld. Het is hiermee volledig inzichtelijk en

transparant. Als we concessies op het punt van sturing van het hele veld kunnen afstemmen, dan moeten we dat doen. Ik wil echter de verantwoordelijkheden van de decentrale overheden heel goed bewaken. Aan de ene kant vraagt de Kamer mij soms iets wat aan de provincie is of wat ergens anders moet gebeuren. Aan de andere kant zijn er ook momenten waarop de Kamer tegen mij zegt dat ik ergens helemaal niet over ga omdat het decentraal is. Ik begrijp de vraag echter. We zullen met alle concessieverlenende partijen bekijken hoe we dat gaan doen. We hebben echter geprobeerd om de focus van de NS zo transparant en helder mogelijk aan de Kamer duidelijk te maken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Daar ben ik ook heel erg blij mee. Ik ben ook blij dat zowel de Staatssecretaris als de NS het punt heeft opgepakt en dat die brief er ligt. Als je het hebt over de reis van deur tot deur, dan hebben we het over meer. Ik besef – daarin heeft de Staatssecretaris gelijk – dat zij daar niet alleen over gaat. Misschien kan zij dit punt bij de ov-tafels aansnijden bij de decentrale overheden en het naar ons terugkoppelen. Dit punt ligt niet alleen bij de Staatssecretaris. Het gaat ook om de vraag hoe wij zelf omgaan met de discussie daarover. We moeten bekijken of we daarin een consistente lijn hanteren. Ik besef dat de Staatssecretaris hier niet alleen over gaat en ook niet alleen iets kan veranderen, als we dat al zouden willen. De consistentie vind ik echter wel van belang.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat zal ook best wel een proces zijn. Bij de Valleilijn is het woord «onderaannemerschap» gevallen. Ik ben niet helemaal op de hoogte van de wijze waarop het gaat met het busvervoer door heel Nederland heen. Het is wel een interessante gedachte. We hebben het sowieso steeds meer over samenwerken en gelijktrekken en dan komt dit soort onderwerpen ook voorbij. Iedere provincie zegt dat het haar verantwoordelijkheid is. Het komt regelmatig voorbij, maar we praten nu over de Nederlandse Spoorwegen en de vervoerconcessie. Andere concessies waarop de NS meedingt, staan daar los van, maar het is wel helder en transparant. Ik neem het onderwerp mee. Bij de landelijke tafels wordt een heel open en transparant proces gevolgd. Dat vind ik belangrijk. Ik ga ervan uit dat de Kamer ook via die wegen ziet welke discussies er plaatsvinden en welke gesprekken er gevoerd worden. Het is althans de intentie van de tafels om het met elkaar over de goede dingen te hebben. Dit hoort daar ook bij.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom de concessie niets zegt over 3 kV. We hebben het er al eerder over gehad. 3 kV maakt deel uit van het voorstel van de sector genaamd Beter en Meer. De sector werkt dit voorstel uit. Op basis van de uitwerking en in overleg met alle betrokken partijen zal een afweging worden gemaakt. Daarom is het niet opportuun om daar nu al uitspraken over te doen in de concessie.

De heer Bashir heeft gevraagd of de ov-chipkaart geen verouderd systeem is. Hij refereerde daarbij aan uitspraken van de heer Huges van de Nederlandse Spoorwegen. De ov-chipkaart is op dit moment geïmplementeerd. Verouderd is het systeem zeker niet. We praten over verbetering in het NOVB, want het betreft alle vervoerders. Het hoort daarom ook niet in de concessie. Gelukkig kan ik over twee weken uren met de Kamer hierover van gedachten wisselen, want dan hebben we het algemeen overleg over de ov-chipkaart.

De heer Madlener zei dat het papieren kaartje terug moet. We zijn een lange weg gegaan en hebben 9 juli jl. het kaartje afgeschaft. Over die afschaffing hebben we over twee weken het debat. Ik zou het heel prettig vinden als we dat debat in de context van de ov-chipkaart breed kunnen voeren.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar het reizen op rekening. Ze had het ook over het «paaltjeswoud»; dat vind ik wel een aardig scrabble-

woord. De discussies over producten en tarieven vinden plaats in het NOVB. Ik ben blij dat we hebben kunnen laten zien dat het NOVB bij machte is geweest om een aantal problemen op te lossen. Als we dit niet gezamenlijk oplossen, dan is het wel mogelijk om bij de NS op rekening te reizen, maar niet bij de overige vervoerders. De NS is vanuit de concessie verplicht om een NOVB-besluit uit te voeren.

Mevrouw Van Tongeren had het over de privacy bij het in- en uitchecken. Zij zei dat anderen kunnen meekijken. Ik denk dat ook altijd bij de Albert Heijn. Wat zien mensen als je ergens wat intoetst of ergens wat langs haalt? Het blijft even in beeld staan. Mevrouw Van Tongeren had het ook over wat de conducteur kan zien. Hier geldt ook dat de NS de afspraken uit het NOVB moet uitvoeren. Het is een zaak van alle vervoerders. Daarom wil ik dit agenderen in het NOVB. Er zijn namelijk ook paaltjes van andere vervoerders. Ik zal voor het algemeen overleg over de ov-chipkaart op 16 oktober dit onderwerp even checken. Toevallig heb ik morgen – ik zei het al eerder – de landelijke ov-spoortafel en dan zie je nog eens iemand. Ik check dan hoe hiernaar gekeken wordt en welke problemen worden ervaren bij de organisaties. Ik zal ervoor zorgen dat ik een mapje met gemaakte afspraken heb en dan kom ik er, als de Kamer dat goedvindt, in het algemeen overleg over de ov-chipkaart op terug.

De **voorzitter**: Ik zie instemmende gebaren; daar kunt u dus op rekenen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw Van Veldhoven en ik hebben elkaar ver van Nederland gesproken over de coulanceregeling. We waren een paar duizend kilometer van huis. Waarom is de coulanceregeling niet in de concessie opgenomen? Het is belangrijk dat de reiziger dezelfde regeling heeft bij verschillende vervoerders en daarom heb ik deze vraag bij het NOVB neergelegd en niet in de concessie gezet. Ik heb de Kamer eerder aangegeven dat er een aantal weeffouten in de huidige concessie zit. Ik kom straks bijvoorbeeld op de scholierenkorting bij de NS. We hebben in de concessie een aantal dingen vastgelegd die te gedetailleerd waren. Daarvan kun je je afvragen of die tien jaar houdbaar zijn. Juist bij de voorliggende concessie hebben we een andere koers gekozen en proberen we ruimer te sturen. Dingen die in consult met alle vervoerders of decentrale overheden geregeld moeten worden, willen we niet in de concessie timmeren, omdat het dan maar de vraag is of je volledig bent. Het antwoord is nee, want we gaan op weg voor tien jaar. Daarom staat ook de midterm review in de concessie, zodat we na vijf jaar kunnen bekijken of we het goed doen. Een aantal dingen staat niet in de concessie, maar dat betekent niet dat die dingen daarmee niet bindend zijn, of kunnen vervliegen of «vertreinen».

De **voorzitter**: Of ontsporen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Vervliegen vind ik iets anders dan ontsporen.

De **voorzitter**: Uit de rails lopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: U moet eens weten hoeveel spreekwoorden er zijn die aan het spoor lateren. Dat merk ik pas op verjaardagen. Mevrouw Dik-Faber vindt dat alle scholieren korting moeten krijgen bij de NS. Zij vraagt hoe ik hier tegenover sta. Ik begrijp de wens. Regionale overheden hebben in hun concessie veelal een scholierenkorting voor bus, tram en metro. Deze kan per regio verschillen. Ik heb de Kamer eerder gezegd dat ik het tarieven- en productenhuis in het NOVB wil bekijken. Dan bekijken we ook specifiek de producten voor scholieren. Hierbij wordt bekeken of het scholierenproduct zich alleen op bus, tram en metro moet richten of ook op het spoor. We moeten kijken naar de feiten en de alternatieven. Het proces in het NOVB moet begin 2015 tot een

besluit leiden. Ik wil daar niet op vooruitlopen. Als in het NOVB afspraken worden gemaakt, dan is de NS gehouden die afspraken uit te voeren. Die afspraken worden geborgd in het NOVB-traject, niet in de concessie. Dit waren de onderwerpen die niet inhoudelijk in de concessie staan.

Ik kom bij het mapje «sturing en KPI's». De NS levert zelf informatie om de prestaties inzichtelijk te maken. Dit moet door een onafhankelijke partij worden gedaan. Het streven is om in 2016 de meting van de klantordelen onafhankelijk te laten plaatsvinden. De heer Hoogland, mevrouw De Boer en de heer De Rouwe vroegen waarom dit geen vereiste is. Ik maak onderscheid tussen het meten van de procesindicatoren, zoals punctualiteit of vervoerscapaciteit, en de klantordelen. Wat de procesindicatoren betreft, maakt de verwevenheid van het operationele en het logistieke proces met het produceren en meten van data dat de NS deze meting zelf uitvoert. Overigens voert ProRail de meting van punctualiteit uit. Om de onafhankelijkheid van deze metingen te borgen, verplicht ik de NS haar meetsysteem op een dusdanige wijze in te richten dat het een betrouwbaar beeld geeft van de prestaties van de NS. De jaarlijkse verantwoording van de NS dient dan ook een verklaring te bevatten van een onafhankelijke instelling. Ik zal een periodieke audit laten uitvoeren naar de prestatiemetingen. De klantordelen zijn een ander verhaal. In de vervoerconcessie is vastgelegd dat de NS zal meewerken aan de aansluiting bij de OV-Klantenbarometer. Dit maakt de vergelijking tussen klanttevredenheid van vervoerders mogelijk. Dat vind ik belangrijk, want de reiziger reist met meer vervoerders dan de NS. Uiteindelijk kom ik weer bij de deur-tot-deurreis. De heer De Rouwe gaf dat ook al aan. Die moeten we borgen en dat vergt nog wel een stap. Daarnaast is het streven dat de klantordelen vanaf 2016 onafhankelijk worden. Ik ga dat voorbereiden. Ik breng de mogelijkheden en de kosten in beeld en dat vergt een aantal keuzes. Ik geef de Kamer een kijkje achter de schermen: 2016 was niet de eerste datum die voorbijkwam, want die lag een stukje verder. Daarvan heb ik gezegd dat dat niet kan gebeuren. Als wij binnen een jaar, tussen nu en de herfst van 2015, alle voorbereidingen hebben gedaan en alle mogelijkheden goed in beeld hebben, dan moeten de klantordelen in 2016 onafhankelijk worden gemeten. Dat lijkt ver weg, maar 1 januari 2016 is over vijftien maanden. Dat is dus geen twee jaar. Er zit iets meer spanning op, die ik er bewust op heb gezet. Ik informeer de Kamer hierover, net als over de keuzes, en neem haar mee in de overwegingen hieromtrent, want ik weet dat de Kamer dat belangrijk vindt.

Mevrouw Dik-Faber heeft vragen gesteld over transparantie. De NS zal zich aansluiten bij de OV-Klantenbarometer die nu wordt uitgevoerd en die ziet op het concessiegebied van de NS en de lijnen daarin.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom er zo veel voorbehouden zijn wat betreft vertrouwelijkheid van gegevens. Het is best bijzonder dat zij dit constateert, want voor mij is het tegendeel aan de orde. We hebben de concessie na consultatie gewijzigd op dit punt. Decentrale overheden krijgen alle informatie die zij nodig hebben voor beleidsontwikkeling. Indien er sprake is van beleidsvertrouwelijkheid worden er afspraken gemaakt over de wijze waarop die vertrouwelijkheid in acht genomen moet worden.

Verder heeft mevrouw Dik-Faber over de transparantie gevraagd waarom ik niet alle vervoer- en beheerprestaties per lijn openbaar maak. Op dit moment werkt de NS een plan uit om prestaties gedifferentieerd in beeld te brengen. Vanaf 2015 wordt de informatie over prestaties, in prestatie-indicatoren, openbaar via een website. Dat zijn goede ontwikkelingen. Bij de luchtvaart is de informatie over vluchten transparant. Dat is ook hier belangrijk.

De heer Klein en mevrouw Dik-Faber hebben gevraagd naar de data die nog dit jaar beschikbaar komen. In de motie van mevrouw Dik-Faber wordt verzocht om brondata van prestaties, reisinformatie en tarieven online beschikbaar te maken. Het realtime ter beschikking stellen van

brondata voor reisinformatie is als verplichting in de concessie opgenomen. Dat is in overeenstemming met de afspraken die gemaakt zijn in de NDOV, de Nationale Data Openbaar Vervoer. Deze afspraken gelden voor alle vervoerders. In dit kader wordt ook een tarievenstandaard ontwikkeld, waarmee tariefinformatie beschikbaar komt voor reisplanners. Ik heb in het VAO aangegeven dat ik voor transparantie ben, maar dat ik niet zonder meer voor open data ben. Daar moeten we over nadenken. We moeten die stappen in één keer goed zetten om vragen over privacy te voorkomen. Mevrouw Van Tongeren merkte dat terecht op. Ik ben er niet tegen, maar er ook niet zonder meer voor. We moeten kritisch zijn. Mevrouw Dik-Faber wil daar veel sneller in gaan dan ik. Zij vindt mij op haar weg, maar ik loop een stukje achter haar. Bij de gegevens die via de NDOV-afspraken beschikbaar komen, is sprake van een licentie met afspraken over continuïteit en leveringszekerheid. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de termijn van de ontwikkeling van nieuwe KPI's. Ik mik op het vervoerplan 2016. Dan moeten in beginsel alle nieuwe KPI's uitontwikkeld zijn en gerepresenteerd worden. Soms is dat een uitdaging. Er zijn namelijk meerdere partijen nodig om tot een effectieve KPI te komen. We zijn op weg en zullen deze weg met verve lopen.

Mevrouw De Boer vroeg waarom de prestatie-indicator «kwaliteiten aansluitingen» op «p.m.» staat en wat die prestatie-indicator inhoudt. Deze prestatie-indicator is nieuw en is gericht op het verbeteren van de deur-tot-deurreis. Deze geeft het percentage geslaagde overstappen op treinen van andere vervoerders weer. Dat vindt de Kamer heel belangrijk en ik weet ook waarom. Dat wil zeggen dat de trein van NS daadwerkelijk gereden heeft en dusdanig op tijd was dat de aansluiting gehaald kon worden, rekening houdend met de benodigde overstaptijd en de in de reisplanner vermelde tijd van de vertrekkende trein. Deze indicator vergt samenwerking en goede afspraken met andere vervoerders. De prestatie-indicator zal volgend jaar worden vormgegeven in samenspraak met de andere vervoerders. Daarom zijn er nog geen bodem- en streefwaarden in de concessie opgenomen.

Mevrouw De Boer vroeg of ik een aantal KPI's kan toevoegen: groei buiten de spits, reizigers met functiebeperking en aansluiting op andere vervoerders. Over die laatste KPI heb ik de Kamer net geïnformeerd. Conform de LTSA hanteer ik een beperkte en gerichte set KPI's. Ik stuur op een andere wijze op functiebeperking, eisen aan materieel en assistentieverlening. We hebben gezegd dat we het aantal KPI's beperkt moeten houden. Veel partijen hebben mij gevraagd om er geen kerstboom van te maken. Ze vroegen mij of ik op hoofdlijnen kan sturen. Ik begrijp de behoefte, maar op de KPI «reizigers met een functiebeperking» wordt anders gestuurd. Die reizigers zijn echter niet uit beeld. De aansluiting op de andere vervoerders wordt ook geregeld.

Waarom is er geen KPI voor groei? Dat is conform de Lange Termijn Spooragenda. De NS rijdt de concessie op eigen rekening en risico. Deze verantwoordelijkheid vormt een afdoende prikkel voor de NS om te streven naar reizigersgroei.

Mevrouw De Boer en mevrouw Van Tongeren vroegen naar de gelijkgerichtheid van de NS en ProRail in de KPI's. Voor reizigerspunctualiteit heb ik een algemene KPI en een focus op aandachtslijnen. Hiermee maak ik de NS en ProRail gezamenlijk verantwoordelijk. Als het misgaat, dan staan ze gezamenlijk aan de lat. Dat moet de prikkel zijn tot samenwerking. Als de een het niet goed doet, krijgt de ander ook de straf en andersom. Hoe ga je op weg en wat gebeurt er daadwerkelijk? Dat moeten we toetsen in de midterm review. Het is niet: de concessie is klaar en dan is het going concern. Nee, het is de vraag of we alle wensen op het terrein van het tot stand brengen van andere sturing en op het terrein van de reiziger op één, twee en drie ook daadwerkelijk terugzien. Daarom is het belangrijk om hiernaar te blijven kijken. Daarom is het belangrijk dat we jaarlijks de

vervoerplannen bespreken en dat we een beleidsprioriteitenbrief hebben. Ik hoor in circuits binnen het openbaar vervoer dat het vervoerplan van 80 pagina's een jaarlijks verplicht nummer is. Daar wil ik van af. Ik wil een beleidsprioriteitenbrief waarin ik vanuit mijn rol als bestuurder aangeef wat de beleidsprioriteiten op hoofdlijnen zijn. Dat is een lijst van niet meer dan twee of drie onderwerpen. Het vormt een indicatie van de punten waaraan vervoerders aandacht moeten besteden in het komende jaar. De Kamer krijgt de beleidsprioriteitenbrief samen met het vervoerplan aangeboden. De Kamer kan op dat moment zien of de beleidsprioriteiten verwerkt worden. Ik begrijp de wens van mevrouw Van Veldhoven om de beleidsprioriteitenbrief eerder te hebben, maar ik ben daar geen voorstander van. De beleidsprioriteiten voor de vervoerplannen wil ik als bestuurder aangeven aan de organisaties. Dat zijn twee of drie zaken op hoofdlijnen waaraan aandacht besteed moet worden. Ik wil dan ook zien dat die zaken in de vervoerplannen komen en dat het transparant is voor de Kamer en de reizigersorganisaties op welke wijze NS en ProRail daar invulling aan geven. Dit zegt niet dat andere zaken, los van de beleidsprioriteitenbrief op hoofdlijnen, niet door de organisaties worden opgepakt. Het vervoerplan is niet alleen een uitwerking van de beleidsprioriteiten. Het vervoerplan van de NS of het beheerplan van ProRail is een uitwerking van de wijze waarop men dat jaar gaat werken. Daarin moet de breedte van de maatschappelijke, politieke discussie terugkomen. Ik moet voortgang zien in het gedrag van ProRail en de NS in het uitvoeren van de concessie met alles wat zich in zo'n jaar beweegt. Dat kan aangegeven worden middels moties of door consumentenorganisaties of spoortafels. Alles kan input zijn voor het vervoerplan.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik hoop dat de Staatssecretaris aan het einde van het blokje over prestaties is gekomen, want dan kan ik mijn vraag stellen. Er werden een paar dingen gezegd. De Staatssecretaris kan zich niet voorstellen dat ik de vinger legde bij de vertrouwelijkheid van gegevens, maar er zit echt een artikel in de concessie waarin gesproken wordt over vertrouwelijke informatie waarbij het aan de NS is om te bepalen of iets vertrouwelijk is. De Staatssecretaris geeft aan dat de decentrale overheden over alle informatie kunnen beschikken, maar dat zijn niet de reizigersorganisaties. Ook dat vind ik belangrijk. De Staatssecretaris gaf aan dat de brondata openbaar worden en ook nog realtime, zoals we in onze aangenomen motie hebben gevraagd. Dat staat niet in de concessie. Kan de Staatssecretaris op dat punt een aanpassing van de concessie toezeggen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Als mevrouw Dik-Faber mij de naam van het artikel geeft, dan kom ik daar in de tweede termijn op terug.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voor dat laatste punt zal ik een artikel duiden. Op de eerste twee punten, de prestaties per lijn en de vertrouwelijkheid van de gegevens, ben ik nog niet helemaal tevreden met het antwoord van de Staatssecretaris. Er is wel degelijk op veel punten sprake van vertrouwelijkheid, bijvoorbeeld in artikel 11 lid 3. Niet alleen decentrale overheden, maar ook de reizigersorganisaties moeten over deze data kunnen beschikken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom daar in tweede termijn op terug, zodat ik de letter goed kan meenemen en er gelijk goed op kan reageren.

De **voorzitter**: Het is afhankelijk van de verdere beantwoording. Ik deel echter nu alvast mee dat de tweede termijn niet erg uitbundig wordt. Sterker nog, deze wordt zeer dun.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Om binnen de tijd te blijven, is het misschien beter als we onze vragen nu stellen.

De **voorzitter**: Als we op die manier een tweede termijn kunnen voorkomen, dan vind ik dat niet eens bezwaarlijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik heb een vraag over de prestatie-indicatoren. De Staatssecretaris was al bezig met een ander onderwerp, maar ik wilde haar niet onderbreken. Het aantal reizigers buiten de spits is in andere concessies en in andere landen wel een prestatie-indicator. Kunnen we dat opnemen als informatie-indicator? Ik snap dat de Staatssecretaris niet te veel prestatie-indicatoren wil, maar ik zie het ook niet in het lijstje met informatie-indicatoren. Het zou heel goed zijn als het daartussen zat, want dan heb je inzicht in de wijze waarop het met het ov gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kijk straks naar de lijstjes. Ik kom daar in de tweede termijn op terug.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de prestatie-indicator die het aantal storingen vertaalt naar het aantal uitgevallen treinen en het plafond aan reizigershinder als gevolg van geplande werkzaamheden. In de beheerconcessie zijn diverse prestatie-indicatoren opgenomen: het aantal verstoringen en klanthinder als gevolg van storingen door infrastructuurproblemen. Hier zitten plafonds en bodem- en streefwaarden aan gekoppeld. Er zijn ook diverse informatie-indicatoren op het terrein van storingen en uitval van treinen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar bodemwaarden per lijn en de focus op knelpunten. Eerder heb ik gezegd dat een gemiddeld goede prestatie niet voldoende is voor de reiziger. Daarom bevat de concessie naast landelijk gemiddelde prestatie-indicatoren een aantal specifieke prestatie-indicatoren om beter te kunnen sturen op afwijkingen van het gemiddelde. De Kamer heeft eerder opgemerkt dat het gemiddelde wel aardig is, maar dat er lijnen bij zijn die heel slecht zijn. Ik richt mij op essentiële prestaties voor de reiziger, namelijk punctualiteit en de vervoercapaciteit in de spits. Voor de NS is op het terrein van de vervoercapaciteit in de spits een prestatie-indicator geïntroduceerd voor de top tien slechtst presterende trajecten. Voor zowel de NS als ProRail worden de tien slechtst presterende lijnen op het terrein van punctualiteit geselecteerd. Overigens heb ik breder met NS en ProRail de afspraak gemaakt dat relevante prestaties gedifferentieerd in beeld worden gebracht.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd of de zitplaatsgarantie duidelijker kan worden geformuleerd. Comfort in de trein heeft mijn volle aandacht, evenals die van de NS. Overvolle treinen moeten tot het verleden gaan behoren. De NS is daar heel druk mee bezig. Ook de Kamer zelf heeft de heer Huges daarover gehoord. Daarvoor zitten verschillende instrumenten in de concessie, waaronder het programma Vervoerscapaciteit en de prestatie-indicatoren «vervoerscapaciteit in de spits», «vervoerscapaciteit in de spits op de hsl» en «de slechtste tien trajecten qua vervoerscapaciteit in de spits». Daarmee stuur ik. Ik ben het ermee eens dat deze prestatie-indicatoren beter kunnen. Er wordt ook gewerkt aan een indicator die beter aansluit op de beleving van de reiziger. Die indicator wordt gebaseerd op data van de ov-chipkaart, zodat met een hogere betrouwbaarheid kan worden bepaald welke reizen er gemaakt worden en wat de daadwerkelijke bezetting van de trein is. De kans op een zitplaats is een element hierin, maar echt een zitplaatsgarantie geven gaat te ver. Dit was het blokje «sturing en KPI's».

Ik kom bij het blokje «samenwerking». Mevrouw De Boer en de heer De Rouwe vroegen waarom de verantwoordelijkheid voor het opstellen van het samenwerkingsprotocol bij NS en ProRail ligt en niet ook bij andere vervoerders. Met de concessies kan ik alleen zaken regelen richting de NS

en ProRail. Andere vervoerders kan ik geen verplichtingen opleggen via deze concessies. Natuurlijk moeten andere vervoerders betrokken zijn bij het opstellen van het samenwerkingsprotocol. Dat gaat niet anders. De regionale vervoerders hebben ook voorgesteld om tot een dergelijk protocol te komen. Dit wordt samen met de letter of intent aan de ov-spoortafel besproken. Wil ik samenwerking tussen alle vervoerders beter regelen, dan kan ik dat niet via deze concessies. Ik moet daar een andere vorm voor vinden, zodat ook de andere vervoerders aan tafel zitten. Dat is inmiddels geregeld. Ik zit zelf bij de NOVB-vergaderingen. Ik vind het erg aangenaam om te zien hoe daar wordt samengewerkt. Er is altijd een wat moeilijke start bij een nieuw overleg, maar het samenwerkingsprotocol wordt opgesteld buiten de concessies om en met de andere vervoerders. Dat komt naar de Kamer toe.

De heer De Rouwe en mevrouw Van Veldhoven hebben een aantal keren het woord «arbitrage» genoemd. Is arbitrage mogelijk wanneer twee concessiehouders een conflict hebben? Ja, want arbitrage is een vorm van alternatieve rechtspraak op grond van een overeenkomst. Het is een goed idee dat vervoerders zo'n overeenkomst sluiten. Dat kan onderdeel zijn van een samenwerkingsprotocol. Als daarin arbitrage bij conflicten wordt opgenomen, dan is dat een uitstekende mogelijkheid. Iedereen heeft dit gehoord, dus dat kan ook weleens een onderdeel worden. Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd waarom ik geen overleg- en adviesrecht van consumentenorganisaties opneem dat ziet op grensoverschrijdend vervoer. De keuze om alleen voor binnenlands vervoer te gaan, is een direct gevolg van een gerechtelijke uitspraak van 2012 van het College van Beroep voor het bedrijfsleven. Dit college heeft de uitspraak vastgesteld dat het overleg- en adviesrecht voor consumentenorganisaties zoals vastgelegd in de Wp 2000 niet ziet op grensoverschrijdend vervoer.

De voorzitter: Ik kijk even naar het aantal mapjes dat er nog ligt en de tijd. Ik wil om 19.00 uur afronden. Ik denk dat dat wel kan, maar dan moeten we wel de discipline opbrengen.

Staatssecretaris Mansveld: Ik doe mijn uiterste best.

Een aantal leden heeft het gehad over fietsparkeren. Fietsen is een belangrijke schakel in de reis van deur tot deur. Onderdeel hiervan is dat reizigers hun fiets kunnen parkeren bij het station. De NS en ProRail betalen vanuit het actieplan Fietsparkeren mee aan het realiseren van voldoende stallingen. Mevrouw Van Tongeren, mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Veldhoven hebben hiernaar gevraagd. In 2011 heeft mijn voorganger aangegeven dat het de intentie is om de verantwoordelijkheid voor het fietsparkeren bij de decentrale overheden neer te leggen.

Fietsparkeren is namelijk onderdeel van het regionale mobiliteits- en ruimtelijkeordeningsbeleid. Hetzelfde geldt voor parkeergarages voor auto's. Een en ander vergt lokaal maatwerk. Eerder heb ik de Kamer laten weten dat in 2015 een evaluatie van het actieplan gepland staat. Dan wordt bezien of de inzet van alle partijen efficiënter en effectiever kan. Dat is ook de rolverdeling waarover de heer Hoogland het had. Vooruitlopend op deze evaluatie ben ik al met partijen bezig om een nieuwe aanpak vorm te geven en concrete stappen te zetten. Daarbij zit ook de VNG aan tafel. Er wordt door iedereen geïnvesteerd en we moeten bekijken hoe dat tot meer resultaat en betere oplossingen kan leiden. Alle partijen zijn bereid daaraan een bijdrage te leveren.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of ik in de concessies iets kan regelen voor het wandelen en fietsen.

De heer Hoogland (PvdA): De Staatssecretaris zegt dat er afspraken gemaakt moeten worden over het fietsparkeren. Vrijblijvender kan bijna niet. Dat is het ingewikkelde. Ik begrijp dat je het niet bij één partij wilt

neerleggen, omdat de andere partijen dan achteroverleunen. Maar over wat voor afspraken gaat het, op welke manier en op welke termijn? Welke rol krijgt de NS hierin? Hoe zorgen we ervoor dat het uiteindelijk geregeld wordt?

Staatssecretaris **Mansveld**: Een aantal partijen heeft gevraagd of de bijdrage van 2% het was. Het is belangrijk dat de betrokken partijen hun bijdrage leveren. Er zijn stations waar het fietsparkeren en autoparkeren op een heel andere manier worden ingevuld. Er zijn stations waar de NS grote belangen heeft om dat op een andere manier in te vullen. Hier moet naar gekeken worden. Mijn mening is dat de NS gedifferentieerd kan bijdragen. Hoe partijen tot elkaar komen, hangt van het station af. Ik kom straks nog te spreken over de poortjes en de rol van de NS daarin. De evaluatie komt, maar is niet vrijblijvend. Fietsparkeren is gewoon belangrijk. De gemeente kan echter niet op voorhand zeggen wat de bijdrage van de NS wordt, ongeacht het plan waar het ruimtelijk in gaat passen. Het is immers niet vrijblijvend. Er moeten plannen komen. Het is belangrijk dat de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) aanschuift, want dan kunnen we overkoepelend afspraken maken. We moeten echter lokaal kijken naar de inpassing en de wijze waarop een gemeente daaraan vorm wil geven. Is het een brede ontwikkeling? Zijn er plannen met gouden kranen? Het hangt van de situatie af, maar het is zeker niet vrijblijvend.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het antwoord klinkt sympathiek, maar de inhoud verbaast mij enigszins. Ik heb niet gezegd dat er een soort mal over Nederland heen gelegd moet worden waardoor iedereen hetzelfde bijdraagt. Ik zeg ook niet dat de norm moet zijn dat NS altijd zoveel procent bijdraagt. Ik zoek een verankering van hetgeen de Staatssecretaris zegt, bijvoorbeeld de toezegging dat ze erop zal terugkomen, dat ze een afspraak maakt met de partijen en over een jaar rapporteert over het hoe en wat in een convenant. Ik noem maar een paar bestuurlijke bezweringsformules. Dan hoeven we niet in de concessie vast te leggen dat er altijd dit en dat moet gebeuren, want dan krijg je dezelfde ellende als met internationaal treinverkeer. Daar hebben we vastgelegd dat het moet en dan zeggen Duitsland en België dat zij er niets mee gaan doen. Dat gevaar zie ik hier ook. Volgens mij zijn er best wel kansen om er in deze interruptie uit te komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind dit een legitieme vraag van de heer Hoogland. Gelukkig hoorde ik de laatste zin niet.

De **voorzitter**: Hij ziet kans om er in de interruptie met u uit te komen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat denk ik ook, want er komt een evaluatie van het actieplan. De VNG zit ook aan tafel. Het is goed als de evaluatie van het actieplan ook een stap naar de toekomst aangeeft. De VNG kan overwegen dit vast te leggen in een convenant. Voor mij blijft de vraag hoe dit lokaal ingevuld gaat worden, want een station is een lokale aangelegenheid. De poortjes zijn een voorbeeld daarvan. Ik kan mij voorstellen dat die in een convenant worden vastgelegd. Ik zal erop toezien dat als het actieplan in 2015 wordt geëvalueerd, ook op deze vragen antwoord wordt gegeven, over de verdeling van bijdragen uitspraken worden gedaan en dat er bekeken wordt hoe dit vastgelegd kan worden. Ook zal ik erop toezien dat de evaluatie en de antwoorden worden teruggelegd bij de Kamer. Ik hoop dat ik de heer Hoogland in deze interruptie heb overtuigd.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Misschien is de heer Hoogland overtuigd, maar ik nog niet. Ik zie beweging bij de Staatssecretaris. In juni

heb ik een motie ingediend die ongeveer verwoordde wat de Staatssecretaris nu naar voren heeft gebracht, namelijk om ruimte te maken in de concessie voor de uitkomsten van de evaluatie van het actieplan. De Staatssecretaris was toen heel negatief. Ik blijf volhouden dat de concessie te vrijblijvend is. Ik zie echter beweging bij de Staatssecretaris, nu ze zegt dat er een bijdrage moet komen, niet voor heel Nederland en elk station identiek, maar toch wel substantieel vanuit alle betrokken partijen. Zou het niet verstandig zijn om die nu zo vrijblijvende concessie, ook geconfronteerd met de 2% bijdrage van de NS op dit moment, nog iets nader te preciseren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb al eerder gezegd dat niet alles in de concessie vastgelegd moet worden. Dat geldt ook voor dit punt. Ik heb de Kamer een toezegging gedaan en die zal ik gestand doen. Ik hoop dat de Kamer mij na twee jaar voldoende kent om te weten dat ik mijn toezegging inderdaad gestand doe. In de toekomst is 2% niet meer aan de orde, want de NS heeft ook belang bij het aansluiten van fietsen op het spoor. Het is echter aan de NS om daar samen met de VNG en de gemeenten invulling aan te geven, want daar moet het gebeuren. Ik zal erop toezien, erover rapporteren en mijn toezegging gestand doen. We moeten dit soort plannen die worden ontwikkeld door de partijen, niet in de concessie voor de NS vastleggen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb wel vertrouwen in de Staatssecretaris. We zijn in overleg over een concessie waarin we met elkaar allerlei zaken kunnen regelen, maar we parkeren heel veel bij de overlegtafels. In het begin van dit overleg ging het bijvoorbeeld over de tarieven, die aan de orde komen bij het NOVB. Nu gaat het over het fietsparkeren. Daar gaan we ook nog met elkaar over praten, terwijl dit het moment van de concessie is. Ik heb de behoefte om het nu met elkaar vast te leggen om zo te voorkomen dat we volgend jaar met elkaar kissebissen over de vraag of het resultaat voldoende is. Ik heb duidelijk aangegeven dat wij heel vaak debatten voeren over alles wat gerelateerd is aan het openbaar vervoer. Dat is ook goed, maar we kunnen veel debatten voorkomen door het nu goed in de concessie te regelen. Op dat punt ben ik het niet met de Staatssecretaris eens, alhoewel ik er echt op vertrouw dat zij deze elementen naar de overlegtafels verwijst. Dat is gewoon niet de goede beweging.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan in de concessie maar één partij binden. Dat is de NS. Wat de stations betreft is de NS niet de enige partij. Het is belangrijk dat we dingen verankeren in de concessie, zodat er verwijzingen zijn en er in ieder geval verbanden worden gelegd. Het NOVB heeft een werkplan met data, waarin je kunt zien wanneer welk besluit voorzien is. Ik kan niet alles in de concessie zetten, omdat de concessie niet op alle partijen toeziet. Ik probeer de Kamer comfort te geven door het dusdanig met partijen te verankeren dat zij hun woord ook gestand kunnen doen. Het komt daarna terug bij de Kamer en uiteindelijk komt het voor elkaar. De vraag is wat de juiste weg is. In dit geval wil ik het NOVB en de spoortafels niet helemaal afdoen als overlegtafels, want in het NOVB is een aantal stevige zaken beklonken en daar ben ik heel blij mee. Dat is ook een weg om te gaan.

Ik kom op wandelen en fietsen. De heer De Rouwe lacht er vriendelijk bij, in de hoop dat we het nu kunnen regelen. Dat zou mooi meegenomen zijn. Het initiatief van wandelen en fietsen betreft het recreatief gebruik van de trein door wandelaars en fietsers. Wij komen binnenkort met een reactie. Ik moet heel eerlijk zeggen dat het een beetje buiten mijn portefeuille ligt, maar het ligt wel binnen het ministerie; dat voelt dus als een band. In de concessie is opgenomen dat de NS een attractief aanbod moet bieden. Daar hoort ook een attractief aanbod aan wandelaars en

fietsers bij. Ik zie iemand heel hard opschrijven wat ik hier allemaal zeg over de NS. Ik neem aan dat dit ook genoteerd is. Binnenkort komt er een reactie en ik hoop dat via de reactie hieraan tegemoetgekomen kan worden. De concessie is niet de plek om dit te regelen. Ik zeg de Kamer toe dat er binnenkort een reactie komt. Die toezegging wordt meegenomen door de mijnheer die we niet zien, maar die daar zit te typen. Ik zal ervoor zorgen dat de vraag van de heer De Rouwe deze week nog binnen het ministerie doorgesluist wordt.

Mevrouw De Boer stelde een vraag over cabotage, artikel 70. De NS wordt met artikel 70 gecompenseerd in geval van binnenlands vervoer in internationale treinen van een andere vervoerder. Hoe verhoudt dat zich tot de drempelwaarde die de ACM moet opstellen voor toetreding van ander vervoerders? Het internationaal personenvervoer is geliberaliseerd. Dat is een feit. Een andere vervoerder dan de NS mag dus een internationale treindienst opstarten en daarbij ook binnenlandse reizigers vervoeren. Volgens de Europese richtlijn mag dit zolang het niet leidt tot verstoring van het economisch evenwicht. Dat is een begrip waar iemand iets over moet zeggen en daar hebben we een instantie voor. De ACM toetst of het economisch evenwicht verstoord is en daartoe stelt de ACM drempelwaarden op. Als deze drempelwaarde overschreden wordt, dan kan de ACM een internationale vervoerder verbieden om de vervoersdienst uit te voeren. In dat geval treedt artikel 70 van de concessie niet in werking. De ACM kan ook een bepaalde mate van schade aan de NS toestaan. Ik denk dat dat de vervolgvraag van mevrouw De Boer zal zijn.

De **voorzitter**: Mevrouw de Boer heeft ongetwijfeld een vraag, maar die kan ze niet stellen, want haar interrupties zijn op. Dan moet dat in de tweede termijn.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dan maak ik deze zinnen af voor mevrouw De Boer. Het kan ook zijn dat de ACM een bepaalde mate van schade voor de NS toestaat. Wanneer dit een financieel effect heeft van meer dan 10 miljoen, is dit voor de NS niet op te vangen binnen de financiële kaders van de concessie zonder dat dit ten koste gaat van de dienstverlening. Over deze en soortgelijke situaties zijn daarom afspraken gemaakt in artikel 70.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg waarop het bedrag van 80 miljoen euro als vergoeding voor het hoofdrailnet is gebaseerd. Het was de heer Madlener? Dat komt doordat hij naast haar zit. Het stond in de brief van 18 november 2011. Ik weet dat de Kamer die niet bij de hand heeft. Er zijn heel veel brieven over het spoor geschreven. Ik zie ze allemaal, maar deze heb ik achteraf gelezen, want toen was ik nog geen Staatssecretaris. In de brief staat dat is afgesproken dat de NS een concessievergoeding van 800 miljoen betaalt voor de periode 2015–2024. Dat is 80 miljoen euro per jaar. In 2011 en 2012 was er een concessievergoeding van 20 miljoen per jaar en in 2013 en 2014 bedroeg deze 30 miljoen per jaar. Van de 80 miljoen concessievergoeding per jaar bestaat 50 miljoen per jaar uit de invulling van de taakstelling uit het regeerakkoord-Rutte I en 30 miljoen per jaar betreft een extrapolatie van de eerdere afspraken. Dit is het formele antwoord, zoals ook gemeld in de brief.

Ik heb een hele stapel over snelheid. De heer Hoogland vroeg op welke termijn de NS de maximumsnelheid moet verhogen op bijvoorbeeld de Hanzelijn, waar speciaal daarvoor ERTMS is aangelegd. Waarom wordt nu nog niet 160 km/u gereden? Rijden met 160 km/u kan alleen als de trein en de baan ERTMS hebben. In de concessie staat over ERTMS dat de NS de rij- en reistijden moet verbeteren en zo spoedig mogelijk 160 km/u moet rijden op de daarvoor geschikte baanvakken waar dit het meeste oplevert, zoals op de Hanzelijn. Dit doet de NS zodra deelseries gereed zijn, dus zodra de treinen ERTMS hebben. Er kan gedacht worden aan de IC nieuwe generatie, maar ook aan het huidige materieel dat eerder dan in 2021 is

omgebouwd naar ERTMS. Ik zal de NS in ieder geval wederom informeren over deze vragen en over het belang dat de Kamer hecht aan de snelheid. Mevrouw Van Tongeren begon over het Spoorwegmuseum. Dat is een prachtig museum in Utrecht. Ik heb antwoord gegeven op de vraag over het harder rijden. Er zijn meer treinen gaan rijden en er zijn meer mogelijkheden om te reizen. In plaats van één keer per uur wordt er vier keer per uur gereisd. Ik heb aandacht voor de snelheid in de concessie. De Kamer weet dat. In de concessie staat dat de reistijden op een aantal punten verbeterd moeten worden. We zijn op hetzelfde spoornet zoveel meer gaan rijden. Wat wij iedere dag doen op het spoornet in Nederland, is redelijk uniek in de wereld. Wat we kunnen op het spoor in Nederland, zouden we meer moeten laten zien aan de rest van de wereld, zodat het spoor een kennisexportproduct wordt. In artikel 30 van de nieuwe concessie wordt geregeld dat de NS de reistijden verbetert door infrastructuur optimaal te benutten. Verder regelt artikel 30 dat ERTMS-materieel zo spoedig mogelijk op de ERTMS-baanvakken wordt ingezet om 160 km/u te gaan rijden. Dit geldt ook voor de Hanzelijn, waarnaar de heer Hoogland vroeg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Op het moment dat de Staatssecretaris zei dat we het zoveel beter doen dan de rest van de wereld, verloor ze mij een beetje. Dat zou je ook over het wegennet kunnen zeggen. Het Nederlandse wegennet zit in hetzelfde drukbevolkte land, er rijden ook meer auto's dan 50 jaar geleden, maar daar is de reissnelheid enorm verbeterd. Of het ligt aan de hoeveelheid investeringen die het Rijk daarvoor beschikbaar maakt of het ligt aan de manier waarop die investeringen ingezet worden, maar de snelheid op het spoor is volgens het onderzoek in 50 jaar nauwelijks omhooggegaan. Het Spoorwegmuseum heeft daar onderzoek naar gedaan. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of er voor het spoor minstens net zoveel ambitie is als voor het wegvervoer.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is ingewikkeld om deze twee grootheden met elkaar te vergelijken. Treinen zijn sneller geworden en treinen zijn langer geworden. Er zijn meer stations bij gekomen. Er zijn meer treinen gaan rijden. Er moeten veiligheidsmarges in acht genomen worden. Als met de trein hetzelfde aantal botsingen zou worden gemaakt als met de auto, dan ben ik bang dat de Kamer mij binnen 24 uur naar de Kamer zou roepen. Het zijn twee niet te vergelijken grootheden. We hebben 6.800 kilometer spoor. Als ik zie wat we daarop doen, zeker in de Randstad, met de frequentie, de goederentreinen die er tussendoor moeten en het reizigersvervoer waaraan we soms extra vragen stellen en dat er dan ook tussendoor moet ... We willen het goed gepland doen. We willen nu ook het slot voor het goederenvervoer vullen, zodat dat niet meer leeg ligt en het gemaximaliseerd wordt. We willen korter gaan volgen en meer treinen sneller laten rijden met ERTMS. De vergelijking met het wegennet doet het spoorwegennet en alle partijen tekort. Het maximale wordt eruit gehaald. Ik voer regelmatig discussies met steden die aan een intercitylijn liggen en die net zo vaak als de grote steden een stop willen hebben van een intercity. Het is een groot spanningsveld. Als alleen maar Groningen-Den Haag gereden mocht worden en er zouden de hele dag treinen rijden op maximale snelheid, dan zou je een Zuiderzeelijn hebben. Dat stelt weer andere eisen. Het is spannend om te versnellen en meer treinen te laten rijden. Er wordt het maximale aan gedaan. Beter en meer is precies het doel dat de Kamer nastreeft, maar het spoornet is niet zo gemakkelijk te variëren als het wegennet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Deze concessie is voor tien jaar. De Staatssecretaris legt terecht uit dat het niet makkelijk is. Zo'n zelfde verhaal zouden we ongetwijfeld ook krijgen van Minister Schultz over het

wegennet. Is sneller rijden een belangrijk onderwerp in deze concessie? Of hebben andere dingen in de concessie een veel hogere prioriteit en zegt de Staatssecretaris dat we snel genoeg gaan en dat het niet veel sneller kan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en ERTMS hebben heel hoge prioriteit gekregen. De budgetten zijn vrijwel ongeschonden gebleven bij de bezuinigingen, juist vanwege de doelstellingen. Ik vind het prachtig wat we daar proberen te realiseren en wat we hopelijk ook gaan doen binnen de afgesproken tijden. Ik wil de verwachtingen wel enigszins managen. Het is niet zo dat met deze twee programma's, die miljarden kosten en waarmee we echt een stap vooruitzetten, treinen in de helft van de tijd van A naar B gaan. Door de constructie van het spoornet is dat onmogelijk. Juist deze twee programma's zijn toegespitst op de wensen van de Kamer. Dan kom ik bij een belangrijk onderwerp, want ik denk dat alle fracties hierover begonnen zijn: de inbouw van toiletten.

De **voorzitter**: Er zijn fracties die het niet hebben genoemd, maar ga er maar van uit dat de meerderheid dat wel heeft gedaan. In die zin hebt u gelijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Er zijn zes fracties, dus ik heb er drie tekortgedaan. Mijn excuses aan de heer Hoogland. Waarom worden de toiletten niet eerder ingebouwd dan in 2018? Mijn intentie was om vóór 2025 toiletten in te bouwen. Uiteindelijk hebben we bekeken wat in het programma mogelijk zou zijn en zijn we tot de conclusie gekomen dat het in 2021 zou kunnen. Dat is vier jaar eerder. Daar ben ik blij mee, want het moet gebeuren. Waarom duurt het nog drie jaar voordat ermee begonnen kan worden? Het zijn treinstellen waarbij niet van tevoren nagedacht is over een toilet. Het hoe en waar moet dus nog ontworpen worden. Vervolgens moet de inbouw aanbesteed en gecontracteerd worden en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) moet het goedkeuren. Dat zijn geen processen die in vier maanden gelopen worden. Aanbesteding is sowieso een traject waaraan veel eisen gesteld worden. Ik ben erg blij dat we van 2025 naar 2021 zijn gegaan. Als het 2025 was geworden, was namelijk de fase aan de voorkant ook niet sneller gegaan. We hebben dit proces nodig om de klus te kunnen klaren. De klus wordt geklaard in minder dan de helft van de tijd die we daarvoor hadden staan. Dat is juist een compliment waard.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dit punt hebben ik en vele andere woordvoerders regelmatig gemaakt, want mensen die een toilet in de trein nodig hebben, kunnen zich vaak niet anders vervoeren. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat het proces dat de Staatssecretaris beschrijft, vier jaar moet duren. Het ontwerp van de toiletten is blijkbaar klaar, de NS kan 431 dubbeldekkertreinen een complete facelift geven en dit is alleen het inbouwen van een luxere dixi. Vier jaar voorbereiden lijkt ruim voldoende tijd om te ontwerpen, aan te besteden en te beginnen met het inbouwen. Dat zou dan vanaf 2016 moeten kunnen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kan kort zijn: het antwoord daarop is nee; 2016 is over vijftien maanden en dat gaat niet. Ik begrijp dat mevrouw Van Tongeren de vraag stelt en ik begrijp dat ik moet uitleggen waarom het tot 2018 duurt, maar ik leg ook de focus op het feit dat we de deadline vier jaar naar voren hebben gehaald. Aan de voorkant wordt een goede planning gemaakt en dan wordt dit traject doorlopen. Het wordt in een hoog tempo gedaan. Het is niet als thuis een hordeur monteren. We moeten een serieus proces doorlopen. Ik heb er nadrukkelijk over gesproken, want ik vond 2025 ver weg. We hebben het vier jaar naar

voren gehaald. Nee, het lukt niet om met dit proces van 2018 naar 2016 te gaan. Ik wil dat dit proces goed doorlopen wordt, want ik wil per se dat 2021 gehaald wordt.

De heer **Klein** (50PLUS/Klein): Dit deel begrijp ik, maar de Staatssecretaris heeft ook veel overleg met de decentrale overheden. Decentrale overheden willen de regionale lijnen niet voorzien van toiletten. Neemt de Staatssecretaris dat mee in het overleg met de decentrale overheden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga niet over de treinen die onder een concessie vallen van decentrale overheden. Het is belangrijk dat we in de breedte kwaliteit leveren, zoals toiletten, sociale veiligheid en heel veel andere elementen op het spoor, omdat je van deur tot deur reist en niet meer van station tot station. De fiets, de tram en de metro komen er ook nog bij. Ik ben dat met de heer Klein eens. Deze onderwerpen bespreek ik met de decentrale overheden, maar tegelijkertijd zijn zij de concessieverleners aan de regionale vervoerbedrijven. Ja, dit is onderwerp van gesprek. Ja, dit soort gedachten wordt uitgewisseld aan de spoorafels, maar ik kan daar niet dwingend in zijn. Ik kan niet meer doen dan het belang van de reizigerstevredenheid aangeven. Ik ben ervan overtuigd dat als er in een aantal treinen geen toiletten zijn bij de decentrale vervoerders, dat uiteindelijk naar voren zal komen in de klanttevredenheid over die betreffende vervoerders.

Mevrouw De Boer, de heer Bashir, de heer De Rouwe en mevrouw Van Tongeren hebben vragen gesteld over toegankelijkheid. Mevrouw De Boer vroeg hoe de NS wordt geprikkeld om de toegankelijkheid van de trein steeds weer te optimaliseren door het toepassen van innovaties. De toegankelijkheid staat steeds hoger op de agenda. Het bedrijf Prommenschonckel werd genoemd. Niet alleen de mevrouw, maar ook het bedrijf heet zo; dan neem ik dus aan dat de naam genoemd mag worden. In de nieuwe vervoer- en beheerconcessie wordt veel aandacht hieraan besteed. De vervoerconcessie biedt al mogelijkheden om verder te optimaliseren. Er komt volgend jaar een nieuw actualisatierapport over toegankelijkheid waarbij verdere optimalisaties in de dienstverlening kunnen worden vastgelegd. We hebben ook de beleidsprioriteitenbrieven om de NS in die zin te prikkelen.

De heer Bashir vraagt waarom we geen experimenten doen. De concessie stelt al veel eisen aan de toegankelijkheid. Pilots voor een lift zouden dan buiten de concessie om moeten plaatsvinden. Je moet in een concessie voor tien jaar geen pilots regelen. Ik zeg hem toe dat ik dit met de NS bespreek, maar de zelfstandige toegankelijkheid wordt daarmee niet bereikt, omdat er weer assistentie bij zo'n lift nodig is. Het is maar de vraag of mensen daar behoefte aan hebben. Ik vind het prima om te overleggen over een experiment of een pilot om daarmee te bekijken wat de mogelijkheden zijn. Ik weet dat toegankelijkheid belangrijk is voor de Kamer. Ik vind dat dat voldoende geborgd is in de concessies. Er moeten geen open eindjes met de toegankelijkheid komen.

De **voorzitter**: Legt u dat vast in een Kamerbrief of anderszins?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het prima om de Kamer te rapporten over de toegankelijkheid. We hebben al veel daarover gewisseld. Ik begrijp dat de Kamer wil dat het sneller gaat. Als er gesproken wordt over open eindjes, dan denk ik dat de Kamer het met name heeft over het voorstel van de liften. Ik heb de Kamer daarover al apart geïnformeerd. Ik bekijk met alle plezier of er sprake is van een nieuwe situatie of dat nog steeds sprake is van de stand van zaken van de laatste brief. Die brief is trouwens van maart 2014. We zijn zes maanden verder. Ik kan dus bekijken of daar nieuwe informatie over is en dan de Kamer daarover berichten.

De blindengeleidehonden in treinen werden ook genoemd. Er zijn mij geen problemen bekend. We hadden een probleem met taxi's en de Kamer weet inmiddels wat ik daaraan gedaan heb, of die brief komt binnenkort. In ieder geval grijpen we in.

De **voorzitter**: Nu lijkt het alsof ik gevraagd heb om een brief met die inhoud, maar zo is het natuurlijk niet. Het betrof een vraag van een paar woordvoerders. De Staatssecretaris zegt dat er een actuele brief is van een luttel aantal maanden geleden, maar zij stuurt opnieuw een brief over actualiteiten, want dat is de wens van de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): De Staatssecretaris zegt dat ze wil bekijken of er nieuwe ontwikkelingen zijn. Dat vind ik wel een beetje mager. Ik daag de Staatssecretaris uit om de bestaande problemen mee te nemen. Volgens mijn gegevens zijn er nog steeds 175 stations niet toegankelijk voor mensen met een beperking. Als de brief alleen ingaat op de vraag of er de afgelopen zes maanden iets veranderd is, dan is dat niet de goede insteek. Graag opnieuw een poging om een nieuwe slag te maken, samen met die foundation die net met naam en toenaam genoemd werd. Het is logisch om in een concessie afspraken daarover te maken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Uit mijn hoofd is toegankelijkheid recent door de NS geëvalueerd of wordt die binnenkort geëvalueerd. Er wordt bekeken bij welke stations er problemen aan de orde zijn. Ik heb de Kamer recent bericht over dat ene station, waarvan ik uit mijn hoofd de naam niet meer weet, dat er assistentie is. De NS kijkt ernaar. Ik weet ook dat er zeer actief gehandeld is met liften. Er is bekeken wat mogelijk is en het blijkt dat bepaalde liften technisch niet mogelijk zijn. De firma Prommenschenckel is nauw daarbij betrokken geweest. Ik weet dat dat allemaal gebeurt. Ik begrijp het ongeduld. Dat is altijd zo. Men wil dat dat alle stations en treinen toegankelijk zijn, maar het is zeker niet zo dat er niets gebeurt. De NS is druk met het leveren van assistentie en het toegankelijk maken van stations. Ik ken de brief die ik de Kamer heb gestuurd, niet meer helemaal uit mijn hoofd, maar ik weet dat op een aantal stations actueel de assistentie is toegevoegd. Er wordt steeds opnieuw naar gekeken door de NS en dat is wat ik bedoel. Is daar het afgelopen halfjaar verandering in gekomen of heeft de NS het afgelopen halfjaar besluiten genomen waardoor er op korte termijn iets anders gaat? Die informatie wil ik aan de Kamer verstrekken. Met de liften is het geen sinecure. Daaraan wordt gewerkt en dat wordt niet nalatig gedaan. Als de Kamer er behoefte aan heeft, kan ik berichten over wat er gebeurd is en wat er nog gaat gebeuren.

De heer **De Rouwe** (CDA): De term «nalatig» is niet gevallen. Die wordt nu in het debat wel gebruikt. Dat vind ik prima, maar er moet niet de indruk worden gewekt dat deze uit de Kamer komt, want ik denk dat er veel gebeurt. De brief waaraan de Staatssecretaris refereerde, ging over station Raalte en de petitie die er is aangeboden. Daarvoor is ook vanuit meerdere kanten waardering uitgesproken. De Staatssecretaris is bereid om te bekijken of er nieuwe ontwikkelingen gaande zijn, maar laat haar ook nog de bestaande problemen meepakken in de brief aan de Kamer om ook daar blijvende inzet op te krijgen. Ik krijg graag een toezegging.

Staatssecretaris **Mansveld**: De problemen zijn bekend. Ik kan die herhalen en ik kan bekijken wat er het afgelopen halfjaar gebeurd is en wat er op de rol staat om verder te doen. De verwachting was dat een bepaald soort liften zou werken, maar dat bleek niet zo te zijn. Die ontwikkelingen kan ik voor de Kamer in kaart brengen, maar er wordt absoluut niet stilgezeten.

Het woord «nalatigheid» heb ik inderdaad in de mond genomen, maar meer in de context dat het al helemaal niet aan de orde is.

De heer Hoogland heeft gevraagd waarom er uitzonderingen mogelijk zijn op de minimale bediening van stations. Het artikel over de minimale bediening van stations bevat niet alleen voorschriften voor de minimale frequentie, maar ook voor de tijdvakken waarin stations bediend moeten worden. De uitzondering betreft dat laatste punt. Door patroonwijzigingen in de dienstregeling schuift de bediening van de stations soms in tijd naar voren of in tijd naar achteren en daarom kan de eerste of de laatste trein, vooral op zondag, buiten het voorgeschreven tijdvak vallen. In de huidige concessie geldt 2007 als ijkjaar en in de nieuwe concessie wordt dat 2014. Voor nieuwe afwijkingen moet de NS advies vragen aan de consumentenorganisaties en vervolgens ontheffing vragen aan mij. Omwille van de tijd zal ik de vier ontheffingen voor dergelijke gevallen in 2014 niet noemen, maar dat is het proces dat gelopen wordt.

De fracties van de SP, het CDA en de ChristenUnie hebben vragen gesteld over de bedieningsplicht van nieuwe stations en de rol van decentrale overheden daarbij. Initiatieven voor nieuwe stations worden besproken binnen de landsdelige ov- en spoortafels. De decentrale overheden zijn onderdeel hiervan. Hier wordt in de breedte gesproken over de maatschappelijke wenselijkheid van nieuwe stations en wordt ook over de attractiviteit voor reizigers in het openbaar vervoer, de maakbaarheid van de dienstregeling van de betrokken vervoerders en de betaalbaarheid gesproken. Volgens de nieuwe concessie zal de NS een bedieningsgarantie afgeven, tenzij uit de genoemde criteria een negatief resultaat blijkt of het station niet kostendekkend kan worden geëxploiteerd. De afspraken over de betaalbaarheid worden gemaakt mede door de decentrale overheden en die hebben een zo groot mogelijke, en mogelijk doorslaggevende, stem. De NS bedient het station na opening volgens de voorwaarden die in de concessie zijn vastgesteld.

Mevrouw De Boer vraagt of het nieuwe materieel voor de hsl volledig rijdt in 2021. Ja, dat is de afspraak. De instroom zal in 2021 starten en worden afgerond.

Ik kom op het traject Breda-Dordrecht. Ik heb de Kamer vorig jaar gemeld dat ik in het kader van de HSL-Zuid over een aantal lijnen in gesprek zou gaan. Toevallig heb ik afgelopen maandag met de gemeente Dordrecht gesproken. We kijken naar een oplossing daarvoor in de dienstregeling 2016. We zijn dus nog in gesprek met Dordrecht. Daar nu iets over vastleggen, lijkt me niet verstandig. Het overleg gaat naar tevredenheid. We zetten daar stappen in en ook de provincie, consumentenorganisaties, iedereen is daarbij betrokken, conform mijn toezegging aan de Kamer vorig jaar.

Mevrouw Dik-Faber en de heer Madlener hebben gevraagd waarom ik in de vervoerconcessie niets opgenomen heb over het maken van afspraken over omreismogelijkheden bij trajectstremmingen. De verplichting om te komen tot afspraken hierover, is opgenomen in het artikel vervangend vervoer bij ontregelingen en de NS wordt verplicht om samen te werken met andere vervoerders om met name voor de grote knooppunten afspraken te maken over omreizen per bus, tram, metro of trein. Uiteraard heeft dit als doel om het goed te doen voor de reiziger.

Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd waarom we niet concreter zijn over grensoverschrijdend vervoer en hoe we dan stevig kunnen sturen. Voor het verbeteren en tot stand laten komen van grensoverschrijdende verbindingen zijn samenwerking en afstemming nodig tussen diverse partijen. Dat zijn de lokale overheden aan beide zijden van de grens, de infrastructuurbeheerders en meestal minstens twee vervoerders. Binnen dit krachtenveld moeten grensoverschrijdende verbindingen verbeterd worden. Mijn belangrijkste doel is het wegnemen van barrières. Ik ben daarbij betrokken. Sterker nog, als een regio in Nederland vraagt om te lobbyen of in gesprek te gaan met de Duitse overheid, dan kom ik om te

praten. Ik heb inmiddels ervaren dat als je zelf de toezegging doet en uitlegt hoe het in elkaar zit ... Ik heb een reservering gemaakt van 17 miljoen voor de lijn Groningen richting Bremen de grens over om de Duitse overheid te laten zien dat wij ons commitment willen geven. Tegelijkertijd vraag ik voor die reservering terug dat de verbinding binnen een bepaalde tijd geregeld wordt. Ik heb er twee jaar voor gegeven. Dat is wat ik zelf doe om te laten zien hoe serieus we dit nemen. Ik stuur steviger op dat grensoverschrijdende vervoer, maar het is een iets complexere situatie dan bij het binnenlands vervoer. Zowel in Limburg als in Groningen ben ik heel actief met het ondersteunen, zodat regionaal afspraken gemaakt kunnen worden met de partijen aan de andere kant van de grens.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom ik niet in de concessie veranker dat er een intercity van Eindhoven naar Düsseldorf Airport moet rijden wanneer de infrastructuur gereed is. Naar aanleiding van de reacties van de regionale partijen heb ik reeds in de ontwerpconcessie opgenomen dat de grensoverschrijdende verbinding via Venlo moet lopen en ook intercityverbinding. Dat kan pas als de infrastructuur gereed is. Het is echter het belangrijkste dat de betrokken partijen tot een passend en haalbaar dienstenaanbod komen. Ik wil de uitkomst van het gesprek tussen de partijen niet bij voorbaat vastzetten door nog verdergaande eisen te stellen in de concessie. Het is een ingewikkeld deel en daar wil ik ze ook de ruimte voor geven.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom er geen minimale eisen zijn gesteld aan minimale proposities, zoals aan abonnementen voor grensoverschrijdende forenzen voor internationale verbindingen. Internationaal vervoer is een geliberaliseerde markt en dat geldt ook voor het aanbieden van abonnementen aan grensoverschrijdende forenzen. Overigens kiezen veel forenzen blijkbaar voor de aanschaf van twee abonnementen, waarbij het ene abonnement op het ene grondgebied geldig is en het andere op het andere. Dat gaat dan in op het eerste station in dat land en blijkt vaak de goedkoopste oplossing te zijn.

De heer Klein en mevrouw Dik-Faber vroegen naar het beschikbaar stellen van de brondata. Dat betreft artikel 37, lid 2c in de concessie. In de concessie heb je artikelen met een lid erbij. De NS stelt gegevens voor reisinformatie transparant en kosteloos voor derden ter beschikking conform bijlage 1 van het publicatiedocument NDOV of diens opvolgers. Ik ben bij de tarieven. De heer Bashir, de heer Madlener en mevrouw Van Tongeren hebben iets gevraagd over de tariefdifferentiatie en de treinreiziger en de wijze waarop dit gaat. We hebben het al gehad over tariefdifferentiatie. Er zijn onderzoeken die laten zien dat tariefdifferentiatie daadwerkelijk een verschuiving van reizigers teweegbrengt. Er is een motie aangenomen over wat eerst geregeld zou moeten worden voordat daarnaar gekeken wordt. We willen dat er optimaal gebruikgemaakt wordt van de combinatie trein-auto-fiets-bus-tram-metro. We krijgen steeds meer apps die laten zien wat de beste weg is als iemand van A naar B wil. Tariefdifferentiatie kan daarin een rol spelen, maar de Kamer heeft daaraan voorwaarden gesteld. In welke mate dat het geval is, moet nog blijken. Of het aan de orde is, zullen we in de toekomst zien.

Mevrouw Dik-Faber heeft het over de toeslag voor de hsl. Het is niet de eerste keer dat zij die vraag stelde, maar ik ga de vraag toch beantwoorden. Op verschillende punten hanteert de NS een toeslag. Deze toeslag is altijd verbonden aan een extra service. In dit geval is dat extra snelheid. De toeslagen maken deel uit van de businesscase. Zonder de toeslagen krijgen we een andere businesscase en moet er iets vervallen. Ik kom bij de beheerconcessie van ProRail. En dan heb ik nog een heel dun mapje «overig» en dan heb ik 19.00 uur gehaald.

De **voorzitter**: Ik had in mijn achterhoofd dat het 18.30 uur voor u zou worden, maar dat is niet het geval.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer vroeg naar het derde spoor. Ze vroeg hoe het ervoor staat met problemen betreffende de Betuweroute als gevolg van de bouw in Duitsland. Ik vind het geweldig dat Duitsland 1,5 miljard investeert en dat hetgeen wij heel graag wilden, echt gaat gebeuren. Dat betekent dat van 2016 tot 2022 in Duitsland gewerkt wordt aan de aanleg en dat dat ook aan de Nederlandse kant invloed zal hebben. Een stuurgroep werkt aan een maatregelenpakket om deze periode zo goed mogelijk door te komen. De stuurgroep is vrijwel gereed met een voorstel voor de te nemen maatregelen. Ik heb daar een klein stukje van gezien, maar nog niet helemaal. Onder voorzitterschap van I en M komen mijn ministerie, ProRail, Keyrail, havenbedrijven, decentrale overheden, vervoerders en verladers met een voorstel. Ik vind het belangrijk dat dat gezamenlijk gedaan wordt, want er zullen concessies gedaan moeten worden. Er zal bekeken moeten worden hoe we dit moeten oplossen. Dat moet in een gezamenlijk voorstel komen te staan. Ik ga ervan uit dat ik de Kamer deze maand – het is vandaag 1 oktober – kan berichten over het maatregelenpakket van deze stuurgroep.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoe het staat met het onderzoek naar de capaciteit voor het goederenvervoer Oost-Nederland. Dat zijn de vragen die vlak voor de zomervakantie door mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven in een motie over de Noordtak zijn verwoord. Er loopt in overleg met betrokken provincies, havenbedrijven en ProRail een onderzoek naar de kosten en de te volgen procedures. Ik ga ervan uit dat ik de Kamer spoedig kan informeren. Ik hoop dat dat in november is, want we hebben het in een pressure cooker gezet, maar het is allemaal erg kort dag. Anders wordt het voor het kerstreces. Ik kan veel, maar geen ijzer met handen breken. Het is belangrijk, gezien de motie, dat het onderzoek goed wordt uitgevoerd en dat we niet in de situatie komen dat we erna wederom vragen hebben. Het onderzoek moet gedragen zijn door alle betrokken partijen. Ik hoop dat ik binnen acht weken met de resultaten kom, maar als het er elf worden, dan moet de Kamer mij niet als boodschapper van dit bericht iets aandoen.

De heer De Rouwe vraagt of er één loket voor de goederenvervoerders komt. Ik heb gezegd dat er één organisatie is voor de publieke taken beheer, capaciteitsverdeling en verkeersleiding. Dat is ProRail en dat staat in de Spoorwegwet. Met de nieuwe beheerconcessie worden de spoorwegwettelijke taken exclusief bij ProRail belegd. Dat geldt voor het hele netwerk, ook voor de Betuweroute. Daarmee is er voor de vervoerders één loket voor de spoorwegwettelijke taken. Wat de commerciële taken betreft, heb ik tegen de partijen gezegd dat ze het moeten regelen. Dat is belangrijk. Ik wil er alles aan doen om ervoor te zorgen dat er vertrouwen is tussen de partijen onderling en dat iedereen het goed gaat doen. De heer De Rouwe had het over één gecombineerde aanvraag. De partijen kunnen daarin zelf een rol spelen. Heel toevallig ben ik deze week even kort in gesprek hierover geweest met Havenbedrijf Rotterdam, want ik vind dit ook belangrijk. Ik vind het belangrijk dat voor het goederenvervoer de spoorwegwettelijke taken geborgd zijn, maar dat de partijen ook zelf bekijken hoe ze het zo goed mogelijk kunnen regelen, want die goederenvervoerders moeten hun zaken ook goed geregeld hebben. Ik weet dat er winst te behalen is op het terrein van de invulling van slots en dergelijke. Ik wil dat het optimaal gebeurt. Daar druk ik op aan de kant van ProRail, maar de commerciële partijen moeten aan de andere kant ook hun zaken goed regelen. We moeten het vervolgens op elkaar laten aansluiten. Ik hoop de Kamer daarover snel te berichten.

De heer De Rouwe heeft gevraagd of in de beheerconcessie de gelijkwaardige positie van alle vervoerders geborgd is. In de consultatie van

onder andere de ACM bleek dat in een aantal bepalingen in de beheerconcessie de onafhankelijke positie onvoldoende naar voren komt. ProRail moet als spoorweginfrastructuurbeheerder niet discriminerend opereren jegens andere spoorwegvervoerders. Waar nodig heb ik de concessietekst aangepast om ervoor te zorgen dat over de positie van ProRail geen twijfel bestaat.

Het valt mevrouw De Boer tegen dat de PGO-aanpak niet terugkomt in het beheerplan. Zij vroeg hoe het staat met de veiligheidsnormen. In de concessie is de PGO-verbeteraanpak opgenomen. Daarin is opgenomen dat ProRail mij informeert voorafgaand aan iedere vervolgstap van een verbeteractie. In het beheerplan heeft ProRail opgenomen welke stappen in 2015 worden gezet, ook inzake de veiligheidsnormen. Ik zal deze afspraak met ProRail vastleggen op basis van dat beheerplan. Ik heb nog het mapje «overig». Dat is altijd een verrassing.

De **voorzitter**: Ik onderbreek u, ook omwille van de tijd. De heer Madlener heeft nog onbeantwoorde vragen.

De heer **Madlener** (PVV): Het kopje «sociale veiligheid».

De **voorzitter**: Het kopje «sociale veiligheid» is inderdaad nog niet beantwoord. Het is zinvol om te bekijken of wij dit debat hier moeten voortzetten of dat wij dat op een ander moment en in een andere vorm moeten doen. Ik hoor al wat gefluitster.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het gaat om een grote concessie, een contract voor tien jaar. We hebben er vandaag veel tijd aan besteed, maar ik heb het gevoel dat we nog niet helemaal klaar zijn. Er zijn wat onbeantwoorde vragen. Ik stel voor om die schriftelijk te inventariseren. Dan kunnen we bekijken wat de Staatssecretaris schriftelijk kan beantwoorden en dan kunnen we op een ander moment de tweede termijn plannen, zodat we recht kunnen doen aan het belang van dit debat.

De **voorzitter**: Ik kijk om me heen om te zien of de andere vertegenwoordigers het daarmee eens zijn. Ik zie de heer Madlener, mevrouw Dik-Faber, mevrouw Van Tongeren, de heer Klein, de heer De Rouwe en de heer Bashir instemmend knikken.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een alternatief voorstel.

De **voorzitter**: U deed mee in de club die het ermee eens was, maar nu komt u met een alternatief voorstel.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb mijn voorstel schriftelijk ingeleverd bij u. Ik weet niet of u het gelezen hebt.

De **voorzitter**: Nee.

De heer **Bashir** (SP): Ik heb namelijk voorgesteld om ...

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik heb een punt van orde. Ik wil eerst het eerste voorstel ...

De **voorzitter**: Dat is precies wat ik aan het doen ben. Ik dacht dat de heer Bashir het daarmee eens was. Dat is niet het geval. We gaan nu eerst praten over het voorstel van mevrouw Van Veldhoven: een aparte tweede termijn en een schriftelijke beantwoording van de onbeantwoorde vragen. Kan de commissie zich in totaliteit daarin vinden?

De heer **Bashir** (SP): Ik heb een punt van orde. Mijn voorstel is dat niet-beantwoorde vragen schriftelijk beantwoord worden.

De **voorzitter**: Dat is het voorstel van mevrouw Van Veldhoven.

De heer **Bashir** (SP): En dat we het debat plenair afronden in één termijn, zodat we ook moties kunnen indienen, in plaats van dat we dat in een VAO doen.

De **voorzitter**: Waarom zou het plenair moeten worden afgerond? Dat is helemaal geen werkwijze van de Tweede Kamer. Er is niet eens een VAO aangevraagd. Die vlieger gaat dus helaas niet op.

De heer **Bashir** (SP): Het komt vaker voor dat we debatten plenair afronden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de rest van de commissie daar geen behoefte aan heeft. Een VAO is nog niet aangevraagd, maar dat kan wel. Ik ben benieuwd wie de aanvrager wordt. Ik geef het woord aan mensen die nog niet gesproken hebben.

De heer **Hoogland** (PvdA): Woordvoerders hebben aangegeven dat ze eerst schriftelijke antwoorden willen en daarna een tweede termijn. Moeten we per se nog een tweede termijn doen, gelet op het feit dat we al lang gezeten hebben vandaag en dat het in de planning behoorlijk wegloopt als we nog een tweede termijn moeten plannen, met het oog op de concessie die 1 januari ingaat? Ik vind het te overwegen om het schriftelijk af te doen. Vervolgens kunnen we via een VAO moties indienen. Dat is aan de commissie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Dat lijkt me een goed plan. We kunnen ook zeggen dat we een langere plenaire afronding willen, met 4 minuten in plaats van 2 minuten spreektijd. Deze krijgen we niet?

De **voorzitter**: Dat krijgen we niet voor elkaar. Komen er nu vier verschillende voorstellen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): In the sphere of compromise ... Laten we de Staatssecretaris eerst de onbeantwoorde vragen schriftelijk laten beantwoorden. Volgens mij willen we dat allemaal. Dan kan de voorzitter daarna inventariseren wie er nog behoefte heeft aan een tweede termijn. Als we met elkaar afspreken dat we er niet moeilijk over doen als bepaalde partijen dat nog willen, dan kunnen we de tweede termijn nog houden. Een plenaire afronding gaat echt niet meer lukken volgens ons schema. Ik weet zeker dat het VAO wordt aangevraagd, maar dat doen we altijd netjes in de tweede termijn. Laten we dat daarvoor bewaren. Laten we kijken naar de antwoorden van de Staatssecretaris en dan bepalen wat we doen. Eventueel kunnen we naar een tweede termijn en een gewoon VAO gaan.

De **voorzitter**: Dus er komt eerst een schriftelijke beantwoording en daarna bekijken we of er behoefte is aan een tweede termijn. Er ligt maar een beperkt aantal vragen. Het kan dus vrij vlot gaan, is mijn overtuiging. Als we het op die manier kunnen doen, dan kunnen we ook effectief en efficiënt dit dossier afronden. Ik kan zelfs de suggestie doen om de beantwoording nu nog af te ronden. De Staatssecretaris zegt dat ze zes vragen heeft. Deze zouden nog veel reacties kunnen opleveren. Ik vraag de woordvoerders om akkoord te gaan met het voorstel voor een schriftelijke beantwoording. De tweede termijn kunnen we dan eventueel later doen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik stem in met schriftelijke beantwoording, maar ik ben het er niet mee eens om pas daarna te beslissen over een tweede termijn. Dit is zo'n majeur onderwerp, het gaat over zoveel geld en zo'n lange periode. Ik heb zeker behoefte aan een tweede termijn.

De **voorzitter**: Dat is prima. Ik heb ook gezegd dat die tweede termijn uitstekend mogelijk is. Daar wachten we natuurlijk niet mee tot na 1 januari 2015. Dat is niet de bedoeling, integendeel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb dezelfde mening. Schriftelijke beantwoording is prima, maar de tweede termijn moet gepland worden. Als we eerst wachten op de schriftelijke beantwoording en dan inventariseren of er behoefte is aan een tweede termijn en dan pas plannen, dan duurt het weer langer. Dus het liefst nu de tweede termijn inplannen en de schriftelijke beantwoording.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij verstandig.

De heer **Bashir** (SP): Kunnen wij de onbeantwoorde vragen nog bij u inleveren?

De **voorzitter**: Dat kan via email. Dan moet u dat morgen doen, want dan zorgen we dat er voortgang blijft. Even voor de helderheid: het gaat om de inmiddels gestelde vragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben een lang traject gegaan. De Kamer heeft honderden vragen gesteld. We hebben hier al over gesproken en we spreken er vandaag weer over. Natuurlijk is een tweede termijn geen enkel probleem; ik zal er zijn. Maar vandaag is het 1 oktober. Op 1 januari moeten de concessies ingaan en we zitten ook vast aan een traject dat we moeten lopen. Ik heb hier nog zes vragen. Die zal ik schriftelijk beantwoorden. Ik zorg dat de brief deze week bij de commissie ligt. Indien mogelijk hoop ik morgen de vragen te ontvangen die de leden nog hebben, want dan kan ik die in één keer meenemen. Het is voor het proces van belang dat het tempo erin blijft.

De **voorzitter**: Dat besef is ook aanwezig in de commissie. Er vindt op heel korte termijn schriftelijke beantwoording plaats en de tweede termijn wordt op zeer korte termijn gepland. Daar kunt u op rekenen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Wanneer krijg ik de schriftelijke vragen?

De **voorzitter**: Morgen. Het is de bedoeling dat de vragen morgen voor 12.00 uur worden aangeleverd, waarna ze worden doorgeleid naar de Staatssecretaris en dan zal beantwoording volgen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een punt van orde. Hoeveel tijd trekken we uit voor de tweede termijn? Ik ken ons en anders zitten we daar weer uren. Het lijkt me goed als we onszelf enigszins beperken in de tijd.

De **voorzitter**: Ik stel voor om de spreektijd in de tweede termijn op twee minuten te stellen, met twee interrupties. Dat doen we vaker bij dit soort langdurige debatten. Als iemand het anders wil, dan maak ik er drie minuten van, maar daar houdt het wel mee op. Ik dank u allen hartelijk. Tot een volgende keer.

Sluiting 19.08 uur.